

MARIÁN ŠUMAN-HREBLAY

ENCYKLOPEDIA MOTOCYKLŮ

ČESKÉ A SLOVENSKÉ MOTOCYKLY
OD ROKU 1899 PO SOUČASNOST



 PRESS

Encyklopedie motocyklů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Mgr. Marián Šuman-Hreblay
Encyklopedie motocyklů – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2023

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Mgr. Marián Šuman-Hreblay

ENCYKLOPEDIE MOTOCYKLŮ

**České a slovenské motocykly
od roku 1899 po současnost**

© Marián Šuman-Hreblay, 2023
Photo © Rudolf_Prchlik / Shutterstock.com (str. 278–279)
E-book konverze © GDTP Studio Albatros Media, 2023

ISBN tištěné verze 978-80-264-3612-6 (2. vydání, 2023)
ISBN e-knihy 978-80-264-5077-1 (1. zveřejnění, 2023) (ePDF)

Obsah

Úvod	7	Brillant-Alcyon	29	EFBE	67
A.B.	10	Brothers Custom	30	Egira	67
Abicht	10	Březina	30	Eisler	68
ABL	10	BRŠ	30	Elstar	68
A.D.Ch.	11	Bruna	30	Endler	69
Aeros	11	BSJ	30	ESA	69
Agon	11	Buček	30	Es-Ka	69
Ahoj	12	Buldog	30	Esmoto	70
AHRA	12	BV; BeVe	31	ESO	70
Achilles	13	BV	32	Fabri	73
A.K.D.	15	Collard	34	FAD	73
Alfa	15	ČAS	35	Fajtl	73
AM	15	Časlavia	35	Falzo	73
AMA	15	Čechie	36	Favorit	73
A.R.N.	15	Čejka	38	Fenix	73
ASR	15	Čermák	39	FGR	73
Avia	16	ČZ	39	Fiala	74
AVON	16	Šedesátá léta	47	Fiřtl	74
AZA	16	Typ ČZ 125/476		Fischer	74
Babetta	18	a 175/477	47	Fišer	74
Babetta	21	Typ ČZ 250/471		FKZ	75
BAF	21	a 350/472	48	Frontcar	76
Barry	22	Typ 125/488 a 180/487	49	Furkamotors	76
Barthlme	23	Skútry Čezeta	50	Gelatka	80
BCY	23	Závodní motocykly ČZ	51	GH	80
BD	23	Dálník	60	Goaart Custom	80
Bekamo	24	Dandy	61	Goldmann	81
Benthama	25	Dejl-Ardie	62	Goodal	81
Berndt	25	Delfín	62	Görner	81
Beskyd	25	DEVS	63	Grizzly	81
Beta	26	Doležal	65	GRS	83
Bezděz	26	Drill	65	Gruntorád	84
Bistella	26	Dufka	66	Grus	84
Blata	27	Duo	66	Hampl	84
Bodeček	28	Durin	66	Haná	84
Bohemia	29	Dvořák	66	Hauser	84
Böhmerland	29	Earth Motorcycles	66	Hausman	84
Brdlák	29	E-Comangth	67	Havlín	85

HEHA	85	J.P.V.	132	MC	156
Hecht	86	Jules	132	MER	157
Hermann	86	Jupiter	132	MERA	157
H.P.	86	Juventa	133	Merfait	157
Hruš	87	Kastila	136	Meteor	158
Hudeček	87	KBM	136	M.F.Z.	158
Hurikan	87	Kleicht	136	MGS	158
Hykati	88	KLEVA	137	MKZ	159
HZK	89	K.M.	137	MOK	159
Chlad	89	Knébl	137	Mopedix	160
Christoph	89	Kohout	138	Moped-Slovakia	161
Ideal	89	Koch	138	Morava	161
Ikar	90	Konstanti	138	Motík	161
Iris	90	K.R.	140	Motoscoot	161
Itar	90	Kratochvíl	140	Moto Yuropa	162
JAC	94	Krňávek	140	MP	162
Jaguar	95	Kubajz Garage	141	MTS	162
Jaha	95	Kuberg	141	MTX	163
Jakenta	96	Kupa	142	M-U	163
Jantsch	96	La Bohème	142	Navrátil	166
JAPO	96	La Boheme	142	Neco	166
Jaro	96	Laboria	142	Němeček	166
JAW	96	Lambda	142	NF	166
Jawa	97	Laurin & Klement	142	N.K.	166
Poválečná produkce	101	Linser	147	Novák	166
Jaweso	128	Lucifer	148	N-Zeta	166
J.B.	128	L.W.	148	Ogar	167
JBP	128	MAC	150	Oppelt	170
Jelínek	129	Mai	150	Orion	170
J.F.Č.	129	MAI	150	Orkán	174
JFK	129	Manet	151	Orlice	174
Jilo	130	Mára	154	Orthopedia	174
J.K.	130	MAT	154	Oščádal	175
JKB	130	Mařcha	154	Pauer	178
JKP	131	MB	155	Pavlíček	178
J.K.P.	131	M.B.	155	Pema	179
JM	131	MBH	155	Penta	179
JOLI	131	MBS	155	Pento	179
JKP	132	MBŽ	156	Perti	180

Perun	181	Squirrel Design	206	Wacek	230
Peta	182	Stadion	207	Wagner	230
Pipo	182	Stefanie	209	Wallenstein	231
Plicka	182	Stemp	209	Walter	231
Polanecký	183	STP	209	Weber & Reichmann	237
Pospíšil & Smíšek	183	Súl'ov	210	Z	240
Poustka	183	Svoboda	210	Zásadský	240
Praga	184	Škoda	210	Závodský	240
Premier	188	Špička	211	Zeus	240
Radvan	194	Štísko	211	Zupa	241
RAVO	194	Šumava	211	Žaňka	241
RB	195	Tatran	214	Aero	245
Reichmoto	195	Terrot	216	Avion	246
Republik	196	Tina	218	Druzeta	246
RevX	196	TnorF	218	Era	247
R & K	196	Torpedo	219	Favorit	247
ROD	196	Tragač	222	Grus	248
Roja	197	Tribeta	222	Chorovský	248
Rösler & Jauernig	197	Tripol	223	Jessy	248
ROTO	198	Trusty	223	Kobras	248
Rozehnal	198	TS	223	Motex	248
Rulliers	198	Tudor	223	Procházka	249
Růžička	199	Tvarůžek	224	Růžička	249
RV	199	USB	224	S	249
Sagitta	202	Utíkal	224	Smrčka	249
Satan	202	VAB	226	Tachecí	249
S-Fortis	203	VAB	226	TAP	250
Scheufler	203	Večeřa	227	Torpedo	251
Schifauer	203	Věchet	227	Velorex	251
Schmidt	204	Vejtřuba	227	VOA	252
Silia	204	Velamos	227	Co je...	253
Sirocco	204	Velox	227	Významní konstruktéři	
Skaut	205	Vigor	227	a závodníci	255
Sko	205	Vintage Mechanics	228	Literatura	262
Slavia	206	Vision	228	Fotopříloha	264
Slavia	206	Vlach	229		
Smetana	206	VMD	229		
Speciál	206	Vulkan	230		
Sport	206	Vulkan	230		

Encyklopedie českých a slovenských motocyklů zachycuje více než stodvacetileté období výroby jednostopých motorových vozidel na našem území. V zemích Rakousko-uherské monarchie to byly právě Čechy a konkrétně Mladá Boleslav, kde roku 1899 ušel světlo světa první motocykl společnosti Laurin & Klement, pojmenovaný „Slavia“. Po něm se v období do první světové války prezentovalo dalších více než dvacet výrobců, ze kterých mezi nejvýznamnější patřili Jelínek, Kohout, Orion, Perun, Rösler & Jauernig, Torpedo, Vulkan, Walter a Zeus.

