

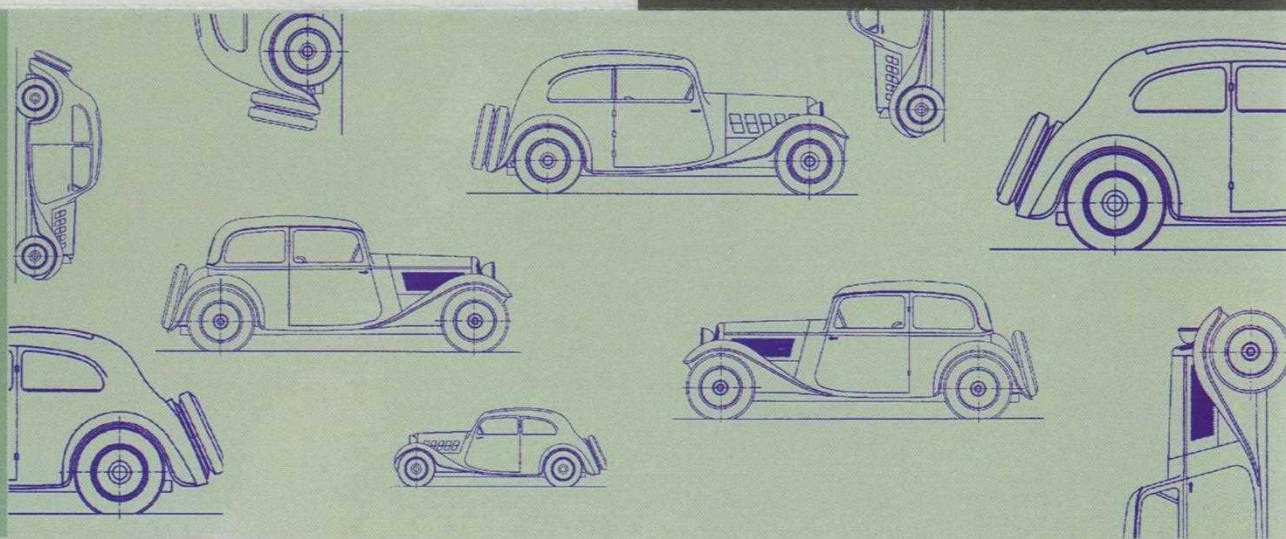
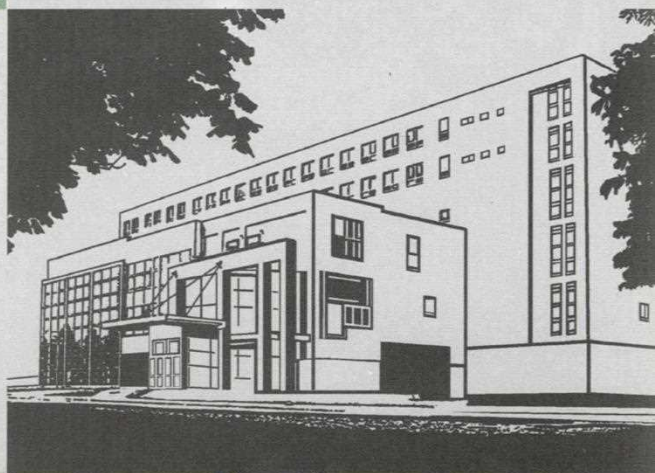
Technické muzeum v Brně



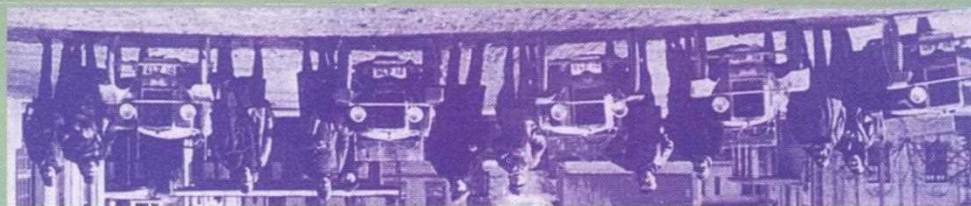
Purkyňova 105
612 00 Brno
Czech Republic
www.technicalmuseum.cz
e-mail: info@technicalmuseum.cz
tel.: +420 541 421 411

