

**Západočeská univerzita v Plzni**  
**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Vývoj automobilového a motocyklového průmyslu  
v Československu**

**2015**

**Antonín Karban**

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra historických věd

Studijní program: Historické vědy

Studijní obor: Obecné dějiny

**Bakalářská práce**

**Vývoj automobilového a motocyklového  
průmyslu v Československu**

**Antonín Karban**

**Vedoucí práce:**

prof. PhDr. Aleš Skřivan Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filosofická Západočeská univerzita v Plzni

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, 2015.....

**Děkuji prof. PhDr. Aleši Skřivanovi Ph.D. za cenné rady,  
odborné připomínky a vedení práce.**

## Obsah

1.	Úvod .....	1
2.	Laurin&Klement .....	6
2.1.	Plzeňský podnik Škoda.....	6
2.2.	Splynutí Škody s firmou Laurin&Klement.....	12
3.	Jawa .....	15
3.1.	Jawa rok 1934 a první automobil .....	17
4.	ČZ Strakonice .....	21
4.1.	Začátky motocyklové výroby v ČZ.....	22
4.2.	Vývoj v letech 1945-1960.....	24
5.	Josef Walter.....	30
5.1.	Walter v mezidobí 1914 - 1922 .....	32
5.2.	Firma Walter po druhé světové válce .....	32
6.	Čechie Böhmerland.....	35
7.	Praga .....	37
8.	Československé mopedy.....	40
9.	ZÁVĚR .....	41
10.	Seznam použitých zdrojů .....	43
10.1.	Nevydané prameny.....	43
10.2.	Literatura .....	43
11.	Resumé.....	47
12.	Seznam příloh .....	49

## 1. Úvod

Téma mé bakalářské práce jsem zvolil po krátkém přemýšlení, poněvadž k mým zájmům patří věci v oblasti techniky jako automobily a motocykly, tudíž to bylo pro mne snadné rozhodnutí. K tomuto tématu jsem mohl uplatnit i vlastní zkušenost s veterány, které renovuji se svým otcem a strýcem. V mé práci bych chtěl zohlednit vše, co se týká těchto okruhů mého zájmu.

Po vzniku Československé republiky bylo zapotřebí zachovat suverenitu státu a zabezpečit práva občanů, vybavit a motorizovat armádu a policii novými zbraněmi, vozidly a motocykly, které by nahradily tehdejší zastaralé rakousko-uherské vybavení. To byl jeden z prvních vládních úkolů. Nově vzniklá republika neměla peněz nazbyt a nákup ze zahraničí tedy nebyl možný. Musela se spoléhat na domácí trh.

Výroba zbraní, automobilů a motocyklů se stalo velice perspektivním a finančně výhodným podnikáním. V Praze tuto potřebu využil mladý strojní inženýr Janeček, který poté postavil továrnu na motorová kola a později na motocykly Jawa. V jižních Čechách si příležitost nenechal ujít architekt Karel Bubla. Už roku 1919 si nechal zaregistrovat do obchodního rejstříku ochrannou známku Jihočeská zbrojovka s. r. o. se sídlem ve Strakonících. Tyto dva podniky se zabývali motorismem až po světové válce. Před válkou zde již fungovaly zaběhlé továrny, jako byla Praga, Tatra, Laurin a Klement Škoda. V těchto podnicích byla strojařská výroba již dobře zaběhnutá a po 2. sv. válce se pouze navázalo na meziválečné období. Výroba automobilů v Pragovce začala jako společný projekt. Byla to první česko-moravská továrna na stroje v Praze, která byla od roku 1927 sloučena jako mateřská společnost Pragovky v koncernu Českomoravská Kolben Daněk. Původní společnost v Mladé Boleslavi pro výrobu jízdních kol založili (v tehdejší Rakousko-Uhersku) v roce 1895 knihkupec Václav Klement a strojní zámečník Václav Laurin. TATRA byla založena v roce 1850 Ignácem

Šustalou, který začal v malé rodinné firmě vyrábět kočáry a bryčky. Od roku 1853 se nazývala Ignatz Schustala & Comp. Postupně se rozrůstala a začala orientovat na nové druhy dopravy. V roce 1882 vyrobila prvních 15 železničních vagónů. V roce 1897 vyrobila jeden z prvních osobních automobilů ve střední Evropě (Automobil Präsident), v roce 1898 první nákladní automobil. V roce 1890 se podnik změnil na akciovou společnost pod názvem Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, později Kopřivnická vozovka, a.s. (1923-27) a Závody Tatra, a.s. (1927-36). Historie firmy Škoda začala roku 1859, kdy hrabě Valdštejn založil v Plzni pobočku své slévárny a strojírny. Vyráběla se zde zařízení pro pivovary, cukrovary, doly, parní stroje, kotle, ocelové mostní konstrukce, zařízení pro železnice atd. Roku 1869 továrnu odkoupil její hlavní inženýr (od roku 1866) Emil Škoda, jehož jméno firma později nesla (jako tzv. Škodovy závody). V roce 1899 se firma transformovala na akciovou společnost a orientovala se především na výrobu zbraní. V té době byla největším průmyslovým podnikem Rakouska-Uherska.

Automobil i motocykl jakožto dopravní prostředky, získaly v lidské společnosti stálé místo. I přes to, že někteří lidé je zprvu považovali za neužitečné technické hračky. Ale od svých začátků dodnes zůstaly neocenitelným pomocníkem člověka. Díky rychlé a pohodlné přepravě se staly pro společnost velice přitažlivé. To vedlo ke strmému růstu rozvoje motorizace, bez automobilu a motocyklu si v dnešní době nedovedeme ani představit žádnou sféru lidské činnosti.

Naše země stála jako jedna z mála zemí u zrodu prvních automobilů. Již v roce 1897 vyrobila kopřivnická vozovka první vůz nazvaný Präsident. Brzy po začátku dvacátého století u nás vznikly další značky jako Praga, Walter. Ty se mohly řadit po bok světových automobilek. Do vypuknutí první světové války se v našem státě vyrobilo 7520 automobilů, toto číslo je na dnešní poměry sice zanedbatelné, ale v tehdejších měřítku víc než úctyhodné. Co se týká motocyklů, u nás se

stali průkopníky pan Klement společně s Václavem Laurinem, kteří založili v Mladé Boleslavi opravnu motocyklů a dále se ubírali jiným směrem, a to výrobou vlastních bicyklů značky Slavia. Logickou inovací se stala výroba motocyklů, které prvně uviděl pan Klement na cestách po Francii. První český motocykl Slavia vyrobili v roce 1889.

S přibývajícím počtem automobilů a motocyklů přicházely na světlo i stinné stránky motorizace obyvatelstva. Začal být problém, kam zaparkovat vozidla, přibývaly počty nehod, nadměrná spotřeba pohonných hmot, zhoršující se ovzduší a hluk ve městech, a řada dalších problémů. Toto se stalo předmětem kritiky a vyvolalo celou řadu opatření, která se bezprostředně dotkla výzkumu, vývoje, konstrukce a výroby silničních motorových vozidel. Byla potřeba hledat nové technické řešení a možnosti, které se dříve jevily jako nereálné. Šlo především o zlepšení účinnosti spalovacích motorů zdokonalením přípravy směsi a vlastního spalovacího procesu. Tím se měla snížit spotřeba paliva a únik škodlivých látek do ovzduší.

Výrobu automobilů samozřejmě také ovlivnila první světová válka, která se značně lišila od předchozích válek, které lidstvo vedlo. V této válce poprvé dominovaly automatické stroje na zabíjení a zbraně hromadného ničení. Poprvé bylo lidem představeno letecké bombardování a vzdušný letecký souboj, ponorkové války. Také byl použit k zabíjení smrtící plyn yperit u belgického městečka Yprés na francouzské frontě. Lidé nebyli na tento způsob boje připraveni, neměli protiletecké bunkry, plynové masky a byl velký problém se zásobováním obyvatelstva.

Mezi světovými válkami vznikly další značky jako Jawa, Zetka, Aero či Wikov. Tím se zvýšila výroba automobilů. V dalších letech byl automobilový a motocyklový průmysl silně poznamenán, jako další odvětví, druhou světovou válkou. Většina automobilek a karosáren musela přerušit dosavadní výrobu a přeorientovaly se na zbrojení. Výrobu



silničních motorových vozidel němečtí okupanti buď úplně zastavili nebo podřídili svým vojenským potřebám. Koncem války byly naše průmyslové podniky postihnuty také intenzivním bombardováním a průmysl se z toho dlouho vzpamatovával. Znárodnění automobilového a motocyklového průmyslu v roce 1945 znamenalo kvalitativní zvrát v celém odvětví a vytvořilo podmínky ke koncentraci výroby a na zvýšení úrovně výrobní a technické základny. Poté se výroba osobních automobilů soustředila hlavně do dvou podniků, a to do n. p. Tatra a AZNP Mladá Boleslav. A motocykly se soustředily do podniků Jawa a ČZ Strakonice. Produkce nákladních automobilů se rovněž koncentrovala, a sice do tří podniků Tatra, Praga a Avia. Došlo i ke znárodnění soukromých karosáren a jejich sdružení do n. p. Karosa, kde se vyráběly zejména autobusy. Automobilový průmysl je i v dnešní době právem počítán mezi klíčová odvětví našeho strojírenství.

Čerpal jsem z dokumentace uložené v archivu Škoda Plzeň, který je součástí Státního oblastního archivu v Plzni. Dokumentaci jsem čerpal z fondu s názvem fond Generálního ředitelství, Sbírký Škoda. Dostal jsem k dispozici spoustu zajímavých kartonů, které obsahovaly jak informace o technických vymoženostech a vlastnostech strojů, tak i zajímavosti týkající se prodeje. Dostaly se mi do rukou dobové fotky, které je možno vidět dále v obrazové příloze. Archivní fondy týkající se zpracovaného tématu jsou bohaté. Snad se mi z nich podařilo vytěžit maximum. Dále jsem čerpal z různých publikací, které se zabírají problematikou automobilového průmyslu a jsou uvedeny v použité literatuře. Nejdůležitější a pro mou práci nejvhodnější byly knihy od autorů Alois Pavlůsek a Ondřej Pavlůsek, Miroslav Gomola, Hubert Procházka. Sekundární literatura z knih, referátů a databází zabývajících se automobilovým a motocyklovým průmyslem je taktéž obsáhlá. Tyto zdroje obsahovaly podrobné technické popisy vozidel, ale nezapomněly se zmínit ani o historické souvislosti jejich vzniku. Při psaní práce jsem

postupoval chronologicky. Teritoriálně jsem se soustředil na oblast Československa a Protektorátu.

Hlavním cílem mé bakalářské práce je analýza vývoje automobilového průmyslu v Československu. Zaměřil jsem se především na vývoj a konstrukci vybraných modelů, jejich technické parametry a specifika. V práci se zabývám historií automobilového a motocyklového průmyslu. Snažím se zjistit, jaké bylo postavení podniků v mezinárodním obchodu. Pokládám si otázku, jak továrny ovlivnila 2. světová válka, znárodnění a politická omezení. Proč měly zmíněné faktory vliv na chod podniku? Zabývám se i rozdělením sfér výroby a snažím se zjistit, jaké byly důsledky tohoto omezení. Zjišťuji, proč došlo k zaměstnání J. Waltera ve Strakoniciích. Snažím se pochopit, proč docházelo k politickým zásahům do výroby.