Největší rozmach motocyklové produkce nastal v meziválečném období, především zásluhou továren Jawa, ČZ, Ogar a Premier. Ty si velkosériovou výrobou a přijatelnými cenami vydobily vedoucí postavení na domácím trhu. Mezi dalšími přibližně devadesáti výrobci tohoto období stojí za připomenutí alespoň výjimečné konstrukce značky BD, BV, Čechie, Itar, JFK, Mat, Praga, Terrot a Walter. Vzniklo také několik vlastních konstrukcí a pokusů o montáž zahraničních strojů.

Výroba motocyklů navázala v roce 1945 na svoji předválečnou tradici a soustředila se do podniků Jawa Praha-Nusle a Týnec nad Sázavou (později Závody 9. května) a Česká zbrojovka (později České závody motocyklové) Strakonice. Ještě během války připravila Jawa velmi pokrokovou konstrukci motocyklu (250 „pérák“), takže rychlý rozvoj výroby trval až do roku 1960. Oproti roku 1948 (19 323 kusů) vzrostla výroba v roce 1960 na území Čech 15 x (na 288 254 kusů) a v celém Československu téměř 20 x (375 302 kusů). V roce 1961 zahraniční odbyt díky zavedení výroby motocyklů v ostatních „socialistických“ státech poklesl.

Výroba byla postupně snižována až na 147 762 kusů v roce 1964. Delimitace nuselského závodu do n. p. ČKD Praha koncem roku 1963 byla pro pražskou Jawu osudnou ranou. Z výroby byly vypuštěny i mopedy Stadion a Jawetta a skútry Čezeta z československých závodů. Těžiště výroby klasických motocyklů ve třídách 125 a 175 cm³ zůstalo v ČZ, třídy 250 a 350 cm³ připadly Jawě. Maloobjemové motocykly, mopedy a skútry se vyráběly jen v Považské Bystrici (Manet, Tatran, Jawa, Babetta). V oblasti krytí potřeb obyvatelstva jednostopými motorovými vozidly dosáhl stav registrace motocyklů vrchol v roce 1964, kdy bylo evidováno 971 000 kusů.

V tom období bylo na trhu okolo 20 typů motocyklů. Pro zajímavost uvádíme ceny nejžádanějších strojů: mopedy Stadion S 11 za 1 000 Kčs, S 22 za 1 700 Kčs, Jawetta Standard za 1 500 Kčs, Jawetta Sport za 1 700 Kčs (jednalo se o výprodej), Jawa 50/555 za 2 100 Kčs, Jawa 50/05 za 3 100 Kčs, skútry Manet S 100 za 4 800 Kčs, S 125 za 5 900 Kčs, motocykly Jawa 250/559 za 10 000 Kčs, 350/354 za 11 000 Kčs, ČZ 125/453 De Luxe za 5 900 Kčs, ČZ 175/450 De Luxe za 7 600 Kčs, ČZ 250/455 za 9 000 Kčs.

Sešedesáté a osmdesáté roky 20. století byly ve znamení stagnace vývoje cestovních motocyklů Jawa a ČZ. Převažoval export do bývalého Sovětského svazu a nebyla vyžadována zásadní modernizace. Obě značky však dosáhly značných mezinárodních úspěchů v motocyklových soutěžích, rychlostních závodech i na ploché dráze. Vývoj po roce 1990 byl charakteristický nejprve snahou o samostatnost a vzápětí o navázání spolupráce s renomovanými zahraničními podniky, která však nekončila vždy šťastně.

Z tradičních výrobců dnes existuje jen Jawa a přibýlo (a často po chvíli zaniklo) několik malých firem. Více než stodvacetileté dějiny výroby jednostopých motorových vozidel na našem území přinesly tři stovky značek a množství zajímavých motocyklů a postranních vozíků, za kterými stojí skvělí a invenční lidé – konstruktéři, továrníci, dělníci i sportovci. Oni mají zásluhu na tom, že naše motocykly často udávaly směr vývoje a že se Československo stalo aspoň na nějaký čas motocyklovou velmocí.

Při zpracovávání této encyklopedie jsem vycházel z dobové a současné literatury, z firemních materiálů i z informací od mnoha domácích a zahraničních historiků a motocyklových nadšenců. Poděkování si zaslouží pánové Pavel Bartoněk, Luboš Felgr, Marek Foltis, Daniel a Samuel Furka, Karel Gerolt, Jiří Haken, Marek Hofman, Tomáš Hyan, Jindřich Kladišovský, Jakub Kněbl, Kryštof Kohout, Petr Kožíšek, Adolf Kuba, Jan Králík, Michal Kubánek,

Pavel Malaník, Libor Marčík, Lukáš Mašek, Zdeno Metzker, Bohumil Mrázek, Mr. Mopedix, Jan Němec, Jan Opálka, Tomáš Pavlenda, David Pečiva, Jan Pchálek, Tomáš Pitlík, Jan Popelka, Jaroslav Poříz, Emil Příhoda, Karel Rathouský, Ondřej Reich, Milan Rejman, Karel Řípa, Hans Seper, Miroslav Schneider, Adolf Sieber, Tomáš Slobodník, Jakub Sluka, Jan Somerauer, Aleš Tomis, Erwin Tragatsch, Jan Tulis, Tomáš Veverka, Jiří Wohlmuth, Miloš Zelenka a David Zima. Poděkování patří také členům mé rodiny.

Autor

Poznámka: V technických údajích motocyklů vyráběných do 70. let 20. století uvádíme výkon motoru v koních (k) případně i ve tvaru kW/k. Od toho období začala u nás platit mezinárodní soustava jednotek SI a výkon se udává v kilowattech (kW). Pro převod platí, že $1\text{ k} = 0,735\text{ kW}$, $1\text{ kW} = 1,359\text{ k}$.

Prvních 125 let a 300 značek

A

A.B.	A.K.D.
ABICHT	ALFA
ABL	AM
A.D.CH.	AMA
AEROS	A.R.N.
AGON	ASR
AHOJ	AVIA
AHRA	AVON
ACHILLES	AZA

A.B.

Adolf Brejcha, Horažďovice (1933)

Pravděpodobně v roce 1933 byl vyrobený motocykl s označením A.B. na nádrži jako měla Jawa 500 OHV „rumpál“, s jednoválcovým motorem 500 cm³ OHC. Rám pocházel z motocyklu Wagner.