úterý–pátek 9–17
sobota a neděle 10–18

spojení tramvají č. 13 směr Kr. Pole, zastávka Technické muzeum



„Jak jsme jezdili ...“



historická vozidla

expozice Technického muzea v Brně



In der Exposition der historischen Fahrzeuge im Technischen Museum in Brno werden die drei bekanntesten Automobil-Hersteller in Mähren präsentiert – Zbrojovka Brno, Wikov Prostějov und Tatra Kopřivnice. Vertreten sind auch Brünner Masaryk-Kreis-Rennbahn und der Radsport- und Motorradbereich.

Aus der Produktion der Brünner Zbrojovka sind hier das Automobil DISK, der Wagen „Z4/18 HP“, bekannt auch als „ZET Achtzehn“, oder die Fahrzeuge „Z9“ und „Z4“ zu sehen. Ein anderes Fahrzeug aus Zbrojovka ist Z5 „Expres“, und der letzte in Zbrojovka hergestellte Wagen Z6 „Hurvínek“.

Die Fahrzeuge, die in Kopřivnice hergestellt wurden, haben ein eigenes Museum in Kopřivnice. Das Technische Museum in Brno konzentriert sich auf Fahrzeuge, die zu Feuerwehrzwecken von der Firma Hrček und Neugebauer in Královo Pole umgebaut wurden.

In der Prostějover Firma Wikov wurden ab 1923 die ersten Fahrzeug-Prototypen hergestellt, darunter z.B. Wikov IV/18, aus denen die Nullserie und später der erste Serienwagen 7/28 entstanden sind. Nebst einer sorgfältigen Werkstattbearbeitung zeichneten sich die ersten Wikov-Wagen dank des technischen Niveaus ihres Aluminiummotors und seiner hohen Lebensdauer aus.

In einer bedeutenden Expositionsstelle wird dem Rad- und Motorsport sowie der weltweit anerkannten Rennbahn Masaryk-Kreis Aufmerksamkeit gewidmet.

The exhibition of vintage cars of the Technical Museum in Brno presents three best-known car producers in Moravia – Zbrojovka Brno, Wikov Prostějov, and Tatra Kopřivnice; the Masaryk Track in Brno, and the area of cycling and motorcycling activities.



The production of the Brno-based factory Zbrojovka is represented e.g. by the makes DISK, “Z4/18 HP” (popularly known as “ZED eighteen”), or the cars “Z9” and “Z4”. Another car from Zbrojovka is Z5 “Expres”, and the last car ever produced in Zbrojovka is the type Z6, called “Hurvínek”.

The cars from the factory Tatra have their special museum in Kopřivnice. The Technical Museum in Brno specialises in cars that were modified for fire-fighting purposes by the company Hrček and Neugebauer in Královo Pole.

The Prostějov-based company Wikov started to produce its first prototypes in 1923, e.g. Wikov IV/18, from which a verifacative series was developed, and the type 7/28 – the first car produced in series. Besides their careful workshop processing, the first cars from the factory Wikov also distinguished themselves thanks to the technical quality of their aluminium motors and their long service life.

An important place within the exhibition is dedicated to cycling and motorcycling activities, as well as to the world-famous Brno racing course – the Masaryk Track.

Nabídka programů pro základní a střední školy

Program k expozici Historická vozidla nabízí pohled do historie a produkce nejznámějších výrobců automobilů na Moravě, kterými jsou Zbrojovka Brno, Wikov Prostějov a Tatra Kopřivnice, včetně stručné historie těchto továren. Žáci mohou nahlédnout do dílny třicátých let 20. století a prohlédnout si nejdůležitější vybavení pro opravy motorových vozidel a jiné dopravní techniky, např. vozů koňských potahů. V programu je zahrnuta i historie a vývoj Masarykova okruhu v Brně. Pro žáky bude jistě zajímavé vyzkoušet si jízdu na jednom z prvních trenažerů, které byly používány v autoškolách při výuce.