## 2. Laurin&Klement

Společnost založili v roce 1895 knihkupec Václav Klement a strojní zámečnick Václav Laurin. Z počátku vyráběli v Pražské ulici ve čtvrti Podolec jízdní kola pod značkou „Slavia“, o tři roky později vybavené i pomocným motorkem. Od roku 1899 vznikaly první motocykly. Výroba automobilů začala již v současných prostorách na opačném konci města v roce 1905, v roce 1907 se firma změnila na akciovou společnost a ta se brzy stala největším výrobcem automobilů v Rakousko-Uhersku, mimo jiné její vozy vítězily i v celé řadě mezinárodních sportovních soutěží. V roce 1912 převzala libereckou automobilku RAF a 27. června 1925 firmu převzal koncern Škoda (Laurin zůstal technickým ředitelem). Od tohoto okamžiku nesly vyrobené vozy nově vzniklé firmy Škoda Auto název Laurin & Klement - Škoda a poté pouze Škoda. Výroba jízdních kol a motocyklů byla zastavena.<sup>1</sup>

### 2.1. Plzeňský podnik Škoda

Škodovy závody patřily k největším průmyslovým podnikům ve střední Evropě. Ve Škodových závodech se začalo s výrobou automobilů po první světové válce. Vyráběly pravděpodobně nejdražší a nejluxusnější sériový vůz, jaký kdy v Československu vznikl, ve francouzské licenci pod označením Škoda – Hispanio Suiza a skoro na celém světě vydobyl pověst nejlepší mezinárodní třídy a stal se v automobilovém průmyslu synonymem dokonalosti. Škodu Hispanio poháněl motor, který byl konstruován podle tehdy známého leteckého motoru. Škodovka si ho vyráběla sama a díky kvalitě a spolehlivosti motoru se používal během světové války na více než 50 000 motorech v různých typech letadel a automobilů<sup>2</sup>. Základ motoru tvořil šestiválcový

---

<sup>1</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 84.

<sup>2</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírkový Škoda, karton 414, inventární číslo 1943.

motor, který byl upravený do jednoho bloku v řadě za sebou. Pouzdra válců byla zhotovena ze šedé litiny se závitem na vnějším povrchu a byla zašroubována do válcového bloku, odlitého hliníku. Motor byl o objemu 6 597 ccm a o výkonu 73,6 kW, ale krátkodobě bylo možno dosáhnout výkonu až 99 kW při 3000 otáčkách za minutu a jeho největší rychlost dosahovala 140 km/h,<sup>3</sup> měl ventilový rozvod OHC, visuté ventily, které byly upraveny v hlavě válcového bloku a to v jedné řadě rovnoběžné s osou motoru. Byly přímo poháněné vačkovým hřídelem a přitlačovány k sedlům dvěma soustřednými pružinami. V tom byla výhoda, kdyby došlo ke zlomení ventilů, zamezilo by to vzniku poruchy. U klikové hřídele se díky pečlivému studiu a přesným pokusům podařilo odstranit všechna její chvění. Kliková hřídel byla u tohoto typu vozu uložena v motoru v sedmi bronzových ložiskách, vylitých kompozicí. Mazací kanálky vyvrtané v jeho kotoučích umožňovaly příchod oleje k čepům ojnic. Karburátor byl dvojitý se samočinnými tryskami a množství nasáté směsi bylo regulováno dvojitou škrticí klapkou. Spojka se skládala z jediného třecího kotouče, pracujícího za sucha. Zvláštní regulační zařízení dovolovalo měnit napětí spojkové pružiny a dosahovalo ve spojení se speciálním třecím obložением velmi jemného a pružného záběru. Rychlostní skříň byla v jednom bloku s motorovou skříní a obsahovala soustavu ozubených kol na dvou rovnoběžných hřídelích a byla opatřena třemi rychlostními stupni. Tímto jsem chtěl přiblížit technické parametry, díky kterým se vůz Škoda Hispanio stal tak oblíbeným a spolehlivým vozem.<sup>4</sup>

Plzeňská továrna vyráběla pouze podvozky, o karoserii se staraly plzeňská firma Brožík a synové, pražský J. O. Jech a ve vlastní karosárně v Mladé Boleslavi.<sup>5</sup> K automobilu Škoda Hispanio Suiza zminují ještě jednu zajímavost, tento automobil si objednalo, jako první zákazník,

---

<sup>3</sup> SOA Plzeň, AŠP-GŘ Sbírký Škoda, karton 414, inventární číslo 1943.

<sup>4</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943.

<sup>5</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943

presidium ministerské rady z Prahy. Ale vůz byl předán až 15. 9. 1926<sup>6</sup> a spolupracovalo se u tohoto modelu s externí karosárnou Brožík a synové. Druhý zákazník, který si luxusní Škodovku objednal, byla kancelář prezidenta se sídlem v Praze. Ačkoliv objednávka dorazila v pořadí jako druhá, později než z ministerské rady, tak prezidentské kanceláři byl vydán vůz 10. 5. 1926 (příloha obr. 1. a 2.).<sup>7</sup> Mezi dalšími zájemci bylo možno také nalézt jméno majoritního akcionáře Škodovky Eugena Schneidra, který byl mimochodem osmý v pořadí a nechal si ji zaslat do Pařížského autosalonu, kde sídlil. K těmto třem lidem, kteří si zakoupili luxusní Škodovku Hispanio, se mohlo řadit dalších 48 lidí, jelikož v první sérii bylo poskytnuto k prodeji 51<sup>8</sup> automobilů. V druhé sérii vozů bylo nabídnuto zákazníkům 50 těchto vozů. Mezi jejich majiteli musím vyzvednout jméno pana doktora Preise. Ten v té době působil jako ředitel Živnobanky v Praze. Vůz mu byl předán 16. 12. 1927.<sup>9</sup>

Mezi další automobily vyrobené v plzeňské Škodovce mohu zařadit i nákladní automobily. O zavedení parních strojů Sentinel (příloha obr. 3.) v Československé republice bylo rozhodnuto v roce 1923 na přání generálního ředitele doktora Loevensteina<sup>10</sup> a správní radou Akciové společnosti dříve Škodovy závody. Již v té době byl v Anglii velice oblíben a rozšířen nákladní parní stroj Sentinel a tímto vozem chtěla Škoda začít výrobu. Do Anglie odcestoval ředitel Škodových závodů, kde se pokusil získat licenci na výrobu automobilů nákladních typů. Anglická společnost Sentinel bez dlouhého jednání svolila k prodeji licence parního stroje Sentinel za tři druhy nákladních vozů a jeden vůz železniční s parním strojem Sentinel. Jelikož rozkreslení předaných výkresů firmou Sentinel vyžadovalo dosti dlouhé doby, rozhodli se tedy v Plzni zakoupit určité množství nákladních vozů a k tomu potřebné náhradní součástky, aby se

---

<sup>6</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943.

<sup>7</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943.

<sup>8</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943

<sup>9</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943.

<sup>10</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 414, inventární číslo 1943.

mohlo ihned začít prodávat a vůz se zavedl, než se u nás začnou vyrábět. Z Anglie jsme obdrželi tři vozy, a sice pěti- a sedmitunový vůz a šestitunový vůz se sklopnou nákladní plochou (příloha obr. 4.). Mimo to i jeden železniční osobní vůz pro jízdu na krátké vzdálenosti. Ačkoliv výkon byl velmi uspokojivý, tak se s jeho výrobou u nás nezačalo a v archiváliích nebylo zaznamenáno, co se s ním stalo. Pan Havlík byl na přání generálního ředitele poslán do Londýna, aby se dořešily různé záležitosti týkající se licence, a měl se pokusit na již dodané a vyúčtované vozy získat slevu. Po příjezdu si prohlédl s vedením firmy parní stroje fungující v provozu v Londýně, kde jich jezdilo velké množství a v různých provedeních. V Anglii také navštívil klub řidičů parních strojů Sentinel. Ředitel klubu ho provedl jejich budovou a bylo mu oznámeno, že řidiči za volantem Sentinelů jsou v Anglii řidičskou elitou, protože než mohli nastoupit na místo řidiče, museli podstoupit topičskou, strojnickou a řidičskou zkoušku. Druhý den začalo jednání o koupi parních strojů do Československa. Při tomto jednání dosáhl značných slev.<sup>11</sup> Po návratu domů se věnoval organizaci prodeje a v krátké době se mu podařilo rozprodat anglické vozy Sentinel a začaly se prodávat vozy vyrobené v Plzni. Mezi hlavní zájemce patřily průmyslové závody, cukrovary, kamenné lomy a hospodářský úřad města Prahy. Ale v té době se také vyskytovaly výtky k tomuto vozu v tisku (příloha obr. 5). Váha vozu včetně nákladu byla veliká a v Praze nebyly betonové ani asfaltové cesty. Ty byly stavěné na vozy tažené koňmi a pro lehčí nákladní vozy s benzínovým pohonem, proto pod tíhou vozu probořily nějaké kanály v Praze a na venkově poškodily okraje silnic. Pak se množily také stížnosti na znečišťování ovzduší v Praze, byly to výmysly konkurence, jelikož vozy Sentinel nevyráběly kouř, nýbrž pod vozem unikala pára, která se ve studeném vzduchu srážela, což bylo kolemjdoucími, neinformovaným obecnstvem, považováno za škodlivé plyny, i když unikající pára vzduch čistila. Aby se předcházelo různým výtkám ničení

---

<sup>11</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GR, karton 460, inventární číslo 2149.

vozovky, rozhodli se vozu Sentinel obstarat plnogumovým oráfováním a tím předešli dalším stížnostem, současně se otevřelo nové pole působnosti a odbytu vozu. Malá města objednávala tyto vozy pro přepravu těžkého materiálu. Boj tisku neustával a v Plzeňském podniku se domnívali, že to bylo i na popud konkurence. Když měli velkou sérii vozů Sentinel vyrobenou, nedal generální ředitel doktor Loevenstein svolení k pokračování výroby.

Zde neopomenu také přiblížit, co vlastně pohánělo parní automobil Sentinel. Byly to parní kotle, které se vyráběly ve dvou typech, ten první se montoval v roce 1924<sup>12</sup> a druhý parní kotel, již vylepšený, se montoval do těchto vozů v roce 1935.<sup>13</sup> Rozdíl v nich byl v provozním tlaku, kdy starší model měl devatenáct atmosfér a novější osmnáct atmosfér. Další rozdíl byl ve výhřevné ploše, která měla u staršího modelu 5 m<sup>2</sup> a u novějšího kotle 4 m<sup>2</sup>. Rozdíly je možno nalézt i v roštové ploše, která byla u novějšího typu menší. Namísto 0,37 m<sup>2</sup> měla 0.30 m<sup>2</sup>.

Teplota výstupní páry se lišila opačně, jelikož u staršího kotle byla teplota 325 Celsia, u druhého kotle 450 – 550 Celsia. Zvětšila se u novějšího kotle, také nádrž na vodu vzrostla z 240 litrů na 275 litrů vody a váha se snížila z 1200 kilogramů na 900 kilogramů.<sup>14</sup>

Z těchto technických údajů vyplývá, že teplota výstupní páry u nového kotle se zvýšila za účelem zlepšení technické účinnosti. Kotel nové konstrukce obstarával pro trvalé zatížení parního stroje 70 koní. Snížila se výhřevná plocha o 20 %, kotel byl nově automaticky napájen vodou a při kládání paliva bylo také zautomatizováno. V komínu umístili dokonalejší lapač jisker, jinak ve své konstrukci byl v podstatě totožný s rokem 1924. Můžeme se přesvědčit z technických dat uvedených výše. Parní stroj z roku 1935 se také výrazně lišil od předešlého typu z roku

---

<sup>12</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GR, karton 460, inventární číslo 2149.

<sup>13</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GR, karton 460, inventární číslo 2149.

<sup>14</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GR, karton 460, inventární číslo 2149.

1924. Byl oproti předešlému řešení vozu čtyřválcový, jednočinný namísto dvouválcového, dvojčinného parního stroje. Rozvod páry byl ventilový a pro jízdu vpřed bylo možno nastavit trojí plnění válců a to 90 %, 50 %, 40 %.<sup>15</sup> Svou novou konstrukcí se také připojila přímo se strojem převodová skříň.