Motocykl A.B. z roku 1933

Abicht

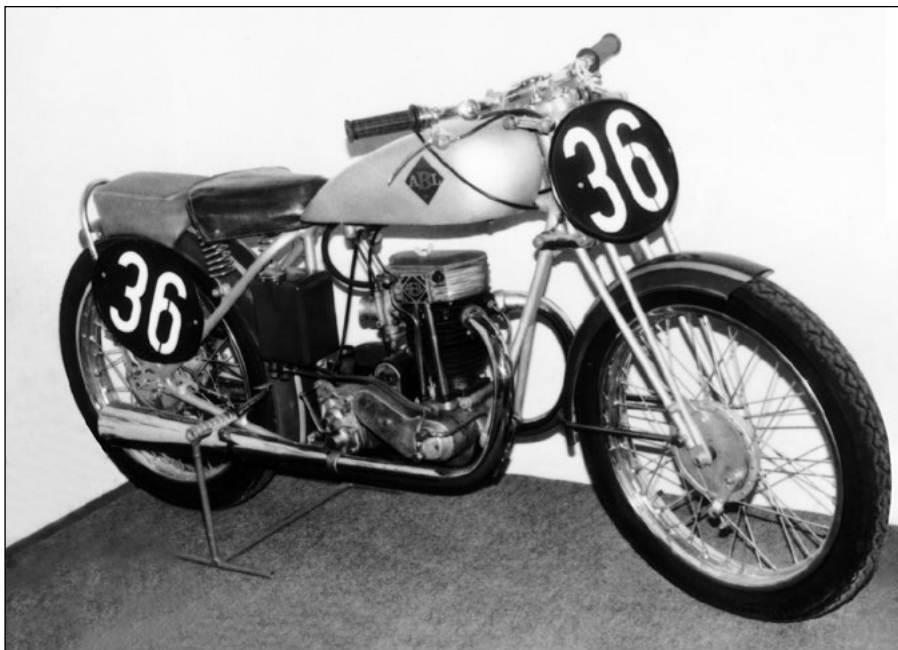
Vilém Abicht, Opava (1925)

Motocykl s jednoválcovým motorem o výkonu 1,47 kW/2 k. 10. května 1936 byl Vilému Abichtovi a Maxi Gebauerovi vydán patentový spis číslo 54581 – Píst pro spalovací motory, kde navrhoval pístový plášť ze dvou dílů z materiálu s menší roztažností než hmota hlavy pístu, což by vedlo k odstranění klepání pístu.

ABL

Mechanická dílna J. Plicka, Líbeznice (1936)

Prototyp závodního motocyklu s motorem o objemu 175 cm³ a rozvodem OHV postavil Antonín Böhm, soustružník Plickovy dílny. V této dílně bylo vyrobeno okolo 15 motocyklů stejnojmenné značky.



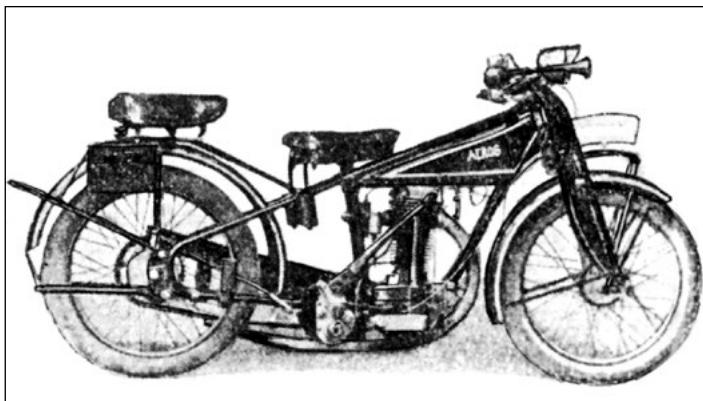
Závodní motocykl ABL 175 s typickým „trombónovým“ výfukem

Lehký motocykl s dvoudobým motorem a odpruženou přední vidlicí se startoval roztlačením.

Aeros

Dílny Aeros, Kadaň (1927–1929)

Snahou této malé firmy bylo vyrábět sportovní motocykly podobné slavné mnichovské značce BMW. V dílnách používali podobné rámy a odpružení přední vidlice listovou pružinou, dokonce i barevné provedení bylo skoro stejné. Zásadním rozdílem ale byla pohonná jednotka: namísto dvouválce „boxer“ používali jednoválcové motory německé značky Küchen (známá jako motory „K“) s ventilovým rozvodem OHC s tzv. královským hřídelem s kuželovým soukolím.



Motocykl Aeros s motorem Küchen z roku 1927

Motocykly Aeros se dodávaly s motorem o objemu 346 cm³ a výkonu 10,3 kW/14 k a objemu 496 cm³ s výkonem 14,7 kW/20 k. Oba s třístupňovou převodovkou Burman s ručním řazením převodových stupňů. Větší typ vážil 140 kg, dosahoval rychlosti 120 km/h a bez elektrického osvětlení se prodával za 12 800 Kč, s kompletní výbavou za 13 800 Kč. Ke konci svojí činnosti se v dílnách Aeros vyráběly palivové nádrže pro motocykly Bekamo z Rumburku.

Agon

Agon, závody na vozidla, a. s., Loučná nad Desnou (1938), Vízenberk (1939–1940)

Akciovou společnost na výrobu bicyklů koupil Gustav Heinz. Po válce byl závod převeden pod Zbrojovku Brno a časem splýnul se značkou Velamos. Do pánských bicyklů se montovaly pomocné motory Sachs o objemu 76 a 98 cm³. Podvozky pro motokola pocházely od firmy Achilles, motory Fichtel & Sachs objemu 98 cm³ dodával pražský zástupce. Jednomístné stroje vážily 60 kg a uvezly 95 kg. Značka Agon se na bicyklech používala do roku 1958.



Motokolo Agon z roku 1939

Tato firma, známá především motocykly Ogar, vyráběla zpočátku lehké motocykly Ahoj s motorem Sachs 98 cm³ v upraveném bicyklovém rámu, s odpruženou přední vidlicí.



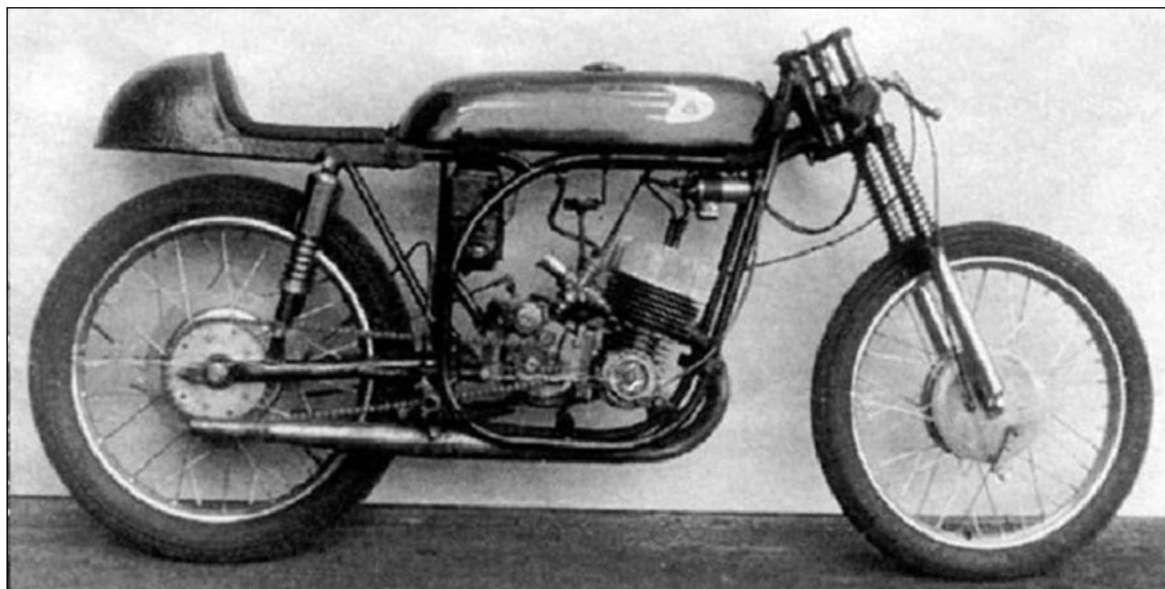
Lehký motocykl Ahoj s motorem Sachs.