Objednávky:
tel.: 541421411
541421418

prikrylova@technicalmuseum.cz

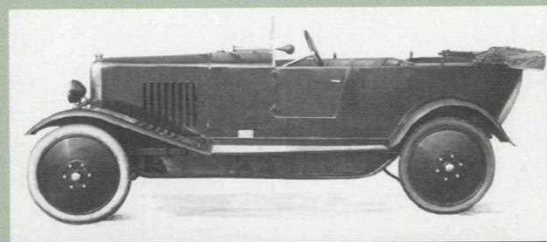


Pohled do expozice

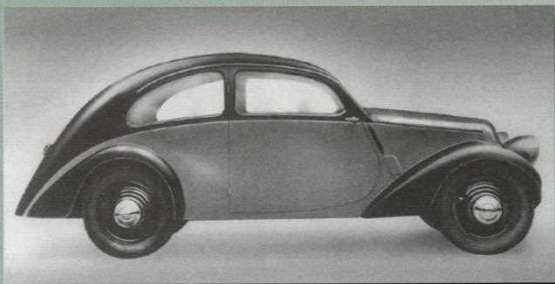
brněnský Masarykův okruh a oblast cyklistiky a motocyklistiky. Z výroby brněnské Zbrojovky je zde zastoupen automobil DISK, který byl vyráběn od listopadu 1924 do srpna 1925. Tohoto typu vozidla bylo zhotoveno 52 kusů. Dalším automobilem téže značky je vůz „Z4/18 HP“ lidově známý jako „ZET osmnáctka“. Vozidlo se vyrábělo od ledna 1926 do března 1930. Dalším typem, vyráběným

ve Zbrojovce a zastoupeným v expozici je „Z9“, vozidlo vyráběné od dubna 1930 do června 1932, jehož bylo vyrobeno 850 kusů. V expozici nechybí vozidlo „Z4“ I. série (ze závodu od dubna 1933 do září 1933 vyjelo 480 vozů; následovala II. série – červen 1933 až duben 1934 v počtu 500 kusů s dodatkovou sérií 250 kusů, III. série – duben 1934 až listopad 1934 v počtu 500 kusů, IV. série – srpen 1934 až květen 1935 v první části s počtem 400 vozů a v druhé části od července 1935 do června 1936 s počtem 100 kusů a V. série – duben 1935 až říjen 1936 v počtu 450 kusů). Jiným vozem Zbrojovky je Z5 „Expres“. 357 těchto vozidel bylo vyrobeno od dubna 1935 do října 1936. V depozitáři muzea je uložen také typ Z6 „Hurvínek“, vozidlo bylo

Automobil Z DISK



Automobil Z DISK



Automobil Z 6 „Hurvínek“

la závodů, a to jak na Masarykově okruhu, tak na jiných okruzích po celé Evropě. Lze připomenout například sportovní vůz Z18 „Sport“ či vozy Z4V (S30), Z6V a Z14. Z těchto vozidel muzeum vlastní jen některé díly. Vozidla vyráběná v Tatě mají své specializované muzeum v Kopřivnici. Technické muzeum v Brně se soustředilo na vozidla, která byla upravována pro hasičské účely v závodě v Králově Poli firmou Hrček a Neugebauer; v expozici je reprezentuje Tatra 17/31 z roku 1929, která byla přestavěna v roce 1930.

vyráběno od dubna 1935 do října 1936, celkem bylo vyrobeno 500 kusů. Zbrojovka se také účastnila