Shrnu-li to, tak zásadními nevýhodami parovozů dřívějších a zastaralých konstrukcí, mezi něž lze řadit i vůz Sentinel, byly: „velká vlastní váha vozidla vzhledem k únosnosti, malý akční rádius na napájecí vodu, obtížná obsluha parního kotle, náhon na hnací nápravu řetězy, nedostatečné brzdy“.

Škodovka se na modelu z roku 1935<sup>16</sup> snažila tyto nevýhody odstranit. Zvýšila se únosnost vozu, zvětšen byl i akční rádius a zmenšena byla závislost paliva na délce jízdy. Brzdy byly doplněny k dřívější parní brzdě brzdou parotlakovou, svou konstrukcí podobná brzdě vzduchotlakové, kterou bylo možno vidět u vozidel se spalovacími motory. Také náhon na hnací nápravu se přenášel namísto řetězu pomocí kardanové hřídele a napájení a přiřkládání paliva bylo zautomatizováno. Materiál, který se používal na stavbu Sentinelu, vyjma pružin, podložek a závlaček, byl zhotoven z dělové bronze nejvyšší jakosti nebo z nerezavějící oceli, která měla velkou pevnost, jež měla vliv na velkou trvanlivost injektoru. Tím skončila éra parních vozů Sentinel v Československu, ačkoliv bylo možno vidět Sentinely v tehdejším provozu za německé okupace a jelikož byl nedostatek benzínu, byla po nich velká, ale marná poptávka.

---

<sup>15</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 460, inventární číslo 2149.

<sup>16</sup> Archiv SOA Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 460, inventární číslo 2149.



## 2.2. Splynutí Škody s firmou Laurin&Klement

Po spojení těchto firem se výrobní program nezměnil ze dne na den, ale byla umožněna pokračující výroba modelů typu 110 a 120.<sup>17</sup> V dalším průběhu 20. let se na osobních a užitkových autech toho moc nezměnilo, za zmínku stojí změna pneumatik z balónových Straight Side na vysokotlaké pneumatiky. Firma se pokoušela vyrobit levné auto a chtěla toho dosáhnout s pomocí geniální konstrukce, ale jak již dnes víme, lze toho dosáhnout pouze ve velkosériové výrobě automobilů. Se snižující cenou by se pak automobil mohl zpřístupnit středně situovaným vrstvám společnosti. Dříve problém s cenou a konkurencí řešili uzavřením našeho trhu zahraničními automobilkami. To naše firmy kvitovaly, konzervovaly málo efektivní způsob výroby, ale tím vznikala do budoucna problém s konkurenceschopností našich automobilek. Pan Václav Klement byl s tímto problémem obeznámen, a proto se rozhodl ke spojení se Škodovými závody. Škodovy závody znamenaly pro pana Klementa obrovský kapitál a tím mohla započít rozsáhlá investice do modernizace jeho firmy. Vznikaly nové budovy, chtěli rozběhnout pásovou výrobu ve svém podniku a na to všechno dohlížel ing. Karel Hrdlička. Tento důležitý krok pro vývoj firmy, kterým pásová výroba byla, již u nás používal pan Baťa ve Zlíně. V roce 1930 představovala kapacita linky 25 vozů denně, ale po menších úpravách a zavedení třisměnného provozu se mohlo dosáhnout až 85 vozů denně.<sup>18</sup> Tento krok vrátil mladoboleslavskou automobilku na špičku domácího trhu. Po použití nových technologií vznikaly nové modely, už pod značkou Škoda, typ 4R měl objem motoru 1944ccm a šestiválec 6R.<sup>19</sup> U těchto typů se začalo

---

<sup>17</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1. Str. 51.

<sup>18</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1. Str. 47.

<sup>19</sup> KOŽÍŠKEK, Petr; KRÁLÍK, Jan. L&K – Škoda II. díl, Praha: Motorpress, 1995. 250s. ISBN 80-901749-3-0. s. 17.

s unifikací dílů: nápravy, řízení, převodovka a mnohé jiné části měly oba typy shodné.

Se spojením těchto firem přišly problémy, co se týče řízení firem, jelikož ředitelství mělo filiálky v Praze. Nepružné rozhodování zpomalovalo chod firem, potřebovaly větší a flexibilnější rozhodování. Tento problém vyřešili 1. ledna 1930, kdy se závod v Mladé Boleslavi změnil na akciovou společnost pro automobilový průmysl ASAP se sídlem v Praze.<sup>20</sup> V čele ASAPu stál vrchní ředitel ing. Jan Novák a závodním ředitelem automobilky se stal ing. Karel Hrdlička. S novým vedením přicházely na trh nové modely automobilů. Mezi novinky patřil typ 645 se šestiválcovým motorem o objemu 2490 ccm, který se řadil do kategorie luxusních vozidel, s různými provedeními jako roadster, kabriolet a dosahoval maximální rychlosti 100 km/h. Mezi další modely se řadily Škoda 430 a nejmenší Škoda 422.<sup>21</sup> Tyto automobily poháněly čtyřválcové spolehlivé motory o objemu 1195 ccm, s výkonem 17 kw a maximální rychlostí 75 km/h. Maloobjemové motory byly spolehlivé a náklady na výrobu se snižovaly a tím se mladoboleslavská automobilka vrátila mezi špičku automobilového průmyslu. Prodejní čísla se, ale zmenšovala, v roce 1933 činila 1607 vyrobených vozidel, tedy na míň než polovinu produkce z roku 1932, ač automobilka měla nejmodernější výrobní zařízení, tak nenabízela zajímavé modely pro zákazníky jako konkurence.<sup>22</sup> Velké naděje se vkládaly do modelu Škoda 420 Popular, nejmenší model od Škodovky, který poháněl čtyřválec o objemu motoru 902 ccm a výkonu 14, 7 kW a maximální rychlost činila 85 km/h.<sup>23</sup> Od

---

<sup>20</sup> KOŽIŠKEK, Petr; KRÁLÍK, Jan. L&K – Škoda II. díl, Praha: Motorpress, 1995. 250s. ISBN 80-901749-3-0. s. 28.

<sup>21</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1. Str. 34.

<sup>22</sup> KOŽIŠKEK, Petr; KRÁLÍK, Jan. L&K – Škoda II. díl, Praha: Motorpress, 1995. 250s. ISBN 80-901749-3-0. s. 55.

<sup>23</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1. Str. 64.

tohoto modelu se odvíjela řada úspěšných verzí: modely Rapid, Superb a Favorit. Poté se výrobní program zúžil, stabilizoval a díky těmto krokům produkce stoupala. Úspěchy byly provázeny nemenšími úspěchy na sportovním poli, v takzvaných spanilých jízdách. Takto se označovaly v té době dálkové jízdy sériových automobilů, mezi něž patřila cesta Rapidem kolem světa za 97 dní nebo také cesta Popularu s panem Elstnerem, který se vydal na cesty napříč Amerikou v roce 1938.<sup>24</sup> Úspěšný vývoj automobilky přibrzdila druhá světová válka. Mladoboleslavská automobilka se změnila spíše na zbrojovku a od roku 1940 vyráběli pro společnost Daimler Benz hřídele a ozubená kola, dále se rozšiřovala výroba na nábojnice a dělostřelecké granáty. Po celou dobu války nedotčený závod byl nakonec 9. května 1945 posledními zbytky německého letectva bombardován. Základním modelem v poválečné době se stal předválečný Popular s pozměněnou karoserií a byl označen číslem 1101 pod názvem Tudor.<sup>25</sup> Automobilka v této době dostala název Automobilové závody a byla znárodněna. Značka Škoda byla ponechána, přestože byl závod z plzeňské Škodovky vyčleněn. Výroba se v téhle době ustálila pouze na jediný typ, který byl v roce 1949 uveden na trh, po menších úpravách a pod označením Škoda 1102.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> ŠTILEC, Břetislav. Laurin & Klement – Škoda, Brno: Automoto – Literatura, 1993. 94s. ISBN 80-900915-0-4. s. 83.

<sup>25</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1. Str. 74.

<sup>26</sup> ŠTILEC, Břetislav. Laurin & Klement – Škoda, Brno: Automoto – Literatura, 1993. 94s. ISBN 80-900915-0-4. s. 47.

### 3. Jawa

O vznik této značky se největší měrou zapříčinil zakladatel František Janeček, narozen 23. ledna 1878 v Klášteře nad Dědinou na východě Čech. Po absolvování obecné školy odešel studovat do Prahy strojní průmyslovou školu a poté studoval elektrotechniku v Berlíně. V Berlíně také poprvé nastoupil do práce a to do firmy Schuckert, díky které se také později dostává do Vysočanské továrny na elektrotechniku Kolben a Daněk.<sup>27</sup>

Janeček se v Kolbence nadále vzdělával a rozšiřoval si své znalosti nejen v elektrotechnice. Díky jeho schopnosti, vzdělanosti a revolučním nápadům mu byla brzy svěřena funkce vedoucího továrny na dynamy, která vznikala v Nizozemsku. V Nizozemí rovněž vystudoval technickou univerzitu, což svědčilo o jeho nadání. Janeček, kterému bylo 24 let, byl již úspěšným inženýrem a konstruktérem. Jeho úspěchy a rychlý postup na vysoká místa byly jasnou známkou toho, že Janečkovi nebude stačit pracovat jen jako zástupce ředitele či vedoucí oddělení. V roce 1907 znovu pracoval v zahraničí zejména v Německu a Anglii.<sup>28</sup>

V 31 letech se vrátil do Prahy a jeho zkušenosti získané v zahraničí mu pomohly k založení vlastní firmy. Samotné zkušenosti by samozřejmě nestačily, ale potřebný kapitál získal od své manželky, se kterou se potkal v Holandsku, kde ho srazil automobil, který řídil shodou okolností právě otec této dívky. Nejprve firma byla pouze strojírenská laboratoř s dílnou a výroba probíhala formou zakázek od jiných společností.

Po vypuknutí 1. světové války musel Janeček narukovat, ale po krátké době se vrátil zpět k manželce, se kterou měl již syna, který po otci

---

<sup>27</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6. Str. 6.

<sup>28</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno: Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 58.

zdědil technické nadání a stal se později jeho partnerem. Vzhledem k válečné situaci se rozvíjel zbrojní průmysl a firma, která chtěla prosperovat, se musela přizpůsobit. To však pro Janečka nebyl problém, protože již na frontě vymyslel mnoho modernizací, které si nechal po rozpadu patentovat. Jeden z jeho patentů a pozdějších výrobků je ruční granát, který se na podobném principu vyrábí dodnes. Zbrojní zakázky, které proslavily továrny Krupp v Essenu a Flick, pomohly i závodu Františka Janečka, který se dynamicky rozrůstal. Roku 1918 převzal prostory v Mnichově Hradišti a v Praze Nuslích.<sup>29</sup>

Zbrojní průmysl dal vzniknout mnoha firmám, ale mnoho firem také zaniklo, jelikož po válce ustala poptávka po velkém množství, vývoji a modernizaci zbraní. Tento problém musel řešit i František Janeček, i když vyráběl spoustu dalších výrobků, například šicí a psací stroje. To však nenahradilo příjmy z výroby zbraní, a tak bylo potřeba přijít s novou koncepcí a výrobním programem firmy. Janeček se poučil u konkurence, která vyráběla automobily a motorová kola a rozhodl se vyrábět motocykly.