AHRA

Autoopravny, Hradec Králové (1965–1985)

AHRA Motors, s.r.o., Hradec Králové (2007–dodnes)

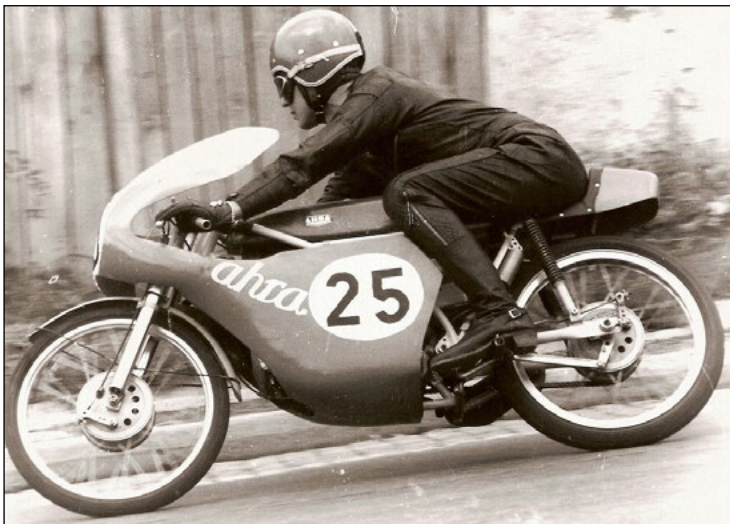
Závodní motocykly AHRA konstruoval Zbyněk Havrda (nar. 4. 6. 1939), mistr Československa ve třídě 50 cm³ (1971, 1977–1980) a 125 cm³ (1978–1981) a vítěz 52 mistrovských závodů, spolu s Václavem Rathouským (nar. 20. 5. 1931). Jejich předchůdci byly stroje nazvané **ČSAO**, podle místa jejich vzniku (Československé automobilové opravy, Hradec Králové). Nejprve to byla v roce 1960 dvoudobá tříválcová třístapadesátka a pak ČSAO 125 konstruktéra V. Rathouského. Koncem roku 1967 přibyl stroj ČSAO 50 a do roku 1968 vzniklo deset motocyklů, už s označením AHRA 50 (**A**utoopravny **H**radec), se vzduchem chlazeným jednoválcem o výkonu 8,8 kW/12 k při 15 000 ot/min. S 10litrovou palivovou nádrží motocykl vážil 60 kg a dosahoval rychlosti 150 km/h. Později byly motocykly upraveny na kapalinové chlazení a i přes dosažené sportovní úspěchy byla v roce 1971 jejich výroba v opravárnách zrušena. V. Rathouský přesto vyvinul silnější motor o výkonu 11 kW/15 k. Do roku 1983 bylo postaveno 12 takových motocyklů, na kterých kromě dvou konstruktérů závodili také Miloslav Sedlák, Jiří Šafránek a Miroslav Švorc. V roce 1969 přibyla i stopětadvacítká o výkonu 18,4 kW/25 k s rozvodem sání kotoučovým šoupátkem a s podvozkem odvozeným od typu AHRA 50. O rok později se AHRA 125 představila v novém rámu z ocelových



AHRA ČSAO 175 z roku 1962 konstruktéra Václava Rathouského

trubek, litými koly s kotoučovými brzdami a odpružením zadního kola centrální pružicí jednotkou. Vrcholem vývoje byla AHRA 125 z roku 1982 s kapalinou chlazeným dvouválcem. V letech 1984–1985 V. Rathouský postavil ještě dva motocykly s motorem objemu 80 cm³ o výkonu 18,4 kW/25 k a s kotoučovými brzdami, na kterých jezdili Vlastimil Grejcar a Karel Rathouský. Společnost AHRA Motors spolupracuje s firmou MALI při vývoji a výrobě závodních motocyklů.

AHRA 125 z roku 1969



Achilles

*A.Schneider & Co., Achilles Fahrrad – & Motorfahrzeugfabrik,
Ober-Politz (Horní Police) (1904–1914, 1936–1942)*

V roce 1894 začali Antonín Schneider a jeho společníci Václav John a František Hruška vyrábět v Žandově u České Lípy (od roku 1896 ve vlastní továrně v Horní Polici) bicykly Achilles, pojmenované po řeckém hrdinovi trojských válek. V roce 1904 se k bicyklům přidaly také motocykly vybavené čtyřdobými motory Fafnir a Minerva. Jednoválce měly výkon 1,9 kW/2,5 k a 2,6 kW/3,5 k, vidlicový dvouválec dával výkon 2,9 kW/4 k. Nejrozšířenější typy



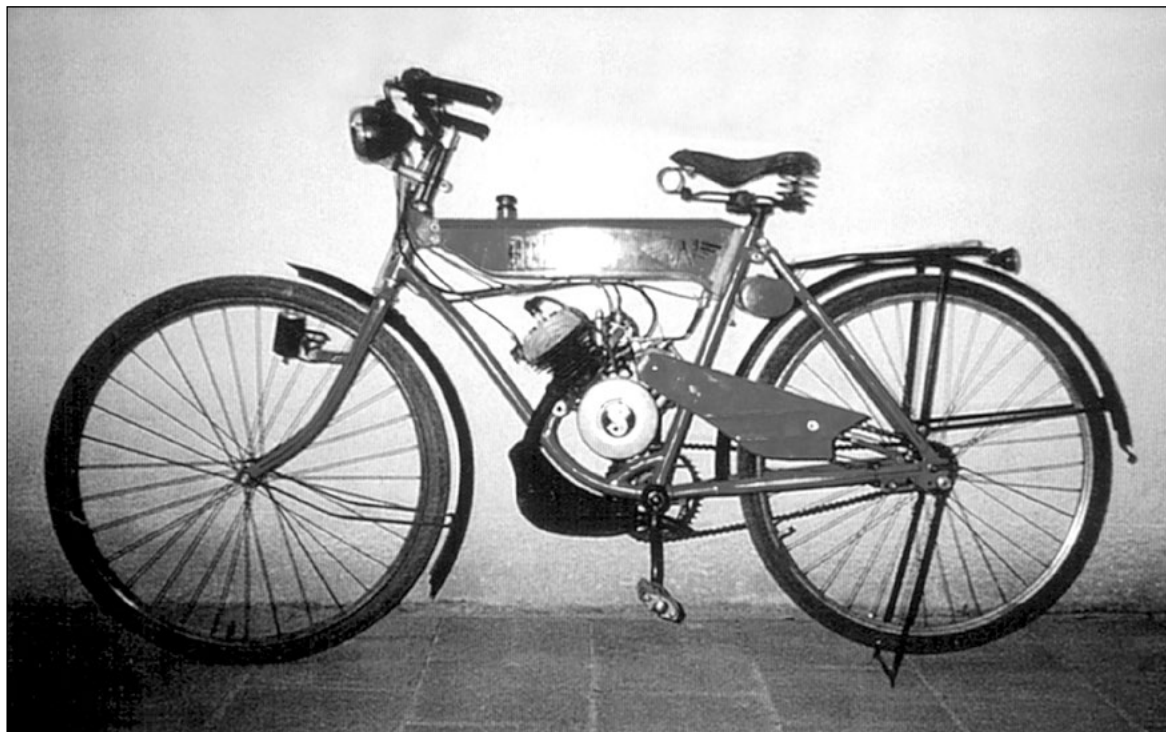
Jednoválec Achilles s řemenovým pohonem z roku 1905

byly odvozeny od motocyklů mladoboleslavské firmy Laurin & Klement. Na nich se v letech 1905–1910 zúčastnili několika závodů technický ředitel firmy Josef Lösel a jezdec Radetzky.