V Prostějově ve firmě Wikov byly v roce 1923 vyrobeny první prototypy litrového vozu, o kterém se nedochovalo mnoho informací. Dalším pokračováním vývoje prototypů byl Wikov IV/18, kterého byla vyrobena asi pětikusová série. Z tohoto a dalších vzešla ověřovací série a na základě zkoušek vyšel již první sériový automobil označený jako 7/28. Automobil byl klasické koncepce s dlouhozdvihovým čtyřdobým zážehovým čtyřválcem s rozvodem OHC, který byl chlazen kapalinou. Kromě pečlivého dílenského zpracování vynikaly první vozy Wikov technickou úrovní hliníkového motoru a jeho vysokou životností. První jízdní kolo s ří-

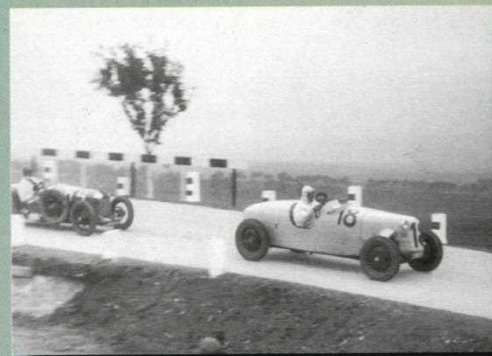


Automobil Tatra 17/31



Motocykl Mannet

draisienne (drezína). V roce 1830 skotský kovář Kirkpatrick Macmillian vynalezl první jízdní kolo poháněné pedály, což byl tehdy důležitý pokrok. V roce 1867 se v Paříži konaly první cyklistické závody a také Brno se může chlubit tím, že v Lužánkách proběhly první cyklistické závody, končící u tehdejšího zábradlí královopolské silnice (dnešní oblast Svitavské radiály), už 15. srpna 1869.



Josef Veřmiřovský na trati brněnského okruhu

slovenského prezidenta T. G. Masaryka, aby převzal záštitu nad vybudováním závodního okruhu v Brně. Jejich snahy byly úspěšné: původní trať brněnského závodiště měřila v letech 1930–1937 29,142 km. V letech 1949 až 1963 byla trať zkrácena spojkou mezi Žebětínem a Veselkou, tehdy měřila 17,8 km. Třetí změna nastala

ditelným předním kolem se objevilo v roce 1817. Vynálezce (baron von Drais de Sauerbrunn) jej pojmenoval

V sedmdesátých letech 19. století se jízdní kolo vyvinulo do formy tzv. „vysoké“. V roce 1879 se vysoké kolo Excelsior dostalo z Anglie do Čech. Tehdy se v domě smíchovského továrníka Jana Kohouta ubytoval anglikánský farář se dvěma dcerami a synovcem Williamem Crowlem. Ten sem přijel i se svým vysokým kolem, které nadchlo všechny čtyři Kohoutovic kluky. Dva nejstarší – František a Josef – uprosili otce, aby jim podle anglického vzoru nechal ve svých dílnách vyrobit podobná jízdní kola. Tak vznikla první vysoká kola ve střední Evropě, vyráběná pod značkou Kohout. Technické muzeum v Brně vlastní



Automobil Austro Daimler

pravděpodobně nejstarší dochovanou „kohoutovku“ s číslem 34. Skupina závodníků z Československa, vedená manželi Junkovými a později jen Eliškou Junkovou, za velké podpory Louise Chirona, oslovila prvního česko-

v roce 1964, do roku 1972 byla vybudována nová spojka a tím byl okruh zkrácen na 13,94 km. Poslední úprava nastala v roce 1975, kdy se trať vyhnula jak Novému Lískovci, tak kohoutovickým zatáčkám. Na tomto „starém“ okruhu se poslední závody jely v roce 1986. Na „novém“ okruhu, který nám může závidět ostatní svět a který měří 5 403 m, bylo závodění zahájeno 17. 7. 1987.

Jiří Smekal



Pohled do depot brněnského okruhu (1934)

historická vozidla
expoziční Technického muzea v Brně