Výroba nové konstrukce motocyklu však byla časově i finančně náročná, a tak se Janeček rozhodl zakoupit licenci krachující firmy Wanderer v Chemnitz. Motocykly Wanderer byly spolehlivé, výkonné a vyrovnaly se i BMW, ale problémem byla jejich vysoká cena. 17. srpna 1929 oficiálně vznikla značka JAWA.<sup>30</sup> Prvním motocyklem vyrobeným v JAWĚ byla pětistovka OHV, takzvaný: „Rumpál“ (příloha obr. 7.), který tvořil základní tvar i technické parametry dalších modelů. Dále směřovala jeho výroba k menším kubaturám s dvoudobým motorem na rozdíl od čtyřtákních motorů, které se dávaly do takzvaných rumpálů, ale motor byl nevyzkoušený, a tudíž se u něj objevovaly menší problémy a díky složitě

---

<sup>29</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6. Str. 7.

<sup>30</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, „Z“. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 58.

koncepti a jeho vyšší ceně se nemohl model nikdy prodávat velkosériově, jak si představovali. U nových modelů s novou koncepcí spojil Janeček svoji budoucnost s anglickým konstruktérem Georgem Wiliamem Patchetem a z této spolupráce vznikl slavný model Jawa 250 - „pérák“.<sup>31</sup> Sériová výroba typických červených motocyklů se díky nižším cenám rozběhla v roce 1932, i když v Evropě vrcholila hospodářská krize. Modelová řada se dále rozšiřovala a vznikaly nové motocykly vlastní koncepce jmenovitě: model Jawa 350 OHV a Jawa 250 s dvoudobým motorem.<sup>32</sup>

### **3.1. Jawa, rok 1934 a první automobil**

Po roce 1934 měly všechny dvoudobé motory, které vyjížděly v motocyklech Jawa, na tehdejší dobu moderní koncepci s vratným vyplachováním. Sortiment firmy se dále rozšiřoval i do závodních motocyklů pro okruhy a pro ploché dráhy, kde je možno tyto modely ještě vidět, i když s razantními úpravami, co se týče motoru. Janeček byl s touto činností spokojen, jelikož to byla dobrá reklama jeho motorek a tím se mu zvyšoval prodej. Z továrních jezdců Jawa mohu vyjmenovat Antonína Vitvara, Františka Branda, Huga Rosáka a další, kteří se zúčastnili mnoha závodů před válkou i slavné šestidenní.<sup>33</sup> S úspěšnou produkcí motocyklů napadaly pana Janečka nápady ohledně výroby automobilů, které se začaly vyrábět v roce 1935. Před tímto rokem, ale byla potřeba vyřešit otázka konstrukce malých automobilů s dvoudobými motory, a tak vznikla spolupráce s firmou DKW (Dampf-Kraftwagenwerke

---

<sup>31</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6. Str. 23.

<sup>32</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6. Str. 19.

<sup>33</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 71.

A. G.), od které získal pan Janeček licenci.<sup>34</sup> V licenční smlouvě, kromě modelu auta typ DKW Meisterklasse 701, mohl ještě využívat moderní vratné vyplachování podle Schnürleho patentu a pro Jawu výhodnou dřevěnou karoserii podle Weymannova patentu. Velká výhoda to byla v tom, že ostatní automobilky s dvoudobými motory nemohly vratné vyplachování používat kvůli vysoké ceně licence. Kvůli dřevěným karoseriím přestavěl Janeček svou pilu v Kvasinách na karosárnu.<sup>35</sup> Haly pro výrobu podvozků, hnacích agregátů i pro závěrečnou montáž automobilů postavil v areálu své slévárny v Týnci nad Sázavou, kterou propojil kvůli dopravě nástaveb z Kvasin po železnici. První sériově vyráběným automobilem byl typ Jawa 700 (příloha obr. 6.), který se z velké části skládal z modelu DKW 701. Rozdíl ve vzhledu byl patrný zejména tvarem karoserie, jinak motor byl dvoudobý, řadový, vodou chlazený dvouválec o zdvihovém objemu 684 ccm, s vratným vyplachováním, s plochými písty, s karburátorem Solex GHF nebo Zenith VEHG 26 výkon 15 kw (20k) a byl umístěn za přední poháněnou nápravu. Kvůli lepšímu mazání motoru museli majitelé dolévat do olovnatého benzínu ještě olej v poměru 25:1. Auto mělo uprostřed přední nápravy umístěno převodovkovou skříň se třemi rychlostními stupni pro jízdu vpřed a jeden kvalt pro jízdu zpět. Brzdy byly bubnové obsažené u všech kol a obuté pneumatiky měly rozměry 4,00–18. Rozvor měřil 2700 mm, rozchod 1220 mm, jinak rám a korosemi byly vyrobeny ze dřeva. Z ocelového plechu byla vyrobena jen kapota a blatníky. Tento model se také vyráběl ve více variantách, buď jako čtyřmístný kabriolet, čtyřmístný tudor, dvoumístný roadster a také jako dodávka s valníčkem nebo skříň. Díky rámu ze dřeva dosahovala jeho hmotnost k 690 kg a maximální rychlost uváděli jako 90 km/h při průměrné spotřebě 7l/100 km. Díky

---

<sup>34</sup> PROCHÁZKA, Hubert. *Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, "Z"*. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 59.

<sup>35</sup> PROCHÁZKA, Hubert. *Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, "Z"*. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 63.

jednoduché údržbě a novým moderním systémům se auto dobře prodávalo. V letech 1934 – 1937 bylo vyrobeno více než 1500 vozů Jawa 700.<sup>36</sup>

Následující model nesl označení Jawa 600 a začal se vyrábět v roce 1936. Co se týče změn, tak nejvíc jich je patrných u podvozku, karoserie a nějaké změny zaznamenal i motor. U motoru se snížil objem na 615, 75 ccm, ale zvýšili kompresy a tím se zvýšil výkon motoru na 15, 9 kw. Se změnou karoserií a paradoxně se zvýšenou hmotností vozu, ale s lepší aerodynamikou vozu, se snížila spotřeba na 6, 5 l /100 km. Maximální rychlost zůstala stejná, tedy 90 km/h, a převodovka s rozvodovkou byla převzata z předešlého modelu. Ale stále se tyto vozy vyráběly díky zakoupené licenci od jiné firmy.

Až model Jawa Minor se může pyšnit vlastní tak zvanou „jawačkou“ konstrukcí, kterou pan Janeček představil v roce 1937.<sup>37</sup> Motor byl uložený klasicky v prostoru mezi přední nápravou a kabinou vozu. Motor konstruoval expert na dvoudobé motory inženýr Rudolf Vykoukal a o podvozek tohoto typu se zasloužil Zdeněk Pilát a Vojtěch Pokorný. Vzhled karoserie navrhl Zdeněk Kejval, rám byl dřevěný a krycí panely byly vyrobeny z plechu. Nejvíce modelů se prodalo v provedení čtyřmístný tudor, avšak na pohled byl líbivější čtyřsedadlový kabriolet a dále se nabízela verze 2+2 roadster. Výrobu karoserií obstarával jako u předešlých modelů závod v Kvasinách, soukromý karosáři se díky vysoké efektivitě závodu využívali jen výjimečně. Z původních 4 vozů denně se v roce 1938 zvýšila výroba na 6 až 7 vozů denně.<sup>38</sup> Tento model se začal také vyrábět roku 1938 na zakázku pro MNO, jednalo se o čtyřmístné

---

<sup>36</sup>PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1. Str. 209.

<sup>37</sup>PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow,“Z“. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 60.

<sup>38</sup> PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6. Str. 22.



dvoudveřové automobily s otevřenou karoserií. Ve výbavě vozů nechyběla kromě sedaček také skříňka pro uložení sněhových řetězů, náradí a plátěných krytů na skla světlometů, které byly předepsané pro noční provoz v případě ohrožení státu. Celkem bylo vyrobeno 1990 kusů Jawa Minor do okupace ČSR německými vojsky.<sup>39</sup> Během války se změnila modelová řada na věci sloužící válečným potřebám, ale pod záštitou tehdejšího generálního ředitele se mohl v tajnosti inženýr Vykoupal zabírat modernizací vozu Jawa Minor I. na vůz Jawa Minor II.. Motor zůstal stejný jako v předešlém modelu, jen byl otočen o 180 stupňů a upraven pro uložení v podélné ose vozu před přední hnací nápravou a obsahoval modernější karburátor Solex 30 UAHD. Převodovka byla doplněna o čtvrtý převodový stupeň, zpřevodovaný jako rychloběh. Provozní brzda byla jednookruhová hydraulická na všechna kola a bubny již byly ocelolitinové. Vůz měl rozvor 2300 mm, rozchod 1120 mm a celkové rozměry byly pro představu 4040 x 1420 x 1460 mm. Minor II. se vyráběl jen ve čtyřmístné dvoudveřové karoserii, jiné typy karoserie se sériově nevyráběly. Vůz vážil 690 kg, z toho 375 kg připadalo na podvozek s hnacím agregátem. S vylepšenou dynamikou dosahoval maximální rychlost 95 km/h při průměrné spotřebě 8l/100 km. Další nezanedbatelná věc pro lepší jízdní vlastnosti byla celková hmotnost vozu rozdělena na obě nápravy 50:50 %.<sup>40</sup> Výroba vozu Jawa Minor II. pod názvem Aero Minor byla po znárodnění automobilek převedena z Jawy a zajištěna kooperací pražských leteckých továren Walter v Jinovicích a Letov ve Vysočanech v Praze, protože Jawa byla pověřena pouze výrobou motocyklů a její karosárna v Kvasinách byla po znárodnění přiřčena k AZNP Škoda Mladá Boleslav.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1. Str. 24.

<sup>40</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow,“Z“. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 63.

<sup>41</sup> PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1. Str. 213.

## 4. ČZ Strakonice

Po rozpadu Rakouska–Uherska byla na našem území potřeba vybavit a motorizovat armádu a policii novými zbraněmi, které by nahradily tehdejší opotřebované vybavení, to byl jeden z prvních vládních úkolů. Nově vznikající stát byl závislý na domácím trhu, byla potřeba zdokonalit vlastní domácí trh, jelikož byla velká poptávka v oblasti dopravních prostředků a zbraní. Vznikaly nové výrobní závody v tomto odvětví. Mezi tyto nově vzniklé závody patřila ČZ Strakonice a zakladatelem byl pan architekt Karel Bubla. První zmínky se objevily okolo roku 1919, kdy se firma zaregistrovala do obchodního rejstříku pod ochrannou známkou Jihočeská zbrojovka s ručením omezeným, se sídlem ve Strakonících.

Budoucnost zbrojního průmyslu byla zaručená, proto přilákala mnoho investorů a ti mohli finančně podpořit vznik nových výrobních prostor. Výroba započala díky těmto investicím již v roce 1921. V roce 1923 došlo k sloučení s továrnou na zbraně ve Vejprtech a závodem v Praze. Tímto sloučením vznikla v roce 1923 firma Česká zbrojovka v Praze továrny ve Strakonících.<sup>42</sup> Další fáze rozvoje továrny proběhla v roce 1930, kdy byla odkoupena továrna na součásti jízdních kol v Kralupech nad Vltavou.<sup>43</sup> Společnost svým rozvojem získávala zkušenosti a tím se jí rozšiřovaly možnosti k rozvoji výroby. Díky tomu se zde vyráběla přesná měřidla, kleštičky pro vlakové průvodčí i svítilny Sessa.

Výroba jízdních kol začala být velmi perspektivní a od této výroby už byl jen krůček k výrobě motokol a později motocyklů. Na výrobu jízdních kol navázal projekt výroby motokol, který se uskutečnil v roce 1932. Po výrobě motokol se továrna v budoucnu soustředí na

---

<sup>42</sup> Gomola Miroslav, *Motocykly ČZ aneb Strakonická historie*. AGM CZ, Brno 2000. Str. 3.