Motocykly Achilles byly vystavené i na Vídeňském autosalonu v březnu roku 1906. Do začátku první světové války se vyrobilo okolo 350 motocyklů, po válce se obnovila jen produkce bicyklů. Roku 1926 Antonín Schneider zemřel. V roce 1931 se majiteli firmy stali Rudolf John a Schneiderův zeť Ernst Weikert. V druhé polovině 30. let se vyráběly opět i motocykly, tentokrát s vestavěnými motory Sachs o objemu 75 a 98 cm³.

Koncem 30. let vyráběná motokola s motorem Fichtel & Sachs 98 cm³ dodávali někteří prodejci také pod názvy Šumava nebo Tudor. V letech 1939–1942 bylo vyrobeno celkem 1 819 motokol.

Po roce 1945 se nástupnická firma Weikert & Co. KG přestěhovala do německého města Wilhelmshaven-Langewerth. Tam v letech 1953–1957 vyráběli skútrové motocykly Achilles-Sport s dvoudobými motory Fichtel & Sachs o objemu 150 a 175 cm³.



Motokolo Achilles s vestavěným motorem Sachs, 1936

A.K.D.

Jeden motocykl této značky byl vyrobený a evidovaný v Brně v roce 1933.

Alfa

(1927)

Roku 1927 postavil Ing. Jaroslav Šlechta (narozen v roce 1898, konstruktér letadel a vrtulníků) motocykl Alfa s motorem o objemu 350 cm³. Mechanik Oldřich Hasman s ním na soutěži „1 000 kilometrů“ získal stříbrnou medaili. Kromě motocyklu Alfa zkonstruoval J. Šlechta ještě motocykl Lambda 500 a roku 1928 MB-500.

AM

(1925)

V Praze přihlásili jeden motocykl této značky.

AMA

(1974)

Vyrobeny byly dva silniční stroje 50 cm³, s blokem motoru z Jawy 90 a 6stupňovou převodovkou. Jednalo se o závodní motocykl, na kterém se Milan Štěrbák z Hodonína a Josef Úlehla umísťovali v polovině klasifikace Mistrovství ČSSR silničních motocyklů ve třídě do 50 cm³ až do roku 1980.

A.R.N.

Jednoválec o výkonu 1,1 kW/1,5 k z roku 1927, evidovaný v Opavě.

ASR

Adolf Sieber, Český Krumlov-Plešivec (2000 – dodnes)

Kusovou výrobu sportovních motocyklů pro děti a mládež, určených především na export do USA, Velké Británie, Francie a států Beneluxu, založil Adolf Sieber (nar. 1958). Motocykly mají rám z lehké slitiny a dvoudobé motory. Nejmenší modely pro děti od 8 let mají motor objemu 50 cm³, automatickou převodovku, pneumatiky 12“, hmotnost 42 kg a dosahují rychlost 70 km/h. Cena 60 000 Kč. Pro děti od 13 let jsou určeny stroje s objemem 50 až 70 cm³, 6stupňovou převodovkou, pneumatikami 12“, hmotností 50–53 kg a rychlostí kolem 120 km/h. Největší typy s motorem objemu 125 cm³, pneumatikami 17“ a hmotností 60 kg dosahovaly rychlost 150 km/h a prodávaly se za 100 000 Kč. Za prvních deset let se vyrobilo 60 motocyklů.



Sportovní motocykl pro mládež ASR

První motocykl s motorem o objemu 348 cm³ konstruktéra J. F. Kocha, který postavil v Kostelci nad Labem. Koch později vyráběl motocykly pod názvem JFK a Koch a zkonstruoval motocykly BD a Praga.

AVON

Augustin Vondřich, továrna na velocipédy, Praha (1929–1939)

Výrobky značky AVON (podle iniciál jména majitele firmy) zahrnovaly především bicykly a příslušenství a od konce dvacátých let i lehké motocykly. Byly to v podstatě bicykly s pomocným motorem od německé firmy Sachs o objemu 76 a 98 cm³. Zesílený rám měl odpruženou přední vidlici. Prodávaly se v pánském a dámském provedení, v cenách od 3 300 do 3 800 Kč. I přesto, že se na nich mohlo jezdit bez řidičského oprávnění a nebylo třeba platit daň, vyrobilo se pravděpodobně jen málo kusů. Motokola se vyráběla v pražských čtvrtích Karlín a Smíchov.

AZA

*Motor Company, Továrna automobilových součástek
a závod pro opravu automobilů s. r. o., Praha (1924–1925)*

Název AZA patřil původně jednomu typu britské motocyklové továrny JAP. V našem případě to byly lehké motocykly s dvoudobým motorem o objemu 147 cm³ (ø 55 x 62 mm) o výkonu 3,3 kW/4,5 k při 2 950 ot/min a s třístupňovou převodovkou. Zadní kolo bylo poháněno klínovým řemenem a motocykl dosahoval rychlosti 60 km/h. Vzhledem k poměrně vysoké ceně 8 000 Kč nenašel tento typ mnoho zájemců a firma Motor Company se později věnovala výrobě silných motocyklů s vidlicovým dvouválcovým motorem o objemu 996 cm³.

B

BABETTA	BODEČEK
BAF	BOHEMIA
BARRY	BÖHMERLAND
BARTHLME	BRDLÁK
BCY	BRILLANT-ALCYON
BD	BROTHERS CUSTOM
BEKAMO	BŘEZINA
BENTHAMA	BRŠ
BERNDT	BRUNA
BESKYD	BSJ
BETA	BUČEK
BEZDĚZ	BULDOG
BISTELLA	BV; BEVE
BLATA	

Babetta

*Považské strojárne, n. p., Považská Bystrica (1971 – 1999)
Moped-Slovakia, s. r. o., Kolárovo (1995 – 1999)*

Kromě lehkých motocyklů Jawa 50 a sportovních strojů Jawa 90 se od roku 1971 vyráběly také jednoduché mopedy Babetta, typ 228. Jejich vývojem byli pověřeni konstruktér Gustav Ulický (9. 12. 1931–7. 4. 2014) a designer J. Šafařík. Měly dvoudobý vzduchem chlazený jednoválcový motor objemu 49 cm³ (ø 39 × 41 mm) o výkonu 1,1 kW při 4 500 ot/min, samočinnou rozběhovou spojku, elektronické zapalování, karburátor se sytičem pro lehké spouštění motoru pedály, přední teleskopickou a zadní pevnou vidlici a kola s pneumatikami 23 × 2,00. Moped měl rozvor 1 120 mm, rozměry 1 720 × 625 × 950 mm, vážil 42 kg, měl nosnost 100 kg a dosahoval rychlosti 40 km/h při průměrné spotřebě 1,7 l/100 km.



Moped Babetta 210 s dvoustupňovou samočinnou převodovkou

Babetta 207

Během roku 1973 byl do výroby zaveden typ 207, jehož základním znakem bylo použití menších kol rozměru 16 × 2,25“. Tento typ se vyvážel i do zahraničí. Upravená verze pro německý trh (prodávala se v síti obchodních domů Quelle), s maximální rychlostí 25 km/h, označená Jawa 25 Transistor, získala roku 1974 titul „Bundespreis Gute Form“ za vtipné a elegantní řešení, vhodnou barevnou kombinaci a příznivou cenu. Koncem roku 1975 se začalo s finální



Moped Babetta 207 z roku 1975

montáží v novém pobočném závodě Považských strojů v Kolárově na jižním Slovensku. Motory se až do roku 1985 vyráběly v pobočném závodě v Rajci, potom v Čalově.

Babetta 207/100

Nový typ Babetta 207/100 měl odpružené zadní kolo a byl vyráběn v několika modifikacích, přizpůsobených dopravním předpisům různých zemí. Díky tomu měl mimořádný exportní úspěch. Roku 1978 se začalo s výrobou typu 207.200 s novým polovodičovým zapalováním. Typy 207.300 a 207.500 měly úpravy zlepšující jízdní vlastnosti a pohodlí řidiče. Roku 1983 se ukončila dvanáctiletá historie mopedů Babetta 228 a řady 207, které vycházely z jednotné koncepce rámu a motoru s jednostupňovou automatickou převodovkou. Z objemu více než 470 000 kusů bylo minimálně 80 % exportováno na nejnáročnější světové trhy.

Babetta 210

Nová generace mopedů řady 210 se vyznačovala především použitím dvoustupňové samočinné převodovky (autor patentu ing. Jiří Bednář) v původním motoru, ale s výkonem zvýšeným na 1,7 kW při 5 000 ot/min, otevřeným rámem z tvarované ocelové trubky a oběma koly zavěšenými v odpružených vidlicích. Mopedy s nádrží na 3,8 l paliva měly rozvor 1 150 mm, rozměry 1 170 × 700 × 1 050 mm, pohotovostní hmotnost 50 kg, nosnost 135 kg a dosahovaly rychlosti 40 km/h při průměrné spotřebě 1,8 l/100 km. Jejich cena byla 4 230 Kčs.

Výroba mopedů Babetta byla v Považské Bystrici ukončena roku 1985 a přenesena do Kolárova. Zde byl z bývalého závodu vytvořen koncernový podnik ZVL Kolárovo se závodem v Čalově. Roční produkce se pohybovala okolo 100 000 kusů. V období 1989–1997 se ve spolupráci s Řízkým motozávodem Sarkana zvaigzne (Červená hvězda) v Lotyšsku vyráběl mokik Stella s motorem M 225 se startováním nožní pákou. Měl rozměry 1475 × 990 × 610 mm, hmotnost 52 kg a nádrž objemu 4,7 l. Podobným agregátem byly vybavené také některé Babety.



Mokik Stella s motorem Babetta M 225



Moped Babetta M 225 neměl pedály a startoval se noční pákou

Když se v Považské Bystrici roku 1994 obnovila výroba mopedů (typ Korado ve spolupráci s italskou firmou Piaggio v licenci Puch), poměrně zanedbaný závod v Kolárovi přestal být konkurenceschopný a na podzim roku 1999 zavřel svoje brány. Ještě předtím, na výstavě v Milánu v září 1997 byl představen model Sting typ 193, s hmotností 54 kg a nosností 85 kg. V Kolárovi bylo v letech 1998–1999 vyrobených jen 100 kusů, určených hlavně na vývoz do Německa. Na domácím trhu se Sting prodával za 21 500 až 25 000 Sk, podle provedení.



Babetta Sting se vyvážela hlavně do Německa.

Mopedy Babetta si našly mnoho příznivců v Evropě, USA, Jižní Africe, Číně i na Kubě.

Babetta

Babetta, Košice (2022–dodnes)

Elektrické mopedy konstruktéra Tomáše Slobodníka (s mopedem Babetta mají společné jenom jméno) se vyrábí od podzimu 2022. Babetta Model S45 s motorem Bosch Performance Line CX Speed 350 W dosahuje rychlost 45 km/h, má dojezd 80–100 km a cenu 7 999 Eur. Slabší Model E25 s motorem 250 W a rychlostí 25 km/h stojí 6 999 Eur. Ručně vyráběný karbonový rám se dodává v pěti barvách: červená, bílá, modrá, černá a šedá.



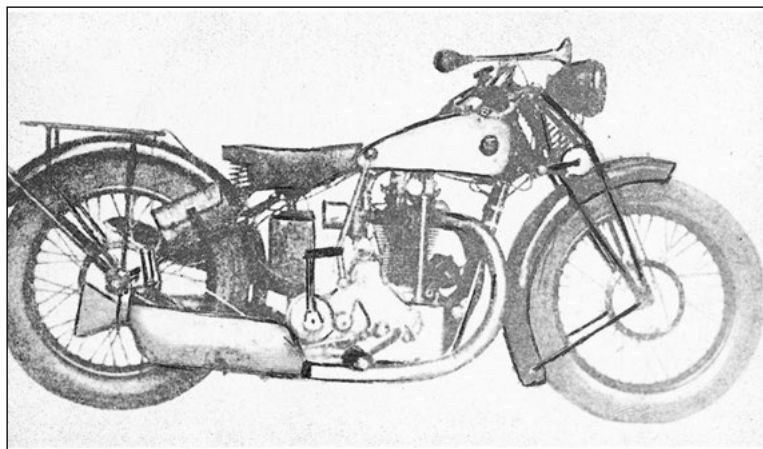
Elektrická Babetta S45

BAF

Artur Frisek, Praha (1927–1930)

Motocykly tohoto malého výrobce byly poháněny motory berlínské firmy Bekamo, známé typickými rámy s vestavěnou benzinovou nádržkou. Motocykly BAF měly klasické trubkové rámy a na trhu se chtěly prosadit ve všech objemových třídách. V letech 1927–1929 se vyráběly nejmenší typy s dvoudobým motorem o objemu 174 cm³ (ø 58 × 66 mm) o výkonu 4,7 kW/6,5 k při 3600 ot/min. Chlazení bylo podporované ventilátorem a řemenem poháněný motocykl dosahoval rychlost 85 km/h.

Roku 1928 přibyla dvěstěpadesátka Bekamo, v období let 1928–1930 se ve třídě 350 cm³ používal německý čtyřdobý motor Kühne s rozvodem OHV (346 cm³, ø 86 × 72 mm) o výkonu 11,7 kW /16 k při 4 600 ot/min. Motocykl s ním dosahoval rychlost 125 km/h. Nejsilnější model byl vybaven francouzským čtyřdobým motorem Chaise



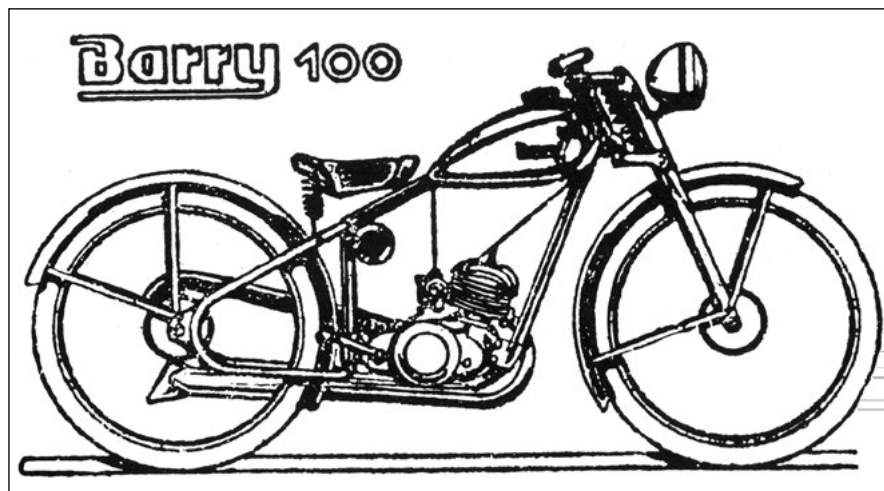
BAF 500 OHC z roku 1929

s rozvodem OHC o objemu 498 cm³ a výkonem 14,7 kW/20 k při 5 200 ot/min. Byl to turisticko-sportovní typ s maximální rychlostí 135 km/h. Motocykl BAF 350 OHV o výkonu 11,8 kW/16 k stál 12 500 Kč. Ke konci produkce A. Frisek prodával pod značkou BAF také francouzská motokola La Cyclette v pánském i dámském provedení za 3 750 resp. 3 650 Kč. Vyráběli také postranní vozíky pro své motocykly.