<sup>43</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, *ČZ – edice motoalbum*. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 9.

zrealizování výroby motocyklů. O tři roky později, v roce 1935, začaly z továrny vyjíždět motocykly ČZ.<sup>44</sup>

Ze zbrojní výroby se firma přeorientovala na jiné odvětví výroby. Základním výrobním artiklem se staly motokola ČZ a motocykly ČZ. Firma se díky svým přednostem stala největším výrobcem motocyklů v Československu a dále nabízela stále více produktů. S růstem produkce souvisel krom domácího trhu také vývoz výrobků do celé Evropy, Jižní Ameriky a Asie. Kromě motocyklů se také pustili do výroby řetězů. Začali s výrobou pro jízdní kola a motocykly, firma se poté odštěpila a vznikla společnost ČZ řetězy, která funguje dodnes a vyrábí i speciální řetězy pro průmyslovou výrobu.<sup>45</sup>

Konec rostoucí výroby znamenala druhá světová válka a přechod na zbrojní výrobu. Dalším pomyslným hřebíkem do rakve bylo znárodnění. Ke znárodnění došlo v roce 1946 na základě vyhlášky Ministerstva průmyslu č. 1326, firma byla začleněna do nově vzniklého projektu národních podniků.<sup>46</sup> Následovalo postupné omezování a nakonec úplné zrušení zbrojní výroby, ke kterému došlo v roce 1954.<sup>47</sup> Zbrojní výrobu nahradil provoz slévárny.

#### **4.1. Začátky motocyklové výroby v ČZ**

Z původní myšlenky vzniku jízdního kola se zrodila myšlenka na výrobu motokola. Provedení konstrukce motokola nebylo příliš obtížné, protože strakonická kola se vyznačovala robustní konstrukcí a rám tedy bez problému unesl i přídatný motorek. První motokolo neslo název ČZ

---

<sup>44</sup>Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 15.

<sup>45</sup> Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 30.

<sup>46</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str. 7.

<sup>47</sup> Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 54.

76 Kaktus.<sup>48</sup> S motorem umístěným nad předním kolem a zároveň ho pohánělo. Toto řešení se neosvědčilo, kolo bylo příliš těžké a tím pádem horší na ovládání. Ve stejném roce přišla náprava předešlých chyb a vznikl nový model ČZ 98 s motorem umístěným nad pedály a hnaným zadním kolem. Kola byla poháněna jednoduchým kompaktním jednoválcovým motorem o obsahu 76 ccm<sup>3</sup>.<sup>49</sup> Výkon motoru se pohyboval kolem 1,5 k. Motor měl na tehdejší poměry malou spotřebu a velmi dobrý výkon. Nástupcem tohoto modelu už byl plnohodnotný motocykl, který se stal velmi oblíbeným a konkurenceschopným na tehdejšímu trhu. Zároveň nový motocykl ČZ 175 udával směr, kterým se budou motocykly ubírat příštích několik desetiletí.<sup>50</sup> Tento motocykl opustil tovární halu v roce 1934.<sup>51</sup> Na pohled byl motocykl naprosto zásadní. Měl lisovaný robustní rám, výkonný motor, elegantní vzhled podtržený černým smaltováním a doplněný charakteristickými černými linkami.

Ve Strakonících se rozhodli navázat na úspěch stopětasedmdesátky výrobou silnějšího stroje pod označením ČZ 250. Jednalo se o téměř totožný stroj jen se silnějším motorem a všemu, co k němu patří.

Dvěšestpadesátka byla upravena a odlehčena a vážila okolo 105 kg a dosahovala rychlosti přes 100 km/h.<sup>52</sup> Jedním z posledních předválečných motocyklů byla ČZ 500 (příloha obr. 8.), motocykl byl velice podobný stroji DKW, ale výkonnostně i vzhledem ho předčil. Pětistovka byla využívána k vládním a vojenským účelům. Byla posledním zhotoveným předválečným projektem. Fungující a ne zadluženou firmu, jako většinu firem u nás, zastavilo válečné období.

---

<sup>48</sup> Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 31.

<sup>49</sup> Marčík, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. Str. 39.

<sup>50</sup> Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 31.

<sup>51</sup> Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 8.

<sup>52</sup> Marčík, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. Str. 43.

Výroba pokračovala dál, ale výrobky byly již pro potřebu válečné ekonomiky. Vývoj byl značně omezen pouze na dva motocykly ČZ 125 A a B, i když mají podobný název, jedná se o zcela rozdílné stroje.<sup>53</sup>

V poválečném Československu se musela výroba znovu přeorganizovat a vytvořit tak prostředí pro růst průmyslu. České závody nebyly nijak významně poškozené válkou, ale navázat na předválečnou výrobu bylo i tak velmi náročné. Válkou poškozené země mohly být podporovány z USA pomocí takzvaného Marshallova plánu, který však ČSR nepřijalo, protože spadalo do sféry vlivu SSSR. Sice nebyl přijat Marshallův plán, ale v Československu se ubírali jiným směrem a vstoupili do RVHP, což jednoznačně poškodilo československý průmysl. Výroby se tento fakt prozatím příliš netýkal, ale znamenalo to přerušení vývoje motocyklu ČZ – Indián. Probíhala jednání o spolupráci a vývozu motocyklů do USA. ČZ – Indián byl zcela jistě určený výhradně jako konkurence tehdejší DKW – Harley Davidson 125.<sup>54</sup>

## **4.2. Vývoj v letech 1945 - 1960**

Po válce došlo také k rozdělení sféry vlivu. Čezetě byl přiznán monopol na výrobu a vývoj motocyklů ve třídě 125 ccm.<sup>55</sup> JAWA měla vyrábět pouze dvěstěpadesátky. Vyšší kubatury dostala přiřazené firma Ogar. Toto řešení nesklidilo úspěch, jelikož nebyla žádná konkurenční motorka a tato koncepce byla prověřená časem fungování.

Také nesmíme opomenout znárodnění podniků, které mělo vliv zejména v jejich organizaci a personálním složení. Znárodnění Československých podniků a centrálně řízený systém hospodářství spolu s normalizací vytvořily podmínky pro vznik takzvané „jednotné řady“ motocyklů. To značilo od roku 1953 spolupráci na vývoji motocyklů. Tento

---

<sup>53</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 31.

<sup>54</sup> Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str. 53.

<sup>55</sup> Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 57.

fakt se týkal hlavně Jawy a strakonické Čezety. Tyto podniky spolupracovaly na vývoji modelů 150, 250 a 350 ccm.<sup>56</sup> Prakticky to znamenalo zánik standardního designu značky ČZ a použití stejného vzhledu jako měla značka JAWA. Nicméně vznikla celkem podařená řada motocyklů, kterým se lidově říkalo „kývačka“. Řada motocyklů také vznikla v roce 1954 a byla vyráběna po mnoho let bez jakýchkoliv výraznějších modernizací.<sup>57</sup> Motocykly byly vyváženy v obrovských počtech na méně náročné trhy a nebyla potřeba velkých inovací a to se stalo zlomem v technické pokročilosti československých motocyklů. Vyráběly se motocykly, které se staly nenáročné na údržbu a pevné jako sovětská ocel. Tyto motocykly stále jezdí v mnoha zemích, v Egyptě, v Libyi, v Mongolsku, ale také ve Vietnamu. Ve Strakonících vznikaly motocykly Jawa – ČZ 125/150 typ 351/352, Jawa – ČZ 125 typ 355 a 175 typ 356<sup>58</sup>. Motocykly vyšších kubatur vyráběla pouze Jawa podle rozdělení výroby z poválečných let. Jawa tedy vyvinula motocykl Jawa – ČZ 350 typ 354.<sup>59</sup> Vrcholem společné řady byla dvouválcová JAWA – ČZ 350 typ 354/04.<sup>60</sup> Projekt Jednotné řady byl ukončen roku 1959. Jawa stále pokračovala v designu jednotné řady. Strakonická Čezeta začala s úplně novou koncepcí a vyráběly se motocykly s trubkovým rámem místo jednotného čtyřhranného průřezu, jež používala Jawa.

První motocykl po ukončení spolupráce se nevyznačuje velkými změnami designu, kromě jiné barvy. Ve Strakonících se vrátili k černo–šedým barvám. Ke změnám došlo hlavně v motoru, kde se upravilo tvarování kanálů a žebrování motoru. Výhodou oproti Jawě bylo použití

---

<sup>56</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 30.

<sup>57</sup> Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 65.

<sup>58</sup> Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 45.

<sup>59</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 54.

<sup>60</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str. 43.

jednoho výfuku. Díky tomu bylo dosaženo menší hmotnosti a snadnějšího chlazení motoru. Výsledkem byl motocykl ČZ 175 typ 450 a typ 470 Sport.<sup>61</sup> Tento motocykl byl označen pamětníky za nejpovedenější poválečnou konstrukci ze Strakonice.<sup>62</sup> Výroba motocyklu byla zahájena roku 1959 a základ konstrukce se stal podkladem pro stavbu sportovních speciálů.<sup>63</sup> Motocykl byl uveden na trh v provedení Sport a Trial. Sport byla silnější verze motocyklu s drobnými karosářskými úpravami. Zajímavějším motocyklem byla úprava Trial z roku 1966. Měla nápadně oranžovou nádrž a moderně řešený výfuk vedený horem pod sedačkou. Při konstrukci se počítalo s použitím motocyklu v terénu. Byla upravena převodovka kvůli zvýšení stoupavosti v terénu a motocykl byl nabízen se třemi variacemi motorů. Motocykly byly označeny jako ČZ 125 typ 473.4, ČZ 175 typ 470.4 a ČZ 250 typ 470.5.<sup>64</sup>

Motocykly typu Sport a Trial byly v 60. letech velice oblíbené, vzhledem k rostoucí oblibě motokrosového sportu ve světě i u nás, ale největší problém byl v množství kusů, které se dodávaly na naše území a které byly určeny pro vývoz, jenž byl upřednostňován. Nejznámější motocykly tohoto typu byly ČZ 250/986 a 250/988. S výrobou těchto motocyklů začali v roce 1973. Konkurenci se Čezeta v mnoha ohledech vyrovnala a někdy ji i předčila a to hlavně cenou.<sup>65</sup> Důvodem bylo již několikrát zmiňované omezování výroby. Bohužel se motocykl v Československu moc neprosлавil, protože byl určen výhradně pro vývoz, který už ale nedosahoval vysokých počtů. Důvod byl opravdu

---

<sup>61</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str. 48.

<sup>62</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 54.

<sup>63</sup> Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 93.

<sup>64</sup> Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 32.

<sup>65</sup> Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str. 117.

neuvěřitelný, podle Sovětského svazu by se tento motocykl ve východním bloku nikdy neujal vzhledem k náročnější údržbě. Technické vymoženosti a vzhled v té době údajně nebyl pro lidi důležitý. Export na nenáročné východní trhy znamenal velký odbyt, dokonce došlo v roce 1960 k naprostému vrcholu motocyklové výroby. V Československu bylo v roce 1960 vyrobeno 105 100 kusů motocyklů.<sup>66</sup> V následujících letech však nastal prudký pokles.

Důvody klesajícího prodeje byly zapříčiněny zastaralou technikou, jelikož v našich firmách se tolik neinvestovalo do inovací a postupně začaly strádat v konkurenci se zahraničními motocykly. Vždy, když se nějaká myšlenka nebo nápad dovedl k dokonalosti, tak byl projekt direktivně zastaven a nahrazen. Řešením problému se měla stát výroba malolitrážních automobilů a vývoz do zemí RVHP. Strojírenská sekce RVHP však již předtím rozhodla, že se maloobjemové lidové automobily budou vyrábět v NDR.<sup>67</sup> Direktivní nařízení ukončilo výrobu ve skvěle zaběhlém podniku v Praze Nuslích a výborných skútrů Čezeta v Českých Budějovicích.

Ukončení výroby v Nuslích bylo zamýšleno s ohledem na to, že ve Strakonících byla slévárenská technologie na vyšší úrovni a bylo lepší, pokud se všechny motory odlévaly ve Strakonících. Došlo tedy k tomu, že motory pro Jawu odlévala Čezeta. Toto opatření nenalezneme nikde na světě. Konkurenti si samozřejmě moc nepomáhali, nerozuměli a v konečném výsledku to nefungovalo. Došlo ale ke drobnému zvýšení výkonu jawáckých motorů s ohledem na kvalitnější odlití.

V šedesátých letech zaznamenal motocyklový trh prudký vzestup. Rozvoj trhu v USA a v západní Evropě byl podmíněný expanzí japonských značek. Došlo k velkému soupeření o přízeň zákazníků.

---

<sup>66</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 30.

<sup>67</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 150.



Japonské motocykly byly technicky vyspělejší než většina evropských značek a v Evropě muselo dojít k razantní změně na vlně modernizace. V Československu, jak již bylo dříve zmíněno, se nepodařilo z hlediska mnohých omezení udržet krok s dobou.

Další problém nastal i v podniku zahraničního obchodu Motokov, který se léta opíral o povrchní informace a o rozboru trhu a marketingu nemohla být ani řeč. Zanedbávání západního trhu a podcenění „invaze“ japonských firem vedlo k tomu, že PZO Motokov se stal hlavní příčinou úpadku československých motocyklů. V zlepšující se politické atmosféře v druhé polovině šedesátých let největšího úspěchu dosáhla Čezeta s motocyklem ČZ 125/476 a 175/477.<sup>68</sup> Tyto dva motocykly získaly ocenění za design na výstavě v Paříži v roce 1970.<sup>69</sup>

V roce 1974 byla uvedena na trh ještě ČZ 250/471.<sup>70</sup> Motocykl byl vyroben na žádost ze Sovětského svazu a stal se z nouze kompromisem. Rám motocyklu byl ze Strakonice a motor byl dvouválec z JAWY. Motocykl se vyráběl i s motorem Jawa 350 ccm až do roku 1993, kdy byl naposled modernizován. V devadesátých letech, konkrétně roku 1992, byla založena dceřiná společnost ČZ – Cagiva. Nově vznikající firma odkoupila kromě Cagivy a Čezety ještě Ducati a Husqvarnu. Tyto firmy byly postiženy hlavně expanzí Japonských motocyklů. U všech firem se podařilo znovu obnovit výrobu motocyklů, jedinou výjimkou byla továrna ve Strakonici. Prvním společným motocyklem společnosti ČZ - Cagiva byl roadster, který neměl s Čezetou nic společného. Došlo ještě k výrobě dalšího roadsteru ČZ – Cagiva typ 521 a silnějšího provedení s motorem 200 ccm typ 621.<sup>71</sup> Společný podnik v roce 1997 zkrachoval a ve

---

<sup>68</sup> Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 82.

<sup>69</sup> Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 34.

<sup>70</sup> Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 95.

<sup>71</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str. 101.

Strakonicích se definitivně zastavila motocyklová výroba. V současné době se v továrně vyrábí pouze drobné díly a řetězy pro všechna odvětví.

## 5. Josef Walter

Jako většina slavných českých konstruktérů také Walter měl těžké mládí, vyrůstal bez otce a později mu zemřela matka. Již v učení na strojního zámečníka vynikal, byl svědomitý, přesný a rychle si ho oblíbil jeho mistr a tak po vyučení mohl ihned nastoupit k němu do práce.

Walter se chtěl však osamostatnit a již ve svých 24 letech si pronajal malou dílnu, ve které měl v úmyslu vyrábět velocipédy. Výrobou však není myšleno, že si navrhl vlastní konstrukci motoru. Motory kupoval již hotové od firmy BSA a tvarem rámu se nechal inspirovat u motocyklů Laurin a Klement. Dílna byla však velice malá a prostor mu nedovoloval vyrábět větší počty motocyklů. Vše se vyřešilo, když si vzal dceru zámožného klempíře Ballinga. Ten se nemohl nechat zahanbit a poskytl dceři velké věno, které posloužilo k pronájmu větších prostor a nákupu strojů. Tehdy také Josef Walter začal pracovat na svém vlastním motocyklu, což mu trvalo téměř 2 roky. Stroj byl roku 1903 schválen úřady a Waltrovi byl vydán certifikát o technické způsobilosti a povolení uvést tuto jednoválcovou dvojkolku do provozu na pozemních komunikacích.<sup>72</sup>

Walter však začal ihned pracovat na novém dvouválcovém motoru, s kterým mu pomáhal jeho bratr Antonín, jenž se mu stal oporou a Josef mu brzy předal správu nad provozovnami a sám odjel do Vídně, aby založil pobočku firmy. Po Praze už byly rozdávány a vyvěšovány plakáty lákající ke koupi motocyklů Walter, které byly elegantní, spolehlivé, výkonné, pohodlné, jednoduché a levné. K prestiži značky přispěl i nový dvouválec, který byl uveden na trh roku 1905. Tento motocykl měl již výkon 4,5 koně a dosahoval rychlosti až 50km/h. Waltrovy motocykly se také začaly zúčastňovat závodů a dosahovaly výborných výsledků. Pojem

---

<sup>72</sup> GOMOLA, Miroslav. Josef Walter a spol. – Akciová továrna na automobily a letecké motory. 1. Brno: AGM CZ, 2002. 232s. ISBN 80 – 85991 – 23 – 3. Str. 8.

závod v té době neznamenal to, jak známe závody dnes, tehdy se jezdily takzvané závody spolehlivosti a v těch Waltrový motocykly excelovaly.<sup>73</sup>

O velkovýrobě motocyklů můžeme mluvit až kolem roku 1905, kdy se závod přestěhoval do objektů na Skalce a byl zmodernizován a nově vybaven. V továrně také pracovalo kolem 20 dělníků a tak se Walter mohl plně věnovat vývoji nových modelů, což byly lehké stroje, dvouválce o objemu 500ccm, a jednoválce. V letech 1905 až 1908 bylo v dílnách vyrobeno přes 300 motocyklů, které již neměly odbytí jen v monarchii, ale velká část byla vyvážena do okolních států. Bylo zavedeno také mnoho modernizací, což vedlo k lepší ovladatelnosti, lehčímu chodu motoru a poslušnější spojce. To posloužilo k rozšíření popularity motocyklů, protože již nebyl potřeba na řízení žádný technický talent a jezdit se mohl naučit téměř každý.

Rostla však i poptávka na motocykly s postraním vozíkem (sajdkáry) a to vedlo k nápadu zkonstruovat tříkolku. Ta byla po dvou letech práce připravená a k jejímu vývoji přispěl i pozdější tovární jezdec firmy Walter Jindřich Knapp. Tříkolka měla motor o obsahu 1020ccm a dosahovala rychlosti 60Km/h při spotřebě 8 litrů na 100 km. Byla zkonstruována jako rodinný dopravní prostředek a její cena se pohybovala okolo 4 000 korun. Tato vozidla se stala brzy oblíbená v celém Rakousko-Uhersku a mnoho jich jezdilo také v Rusku a na Balkáně.<sup>74</sup>

Walter měl spoustu objednávek na jeho výborné stroje, ale neměl prostory ani finance na rozšíření podniku. Tato situace vedla ke spolupráci s firmou Breitfeld a Daněk<sup>75</sup>. Toto spojení vedlo k přílivu

---

<sup>73</sup> GOMOLA, Miroslav. Josef Walter a spol. – Akciová továrna na automobily a letecké motory. 1. Brno: AGM CZ, 2002. 232s. ISBN 80 – 85991 – 23 – 3. Str. 9.

<sup>74</sup> Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 14.

<sup>75</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 140.

velkých finančních prostředků, ale slovo Josefa Waltra prakticky nemělo žádný význam a postupem času byl vyčleňován z chodu továrny. To Walter samozřejmě těžce nesl a vedlo to k založení samostatného Waltrova podniku, kde již s profesorem Šimkem vyrobili v roce 1913 první automobil.<sup>76</sup>

### **5.1. Walter v mezidobí 1914 - 1922**

Během první světové války se Walter musel orientovat na potřeby armády, nedostatkem zakázek však rozhodně netrpěl. Po ukončení bojů se firma roku 1919 přeměnila na akciovou společnost. Do vedení nastoupili mladší odborníci a Josef Walter ve svém podniku pomalu ztrácel vliv. Roku 1922 ho to přestalo bavit a Waltrovku definitivně opustil.<sup>77</sup> Založil si v Košířích vlastní firmu, kde zpočátku vyráběl ozubená kola, později se vrátil k osvědčeným motocyklům. Tuto firmu po něm převzal jeho syn Jaroslav a zaměřil produkci především na závodní stroje.

Po boku otce Josefa se profiloval nadaný syn Jaroslav Walter. Jeho osudem se staly motocykly, hlavně čtyřdobé jednoválce klasické anglické školy. Zpočátku nesly označení Walter, později JAW a nakonec ČZ-Walter.

### **5.2. Firma Walter po druhé světové válce**

Němci zanechali jinonický podnik v dobrém stavu a o jeho znárodnění po skončení války nemohlo být nejmenších pochyb, protože (na rozdíl od mnoha jiných) prakticky neměl majitele. Pro jistotu ale dostal jméno, které zakladatele a někdejšího vlastníka ani v náznaku nepřipomínalo "Motorlet".<sup>78</sup>

Do období po druhé světové válce spadá také krátký návrat

---

<sup>76</sup> PROCHÁZKA, Hubert. *Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, "Z"*. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 73.

<sup>77</sup> Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. *AGM CZ*, Brno 2002. Str. 159.

<sup>78</sup> Straka Miroslav, *Silniční závodní motocykly ČZ*. Moto public, Praha 2010. Str. 6.

Waltrovky k automobilům, kdy tu vznikaly oblíbené vozy Aero Minor. Od padesátých let už ale Motorlet produkoval pouze letecké motory, jak proudové, tak pístové a později i turbovrtulové. Po znárodnění přišli Walterové nejen o továrnu, ale i pohledávky. Naopak závazky firmy museli ještě po léta splácet. Jaroslav spolu s bratrem nastoupil do strakonické ČZ.<sup>79</sup> Před závistivci je chránil ředitel inženýr Skála. Vadilo třeba i to, že Walter jezdil do práce asi 15 let starým dvousicem z otcovy dílny. Jeden „dobrák“ si dokonce v udavačském stylu postěžoval: „Zaměstnanec národního podniku v lidově demokratickém státě nemůže užívat vozidlo, které nese jeho jméno“. Důležitější je, že Jaroslav v 50. letech vyvinul řadu vynikajících závodních strojů ČZ-Walter a vychoval si nástupce, konstruktéra Františka Pudila<sup>80</sup>

Walterovy motocykly se zúčastnily závodu „Dva směry“ v Praze v roce 1951. Ve třídě 350 motocykly vyhrály a v dvěstěpadesátkách byly druhé, samozřejmě také díky jezdcům Lucákovi a Markvartovi.<sup>81</sup>

Tyto motocykly byly prakticky prototypy a měly původní Waltrové motory, vyrobené ve Strakonících, stejně jako převodovku a rám. Toto provizorní řešení mělo jednoznačný důvod, bylo krátce po válce a nebyly peníze na vývoj ani suroviny, zároveň byl v únoru nastolen totalitní režim. Vývoj také komplikoval nedostatek dílů a možnost dovozu byla velice omezená. V letech 1949 – 1951 neexistovaly závody Jikkov (karburátory), Barum (pneumatiky) a další na výrobu zapalování, tachometrů a otáčkoměrů.<sup>82</sup> J. Walter byl tehdy také velice režimem pronásledovanou

---

<sup>79</sup> Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 35

<sup>80</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, „Z“. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 74.

<sup>81</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, „Z“. 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2. Str. 75.