Barry

Bratři Bardasové, továrna na stroje, Mohelnice (1932–1938)

Zajímavostí této značky je, že se nejdříve vyrobilo několik sportovně-závodních motocyklů a až potom byla naplánována výroba cestovního typu. Motocykly, vyráběné v zámečnické dílně Wilhelma Bardase, byly dílem konstruktéra ing. Bedřicha Drkoše. Čtyřdobý jednoválec (přepracovaný JAP) s rozvodem OHV o objemu 246 cm³ se montoval do vynikajících rámců. Na silniční a plochodrážní závody používali tyto motocykly Bedřich Drkoš, František Bardas a H. Weiss. Roku 1938 bratři Bardasové připravovali výrobu malého motocyklu s dvoudobým motorem o objemu 98 cm³, jejich plány však zmařila blížící se válka.



Malý dvoutaktní motocykl Barry 100 byl připraven do výroby v roce 1938

Barthlme

Ing. Antonín Barthlme, výroba motocyklů, Teplá u Chebu (1934–1936)

Motocykl s jednoválcovým motorem objemu 346 cm³ o výkonu 2,5 kW/3,5 k vážil 136 kg.

V Československu bylo roku 1934 evidováno pět a roku 1936 celkem dvacet čtyři motocyklů této značky.

BCY

Josef Žďárský, výroba motocyklů BCY, Svijany-Podolí (1931)

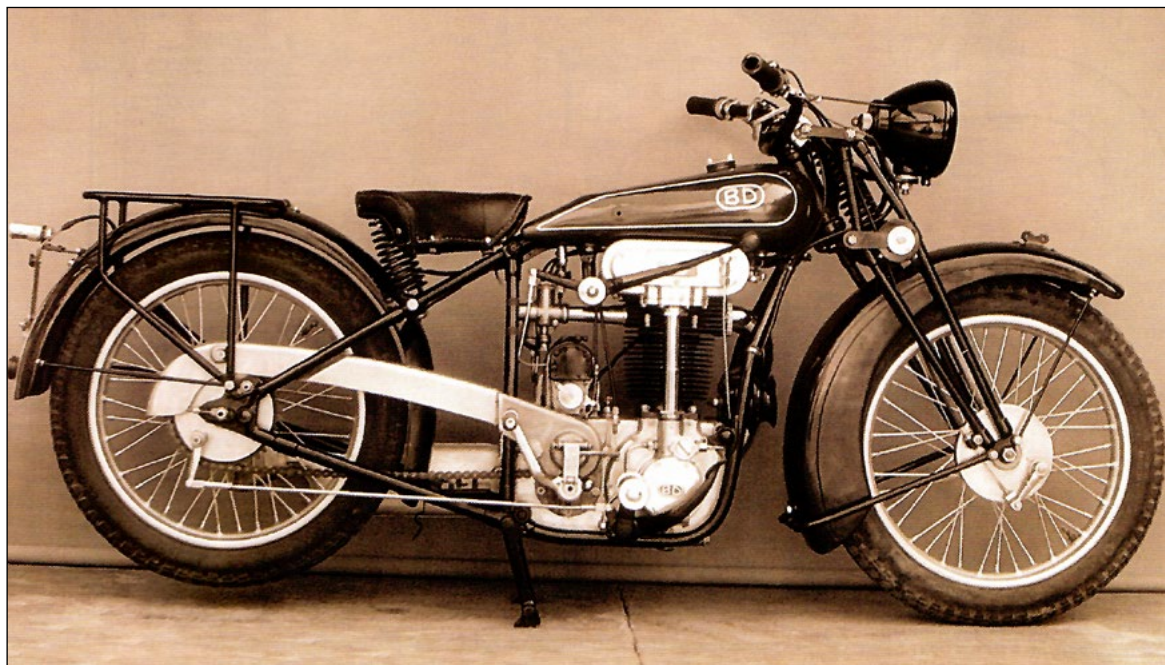
Pokračování kusové produkce po ukončení výroby motocyklů Vulkan a Perun.

BD

Továrna na stroje Breitfeld, Daněk a spol., Praha-Karlín (1926–1929)

V oddělení výroby leteckých motorů této strojírny se vyráběly technicky náročné motocykly podle konstrukce Jaroslava Františka Kocha. Byly to stroje koncepčně podobné těm, které Koch vyráběl pod značkou J.F.K. ve vlastní režii v letech 1923–1926. Pozoruhodné je tempo, jakým Koch pracoval: dne 7. února 1926 nastoupil do firmy Breitfeld, Daněk a spol., den nato začal pracovat s výkresy a 19. dubna 1926 byl v rámu motocyklu vyzkoušen úplně nový motor. Byl to jednoválec s rozvodem 2 × OHC o objemu 499 cm³ (ø 84 × 90 mm) a výkonu 11 kW/15 k.

Váčkové hřídele uzavřené v hliníkové skříni poháněl svislý hřídel. Primární převod byl ozubeným soukolím, třístupňová převodovka se ovládala ruční pákou u benzinové nádrže. Robustní dvojité rámy z bezešvých ocelových trubek a vahadlová přední vidlice s centrální pružinou umožňovaly tomuto 160 kg těžkému motocyklu stabilní jízdu i na tehdejších nekvalitních vozovkách. K motocyklu se mohl připojit postranní vozík BD (používala ho i armáda) nebo výrobek pražské firmy ERA. Motocykly BD dosahovaly rychlost 105 km/h (ve sportovní úpravě až 125 km/h, s postranním vozíkem 85 km/h) a spotřebovaly okolo 3,5 l paliva na 100 km.



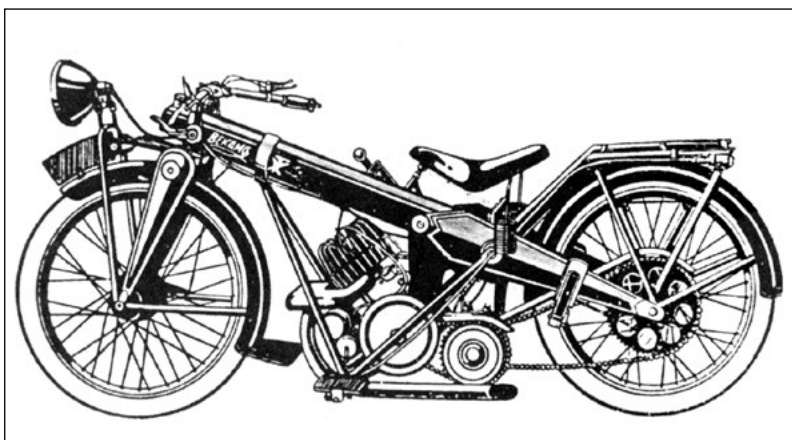
Motocykl BD 500 1926 konstruktéra J. F. Kocha

V březnu roku 1928 se sólo motocykly prodávaly za 13 900 Kč (bez osvětlení), s postranním vozíkem za 17 900 Kč, rezervní kolo stálo 850 Kč a elektrické osvětlení 1 850 Kč. Na jaře roku 1929 se motocykly třetí série s elektrickou výbavou Bosch Bilux prodávaly za 15 750 Kč. I když se nejednalo o vysloveně sportovní stroje, jezdci ing. Štěpán, V. Pokorný, J. F. Koch a další na nich dosáhli mnoha úspěchů v rychlostních závodech a soutěžích. Zúčastnili se závodů do vrchu Zbraslav – Jíloviště a Knovíz – Olšany, 5 motocyklů absolvovalo na soutěži spolehlivosti na 1 000 km v roce 1927 celou trať a získalo tři zlaté a jednu stříbrnou medaili. Roku 1929 se firma Breitfeld a Daněk stala součástí automobilky Praga a motocykly se ve vylepšené verzi vyráběly pod značkou Praga BD. Celkem se vyrobilo 310 kusů motocyklů BD.

Bekamo

Kaehlert & Ruppe Motorradwerke, Rumburk (1925–1929)

Německý konstruktér Hugo Ruppe (1879–1949), který byl už před první světovou válkou spjatý s automobilkami Apollo, Piccolo a MAF a roku 1919 navrhl první dvoudobý motor pro DKW, založil v Berlíně roku 1922 továrnu na výrobu motocyklů a motorů. Vyráběl výkonné a úspěšné motocykly značky Bekamo s dvoudobým motorem s pístovým dmychadlem v klikové skříni (píst dmychadla pracoval protiběžně k pístu ve válci motoru, čímž pomáhal nasát větší objem směsi a lépe ji dopravit sacím kanálem do válce). Značka Bekamo v té době patřila k nejlepším německým motocyklům s dvoudobým motorem.



Motocykl Bekamo 173 z roku 1926 s rámem značky TX se vyznačoval nízkou stavbou

Vysoká inflace německého hospodářství však vedla roku 1925 majitele firmy k jejímu přestěhování do severočeského Rumburku. Rok předtím tam byla založena továrna Rinco Motorenwerke Gustav Blau, kde 50 zaměstnanců vyrábělo pro domácí trh a na export motocyklové motory Bekamo. V Rumburku se vyráběly nejdříve motocykly s motorem o objemu 123 cm³ (ø 50 × 46 mm) a výkonu 3,3 kW/4,5 k a objemu 173 cm³ (ø 60 × 66 mm) a výkonu 5,1 kW/7 k, umístěným v rámu zn. TX berlínské firmy Westendarp & Pieper.

Byla to taktéž neobvyklá konstrukce, kterou tvořila centrální nosná roura velkého průřezu (sloužila i jako benzinová nádrž) a na ni upevněné výlisky z ocelového plechu. Karburátor byl značky Fram, zapalování Bosch, třírychlostní převodovka Sturmey-Archer, přední vidlice odpružená dvoulístovou pružinou. S pneumatikami o rozměru 26 × 2,50 motocykl vážil 95 kg a dosahoval rychlost 100 km/h při průměrné spotřebě 2,5 l/100 km. Cena roku 1927 činila 7 900 Kč, za kompletní elektroinstalaci bylo třeba doplatit 800 Kč.

Na upravených strojích závodil „tovární“ jezdec Otto Heller (později se oženil s dcerou továrníka Kaehlerta) a amatéři Luedtke, Rudolf, Krause, Russe a Kosinka. Závodů do vrchu Zbraslav-Jíloviště se roku 1926 zúčastnil Hynek Vohánka, majitel plzeňské motocyklové továrny Velox, která také používala motory Bekamo. V září roku 1926 byla firma donucena k vyrovnání pro nadvýrobu a špatný odbyt, pracovala však dále. Pod označením De Luxe



Motocykly Bekamo měli benzinovou nádrž v centrální nosné rouři

se za 8 900 Kč (za elektrické osvětlení byl příplatek 1 200 Kč) od roku 1928 prodávala dvěstěpadesátka (246 cm³, ø 70 × 84 mm) s výkonem 8,8 kW/12 k a s klasickým rámem, podobným jako měly motocykly BMW.

Trojúhelníkové palivové nádrže pro Bekamo vyráběla továrna Aeros v Kadani. Firmu Kaehlert & Ruppe, podobně jako Ruppeho první továrnu, těžce zasáhla hospodářská krize. Plzeňské firmě Velox a pražské BAF dodala ještě sadu dvoudobých motorů, za 1 800 Kč prodávala pomocné motory na bicykly (objem 75 cm³, výkon 0,73 kW/1 k), a roku 1930 zavřela brány podniku. Roku 1936 bylo v republice evidováno 52 motocyklů této značky.

Benthama

(1974)

Na stroji této značky obsadil Svatopluk Eret z Rokycan 22. místo na Mistrovství ČSSR silničních motocyklů v roce 1974 ve třídě do 125 cm³.

Berndt

Adolf Berndt, Hrádek (1928)

Motocykl s jednoválcem 350 cm³ o výkonu 6,6 kW/9 k.

Beskyd

Cycles Beskyd D. Michelko, Morava (kolem r. 1928)

Motokola, přesné místo výroby není známo.

Jezdec Karel Handschuh z Nového Města byl na Mistrovství ČSSR silničních motocyklů ve třídě do 50 cm³ v letech 1981 a 1983 na 20. (respektive 24.) místě a na 18. místě roku 1985 ve třídě do 80 cm³. Později byly motocykly přejmenované na Bohemia.

Bezděz

Bratři Veselí, mechanické dílny, Bělá pod Bezdězem (1923–1926)

Tato malá firma vyráběla pomocné jednoválcové čtyřdobé motory vlastní konstrukce s rozvodem SV o objemu 147 cm³. Montovaly se na běžné bicykly nad přední anebo zadní kolo. V září roku 1924 bylo v Praze evidováno 19 bicyklů s pomocným motorem této značky. Na přání zákazníka se dodávala také kompletní „motokola“. Hlavní náplní firmy však byly stabilní benzinové motory. Podnik založili a vedli bratři Bedřich (1887–1960) a Ladislav Veselí (1892–1932). Z roku 1925 pocházely dva prototypy s dvoudobým dvouválcovým motorem objemu 654 cm³ a výkonu 7,3 kW/10 k.

Bistella

Marek Foltis, Opava (2021)

Základem unikátního motocyklu o hmotnosti 155 kg je Jawa 350/18 pérák z roku 1953. Pohon obstarává dvouhvězdicový (odtud název motocyklu) dvoudobý desetiválcový motor přepínaný pěti kompresory Roots. Válce pocházejí z Jawy 50/21, blok motoru z panelky, spojka z Jawy 350/638 a převodovka z Jawy 350/634. Celkový objem činí 500 cm³. Výkon je zatím omezený na 44 kW/60 k při 6500 ot/min (je však zkonstruován tak, aby zvládl 10 000 ot/min), v souladu s předpisy je nastavený na 9 kW/12 k. Motocykl vyhrál v roce 2022 1. místo v kategorii Best engineering na největší Custom bike show na světě v německém Bad Salzuflen. Bistella zvítězila také na Bohemian Custom Motorcycles 2023 v kategorii Old School.



Bistella 500 se svým konstruktérem