<sup>82</sup> Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 136.

osobou. Po znárodnění Waltrovky mu stát přenechal všechny dluhy, které se na továrnu vázaly a tak byl pronásledován exekutory.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 113.

## 6. Čechie Böhmerland

Dílnu na motocykly Čechie (německy Böhmerland) založil v roce 1925 v Krásné Lípě mechanik Albin Hugo Leibisch (1888 Rumburk - 1965 Passau).<sup>84</sup> Dílna se nacházela v dolní části zahrady vily Hielle. Tato vila později sloužila jako domov důchodců, nyní se s ní počítá jako s budoucím sídlem Národního parku České Švýcarsko.

Z počátku své motocykly vyráběl na zakázku. Třímístný stroj o obsahu 600 ccm suploval malý rodinný vůz, který byl tehdy pro valnou většinu lidí finančně nedostupný. Zájem o "motorové kolo" byl mimořádný. Leibisch na konci 20. let nestačil krýt poptávku, a tak v roce 1931 zakoupil bývalou továrnu na zemědělské stroje v Kunraticích u Šluknova, kde začal své motocykly sériově montovat. Do roku 1939, kdy se Čechie přestala vyrábět, vzniklo kolem 3000 kusů různých typů tohoto kuriózního dopravního prostředku.<sup>85</sup>

V roce 1927 Leibisch sezval do Krásné Lípy vlastníky Čechií - Böhmerlandů. Šestnáct hrdých majitelů pak na krásnolipském náměstí demonstrovalo spolehlivost a praktičnost svých strojů. Samotný sraz byl pro Liebischův podnik velkou reklamou a fotografie s názvem "Blažená kolona majitelů motocyklů Čechie", kterou nechal Leibisch na srazu zhotovit, se objevila na firemních propagačních materiálech. Čechie byla určena hlavně malým rodinám, kterým třímístný stroj plně vyhovoval. Na chuť jí přišli i sportovní jezdci. Ve své době byla ceněna pro spolehlivost, ale i posmívána pro neobvyklou konstrukci motoru a hliníkových litých kol. Ta přitom byla spolu s koly firmy Porsche vůbec první na světě. Cenově byla Čechie srovnatelná s ostatními motocykly, ale lišila se mnohem

---

<sup>84</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 29.

<sup>85</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 29.



přijatelnějšími cenami za servis. Na montáži motocyklů se podílelo 10 lidí. Ovšem jednotlivé součástky nechal Liebisch vyrábět v mnoha továrničkách celého Šluknovského výběžku. Na výrobě motocyklů se tak podílelo na tři sta lidí. Produkce Liebischova podniku byla určena převážně pro severočeské trhy. Pro české zákazníky nesla jméno Čechie, pro německé Böhmerland. Pouze jeden z mála soudobých časopisů hovořil o "českém klenotu mezi motorkami". Obecně byl stroj spíše opomíjen. Mezi svými současníky zaujala Čechie už svým designem. Na rozdíl od obecně převažující černé barvy zářila červeno-žlutou nebo zeleno-žlutou (šedou) kombinací.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X. Str. 29.

## 7. Praga

Počátky automobilového a dále motocyklového podniku se datují do roku 1906,<sup>87</sup> kdy padlo rozhodnutí, že v první českomoravské továrně na stroje v Praze bude zřízeno samostatné oddělení na výrobu aut. Dále se firma transformovala se smíchovskou továrnou Ringhoffer, která měla podobné plány, tím vznikla ze společného kapitálu nová automobilka. Při stavbě svého prvního automobilu v této nově vzniklé pražské firmě využili v roce 1906 licenční vozy italské firmy Isotta Fraschini. Vozy se dodávaly s označením typu B.<sup>88</sup> Automobilka se dále pokusila zaměřit do segmentu luxusních vozů a k tomu využila spolupráci s francouzskou firmou Renault a Charron. V továrně se tyto modely vyráběly další dva roky a poháněly je buď čtyřválcové nebo dvouválcové motory. Další vývoj a vznik vlastní konstrukce vozu byl u modelu Praga Mignon a podílel se na ní automobilový konstruktér ing. František Kece. U všech svých modelů ustál použití rozvodů ventilů SV, čtyřstupňovou převodovku a obě tuhé nápravy.

Dalším milníkem byl rok 1913,<sup>89</sup> kdy na trh uvedli malý automobil Pragu Alfa, výroba Alfy trvala až do roku 1943. První Alfy se dodávaly s motorem o objemu 1130 ccm s výkonem 11 kW a od roku 1927 se daly sehnat se šestiválcovým motorem o objemu 1800 ccm a výkonu 28 kW.<sup>90</sup> Díky pestrosti konstrukce byla možnost pro zájemce objednat si alfu v různých provedeních. Od limuzíny, faetona, coupé, luxus sport, roadster a luxus kabriolet. Typ luxus kabriolet byl nejdražší model a na trhu se

---

<sup>87</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga: motocykly, osobní a nákladní automobily. 2. Brno: Computer Press, 2007. 152s. ISBN 978-80-251-1667-8. s. 14.

<sup>88</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga: motocykly, osobní a nákladní automobily. 2. Brno: Computer Press, 2007. 152s. ISBN 978-80-251-1667-8. s. 16.

<sup>89</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga: motocykly, osobní a nákladní automobily. 2. Brno: Computer Press, 2007. 152s. ISBN 978-80-251-1667-8. s. 33.

<sup>90</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7. s. 17. s. 40.

objevil v roce 1933.<sup>91</sup> Nejmenším modelem, který automobilka Praga vyrobila, byl typ Piccolo. Zprvu se vyráběl ve třech sériích, poháněn řadovým čtyřválcem s rozvodem ventilů SV o objemu 707 ccm, poté v dalších sériích se objem motoru zvětšoval, až na 996 ccm. Díky jednoduchosti a klasické koncepci byl tento vůz nejrozšířenější automobil na našich silnicích.

Kromě výroby automobilů byla v roce 1929 převzata výroba motocyklů Praga BD navržených panem J. F. Kochem.<sup>92</sup> Motocykl byl konstruován pro potřeby armády, bohužel jednoválec 500cm<sup>3</sup> DOHC se díky své složitosti v armádě příliš neosvědčil a hospodářská krize neumožňovala výrazný potenciál prodeje civilních verzí. Proto se v roce 1932 objevil na trhu motocykl Praga 350 s lisovaným rámem a kardanovým hřídelem. Také tento tah se ukázal jako neúspěšný a v roce 1933 továrna Praga výrobu motocyklů ukončila.<sup>93</sup> Přes krátké fungování této značky na českém motocyklovém trhu zanechaly tyto motocykly nesmazatelnou stopu a svým designem patří mezi skvosty české motocyklové produkce.

Firma dodnes vyrábí nákladní vozy a z těch bychom mohli zdůraznit Praga V3S, který se vyráběl od roku 1953 a využívali ho díky svým přednostem v terénu až do roku 1985.<sup>94</sup> Prošel v průběhu let řadou modernizací, ale motor zůstal vzduchem chlazený šestiválec. Převodovka čtyřstupňová a díky konstrukci nápravových převodovek, které jsou umístěny vysoko nad osou otáčení kol, byla světlost podvozku dostatečně vysoká. Tímto krokem se vozidlo dostalo do obtížných terénů,

---

<sup>91</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7. s. 17. s. 40. s. 41.

<sup>92</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7. s. 17. s. 40. s. 119.

<sup>93</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7. s. 17. s. 40. s. 120.

<sup>94</sup> PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7. s. 17. s. 40. s. 150.

ale na asfaltové cestě dosahovala maximální rychlost vozu okolo 60 km/h.

## 8. Československé mopedy

Pod pojmem moped si každý v dnešní době představí Jawu Babetu, Jawu 21 nebo Stadion, což není špatně, ale než se vývoj dostal k těmto motocyklům, tak takhle byla označována tzv. motokola, což byly prakticky první motocykly. Pojem moped se zažil až o dost později právě s výrobou Pionýru, Babety a Stadionu.<sup>95</sup>

S výrobou motocyklů u nás začala firma Laurin a Klement, kteří se inspirovali konstrukcí francouzskou a anglickou. Francouzi umisťovali motor k řídítkům a Angličané nad šlapky, což se více podobalo motocyklu. Motokola sloužila již v první světové válce. Další vývoj motocyklů pokračoval stále kupředu a na trhu se začaly objevovat dvou a čtyřválcové motocykly častokrát později i čtyřtákní stroje, což nebylo na škodu, ale s výkonem rostla i cena, a tak tyto motocykly byly pro mnoho lidí nedosažitelné, a proto mnoho výrobců začalo vyrábět znovu levná a jednoduchá motokola o objemu motoru do 100ccm. Na tyto mopedy nebyl potřeba řidičský průkaz a od 14 let na nich mohl jezdit každý. Tímto způsobem začala výroba i ve strakonické zbrojovce.

---

<sup>95</sup>PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1. Str. 126.

## 9. ZÁVĚR

V práci jsem se zaměřil na období od vzniku našich automobilek a výroby motokol do doby druhé světové války a nastínění poválečné situace. V počátcích výroby automobilů vznikala spíše vozidla vypadající jako kočáry na kolech a původně si lidé nedovedli představit, jak se v budoucnu automobily stanou skvělým pomocníkem, buď při práci, nebo také pro trávení volného času. Kola byla klasická, jak je vidáme dnes, pouze konstrukce byla z bukového dřeva. Z toho vznikala motokola a z motokol přes přidání motoru ke konstrukci kola se vyvíjely dále motocykly. V začátcích automobilového průmyslu bylo například zapotřebí školeného řidiče pro jízdu s automobilem a různé daně také brzdily rozvoj automobilismu v našich zemích. Automobilky u nás pak nebyly konkurenceschopné v konfrontaci se zahraničními vozy. Z produkce automobilek, které v Československu fungovaly, jsou dnes některé z jejich výrobků stále v provozu. Příkladem může být značka Tatra, jejíž automobily se vyznačovaly neobvyklou spolehlivostí. Mezi další podniky vyrábějící dopravní prostředky, které se dochovaly, patří firma Jawa a ta se dále zaměřila jen na oblast vývoje a výroby motorek. Také Laurin & Klement, se svojí bohatou historií, je možno vidět dnes na cestách pod značkou Škoda a společně s Volkswagenem tvoří úspěšný a kvalitní koncern.

Na otázky, které jsem formuloval v úvodu, jsem byl díky studiu obsáhlé literatury schopen odpovědět. Popsal jsem podrobně vývoj československého automobilismu a motocyklismu v první polovině 20. století. Prokázal jsem, že válka měla zásadní vliv na strukturu výroby v průmyslových odvětvích. Mírová produkce automobilů a motocyklů se během světových válek změnila na válečnou výrobu zbraní, automobilů, pro válečné potřeby. Během své práce jsem dokázal, že některá technická řešení našich automobilů a motocyklů byla převzata od větších

evropských automobilek, ale zároveň jsem zjistil, že um českých konstruktérů byl při výrobě našich národních vozidel nezastupitelný.

Návrat na scénu, co se týče našich motorek s dlouhou historií, je již nejspíše minulostí. Čezeta musí začít svou cestu úplně od počátku, protože už prakticky neexistuje a všechny motocykly už jsou téměř muzejními exponáty nebo raritami zakonzervovanými někde ve skladu. Walter dnes vyrábí jen letecké motory. Motocykly Laurin a Klement, i když byly skoro prvními motocykly u nás, zanikly a nahradila je výroba automobilů.

Práce na tomto tématu mě bavila, protože k automobilismu a motorismu mám kladný vztah. Zároveň jsem díky své heuristické práci docházel ke stále novým a překvapivým informacím, které mé bádání obohacovaly. Pokusil jsem se čtenářům přiblížit situace, které ovlivňovali chod firem a politické působení na jejich chod. Snažil jsem se uspořádat ucelený pohled pro čtenáře, jelikož je již mnoho knih sepsáno na toto téma, ale vždy pouze na konkrétní značku podniku, ale velice podrobně bez možnosti srovnání s dalšími českými podniky.

## **10. Seznam použitých zdrojů**

### **10.1. Nevydané prameny**

Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň, fond Generálního ředitelství, Sbírky Škoda:

karton 414, inventární číslo 1943.

karton 414, inventární číslo 1943.

karton 414, inventární číslo 1914.

karton 460, inventární číslo 2149.

karton 460, inventární číslo 21524.

### **10.2. Literatura**

Automobil: Časopis českého ministerstva strojírenství a elektrotechniky.  
Praha: Unipress, 1957 – 1991. cnb 00356216

GOMOLA, Miroslav. Josef Walter a spol. – akciová továrna na automobily a letecké motory: 1898 – 2003. Brno: AGM CZ, 2002. 232s. ISBN 80-85991-23-3.

GOMOLA, Miroslav. CZ motorcycles: the history of Strakonice Arms Factory. 1. BRNO: AGM, 2006. 282 s. ISBN 80-85991-38-1.

GOMOLA, Miroslav. Motocykly ČZ, aneb, Strakonická historie. 2. Brno: AGM - Gomola, 1999. 264s. ISBN 80-85991-13-6.

GOMOLA, Miroslav. Motocykly: encyklopedie a ceník. 1. Brno: AGM CZ, 2001. 216s. ISBN 80-85991-21-7.



GOMOLA, Miroslav. Josef Walter a spol. – Akciová továrna na automobily a letecké motory. 1. Brno: AGM CZ, 2002. 232s. ISBN 80 – 85991 – 23 – 3.

HUSÁK, Pavel. Velká kniha motokrosu. 1. Praha: Naše vojsko, 1980. 327s. Číslo nár.bibl. cnb000119631.

HUSÁK, Pavel. Velká cena. 1. Brno:Krajské nakladatelství v Brně, 1963. 192s. čnb 47 – 018 – 63.

KOŽÍŠKEK, Petr; KRÁLÍK, Jan. L&K – Škoda I. díl, Praha: Motorpress, 1995. 250s. ISBN 80-901749-1-4.

KOŽÍŠKEK, Petr; KRÁLÍK, Jan. L&K – Škoda II. díl, Praha: Motorpress, 1995. 250s. ISBN 80-901749-3-0.

KUBA, Adolf. Automobil v srdci Evropy. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1986. 312s.

MARČÍK, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. 255s. ISBN 80-239-5268-4.

MALYPERT, Marcel. Skútr Čezeta. 1. Praha: Grada publishing, a.s, 2008. 164s. ISBN 978 – 80 – 247 – 2621 – 2.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. ČZ. Brno: Computer Press, 2007. 174s. ISBN 978-80-251-1576-3.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa - ČZ : motocykly Národní řady (r. v. 1954-1959). 1. Brno: Computer Press, 2010. 128s. ISBN 978-80-251-3306-4.

PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Aero. 1. Brno: Computer Press, 2009. 172s. ISBN 978-80-251-1590-9.

PAVLŮSEK, Alois. Laurin & Klement, Škoda. 1. Praha: Computer Press, 2004. 244s. ISBN 80-251-0206-8.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Laurin & Klement, Škoda (1905 – 1964), Brno: Computer Press, 2007. 180 s. ISBN 978-80-251-1640-1.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa: cestovní a sportovní motocykly, automobily. Brno: Computer Press, 2009. 264 s. ISBN 978-80-251-1939-6.

POPELKA, Jan; CINCIBUCH, Petr. S písmenem Z na chladiči. Praha: Unium, 1999. 168 s. ISBN 80-902542-2-5.

PROCHÁZKA, Hubert. Praga: motocykly, osobní a nákladní automobily. 2. Brno: Computer Press, 2007. 152s. ISBN 978-80-251-1667-8.

PROCHÁZKA, Hubert. Praga. 1. Praha: Computer Press, 2004. 176s. ISBN 80-7226-862-7.

PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, "Z". 1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2.

PAVLY, Jana; KOŽÍŠEK, Petr. 100. Výročí zahájení automobilové výroby v Tatře Kopřivnice. Praha: Národní technické muzeum, 1997. 155s. ISBN 80-7037-069-6.

ŠTILEC, Břetislav. Laurin & Klement – Škoda, Brno: Automoto – Literatura, 1993. 94s. ISBN 80-900915-0-4.

ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno: Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X.

ŠUMÁN, Marián; Sportovní motocykly. 1. Brno:Computer press, a.s,  
2011. 160s. ISBN 978 – 80 – 251 – 2225 – 9.

VOŠÁLÍK, Jan. Přehled motocyklů ČZ. 2. Praha: Jalna, 2007. 244s. ISBN  
978-80-86396-53-8.

## **11. Resumé**

My bachelor work is focused on the development of the automotive industry in Czech lands in the first half of the 20th century. I used a big amount of literature. And I worked even with the archival materials. I visited the archive of Skoda engineering company in Pilsen. Our lands used to be a cradle of European and Austro-Hungarian automotive industry. I found out, that Czech engineers were really inovative in their work. At first they modified cars from France and Germany, but then they started to produce their own cars.

The most powerful and well-known firm was Skoda engineering company. This firm was founded by very competent entrepreneur Emil Ritter von Skoda in 1869 in Pilsen. He bought the factory from Ernst Fürst von Waldstein-Wartenberg and began to expand it. He incorporated his holdings in 1899 as the Skoda Works, which would become famous for its arms production in both World War I and World War II.

The thesis also focuses on businesses that influenced the motorcycle industry in our country. They are firm Jawa and CZ, which at the beginning of their production have influenced European market with motorcycles and in international competitions were also able to compete and succeed. Until now preserved only remnants of these companies had not produced CZ motorcycles but only spare parts and chains. Jawa taken over by foreign companies, but still not competitive.

A structure of czech automotive industry was violated during great wars of the 20th century. These firms had to be specialized on war production. They were basis for Hitlers war industry during World War II. For example Skoda Company was focused on the production of heavy cannons. These cannons were used both in an artillery and in a fleet of the Third reichs army.

I had found a big amount of interesting facts during maing of this work, which are connected to the automotive industry of our lands. Original Czech literature is comprehensive and very interesting. In my opinion it was worth to write about this theme. Our national automotive industry was in high level compared to Europe. This golden age of our industry was interrupted in the era of evil communist regime.

## 12. Seznam příloh

Příloha č. 1, Škoda Hispanio Suiza, dobová fotografie při předávání osobního automobilu panu prezidentovi v Lánech.....	8
Příloha č. 2, Škoda Hispanio Suiza, dobová fotografie při předávání osobního automobilu v Lánech, panu prezidentovi T. G. Masarykovi.....	8
Příloha č. 3, Parní vůz Škoda Sentinel, dobová fotografie s valníkovou karoserií.....	9
Příloha č. 4, Popelářský Sentinel hlavního města Prahy, dobová fotografie.....	9
Příloha č. 5, Dobová reklama na vozy Sentinel.....	10
Příloha č. 6, Jawa 700.....	16
Příloha č. 7, Jawa 500 tzv. Rumpál.....	15
Příloha č. 8, ČZ 500.....	23

## Obrazová příloha

1. Škoda Hispanio Suiza, dobová fotografie při předávání osobního automobilu panu prezidentovi v Lánech.

zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírký Škoda, karton 414, inventární číslo 1914.



2. Škoda Hispanio Suiza, dobová fotografie při předávání osobního automobilu v Lánech, panu prezidentovi T. G. Masarykovi.

zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírkky Škoda, karton 414, inventární číslo 1914.





3. Parní vůz Škoda Sentinel, dobová fotografie s valníkovou karoserií.

zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírkky Škoda, karton 460, inventární číslo 21524.



4. Popelářský Sentinel hlavního města Prahy, dobová fotografie.

zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírkky Škoda, karton 460, inventární číslo 21524.



5. Dobová reklama na vozy Sentinel.

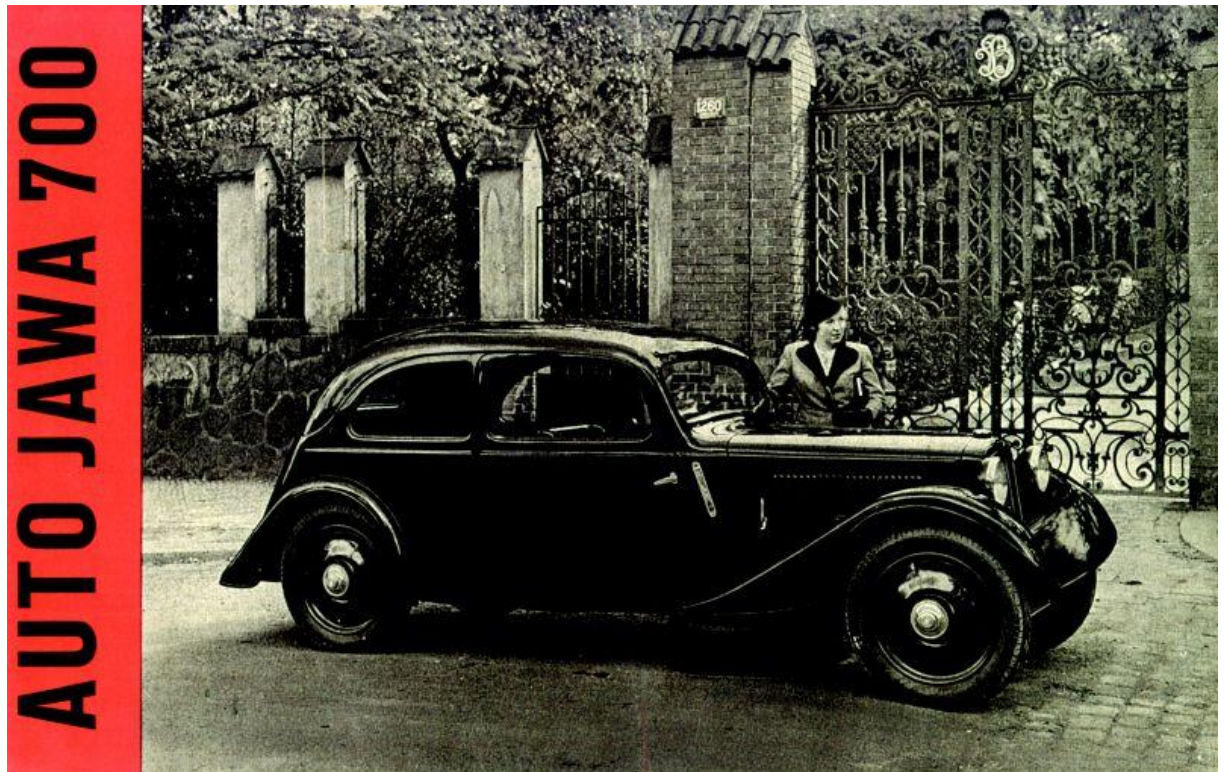
zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, Archiv Škoda Plzeň – fond Generální ředitelství, Sbírkky Škoda, karton 460, inventární číslo 21524.



6. Jawa 700

zdroj: PROCHÁZKA, Hubert. Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikow, "Z".

1. Brno: Computer Press, 2009. 176s. ISBN 978-80-251-1940-2.





## 7. Jawa 500 tzv. Rumpál

zdroj: PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa - ČZ : motocykly Národní řady (r. v. 1954-1959). 1. Brno: Computer Press, 2010. 128s. ISBN 978-80-251-3306-4.



## 8. ČZ 500

zdroj: PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa - ČZ : motocykly  
Národní řady (r. v. 1954-1959). 1. Brno: Computer Press, 2010. 128s.  
ISBN 978-80-251-3306-4.

