

# K-L

KASTILA

KBM

KLEVA

KOHOUT

KOCH

KOCH, JAROSLAV FRANTIŠEK

KONSTANTIA

KR

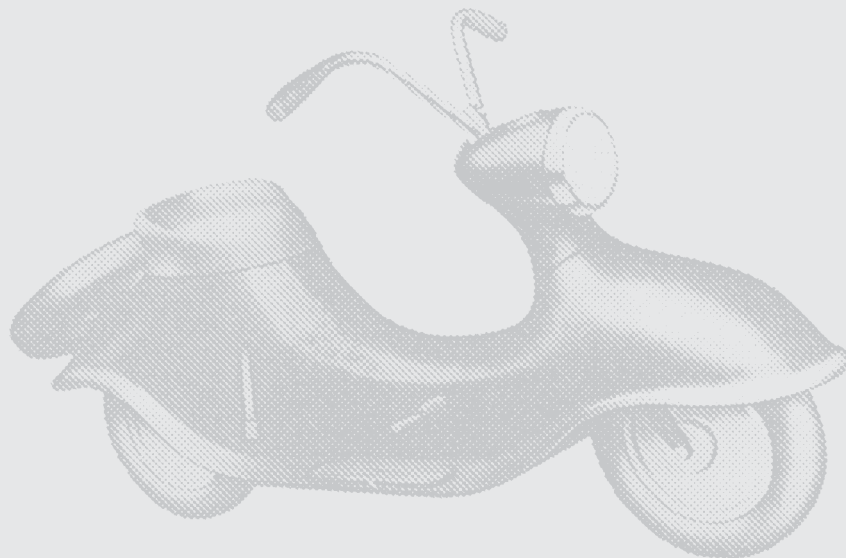
KRŇÁVEK

LAMBDA

LAURIN & KLEMENT

LIEBISCH, ALBIN HUGO

LINSER



## Kastila

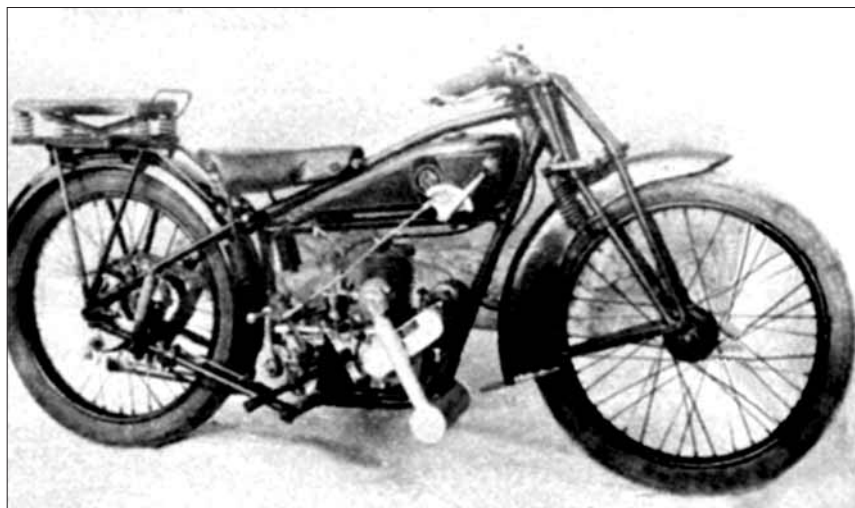
*Janeček, výroba kol, Kostelec na Hané (1935)*

Latinské označení Kostelce nesly bicykly i lehké motocykly, na které se montovaly motory dodané zákazníky (nejvíc Sachs o objemu 76 nebo 98 cm<sup>3</sup>) a benzinové nádrže vlastní výroby.

## KBM

*Továrna stroje a motocykly, Brno-Maloměřice (1924–1926)*

Ve svojí dílně vyráběl Josef Kiehl litinové armatury a díly ke kotlům. Na pomoc cyklistům zhotovil nejdříve malou sérii pomocných dvoudobých motorů „Luna“ o objemu 50 cm<sup>3</sup>, které poháněly zadní kolo bicyklu plochým řemenem. Po nich následovalo asi 40 skutečných motocyklů s dvoudobým motorem o objemu 247 cm<sup>3</sup>. Vlastní konstrukce a výroby byly nejen vzpomínané motory, ale také rámy typicky anglické konstrukce, vidlice, kola, blatníky, nádrže a příslušenství.



**KBM s dvoudobým motorem o objemu 247 cm<sup>3</sup>**

Jen elektroinstalace, pneumatiky, řetězy a ložiska pocházely od jiných výrobců. Motocykly KBM se zúčastnily také několika závodů, nejúspěšnějším jezdce byl František Klapal z Brna-Husovic. Ke konstrukcím Josefa Kiehlara patřily také čtyřdobé motocyklové motory objemů 250, 350 a 500 cm<sup>3</sup>. Půllitrovým motorem bylo vybaveno také asi 10 dodávkových tříkolek. Kusová výroba motocyklů byla ztrátová a byla definitivně ukončena roku 1926.

## Kleva

*(1969-1970)*

Karel Snopek z Prahy obsadil roku 1972 na tomto stroji 22. místo na Mistrovství ČSSR silničních motocyklů ve třídě do 125 cm<sup>3</sup>. Celkem byly vyrobeny tři motocykly s vodou chlazeným motorem a pohonem dvěma řetězy, protože měly redukovanou převodovku.

## Kohout

*Petr Kohout a spol., První moravská továrna motorových dvoukolek a velocipedů, Brno (1904–1906)*

Od konce 19. století vyráběl pražský rodák a úspěšný cyklista Petr Kohout (narozen v roce 1867) v Brně bicykly značky „Bruna“. Měl zastoupení zahraničních motocyklových firem Phébus Aster, Saroléa a Werner. Jeho první motocykl vlastní konstrukce z roku 1904 měl ještě odpařovací karburátor, typ úředně schválený v březnu roku 1906 už měl rozstříkovací karburátor zn. Longemare.

Motocykly s motorem objemu 510 cm<sup>3</sup> (vrtání x zdvih 85 x 90 mm) o výkonu 2,2–2,9 kW (3–4 k) při 1 200–1 400 ot/min měly rozvor 1 380 mm, délku 2 040 mm, pneumatiky rozměru 26 x 3,00 a hmotnost 82 kg. Dodávaly se s odtrhovým zapalováním, zadní kolo bylo poháněno plochým anebo klínovým řemenem. Několik motocyklů se dostalo také do Rakouska, jeden z nich se zúčastnil závodů do vrchu Semmering. V letech 1905–1906 Petr Kohout zaměstnával asi 65 dělníků a vyrobil také několik lehkých automobilů. Kohoutovy motory používal pro svoje motocykly i H. Pavlíček.

## Koch

*J. F. Koch a spol., Praha-Libeň (1934–1935)*

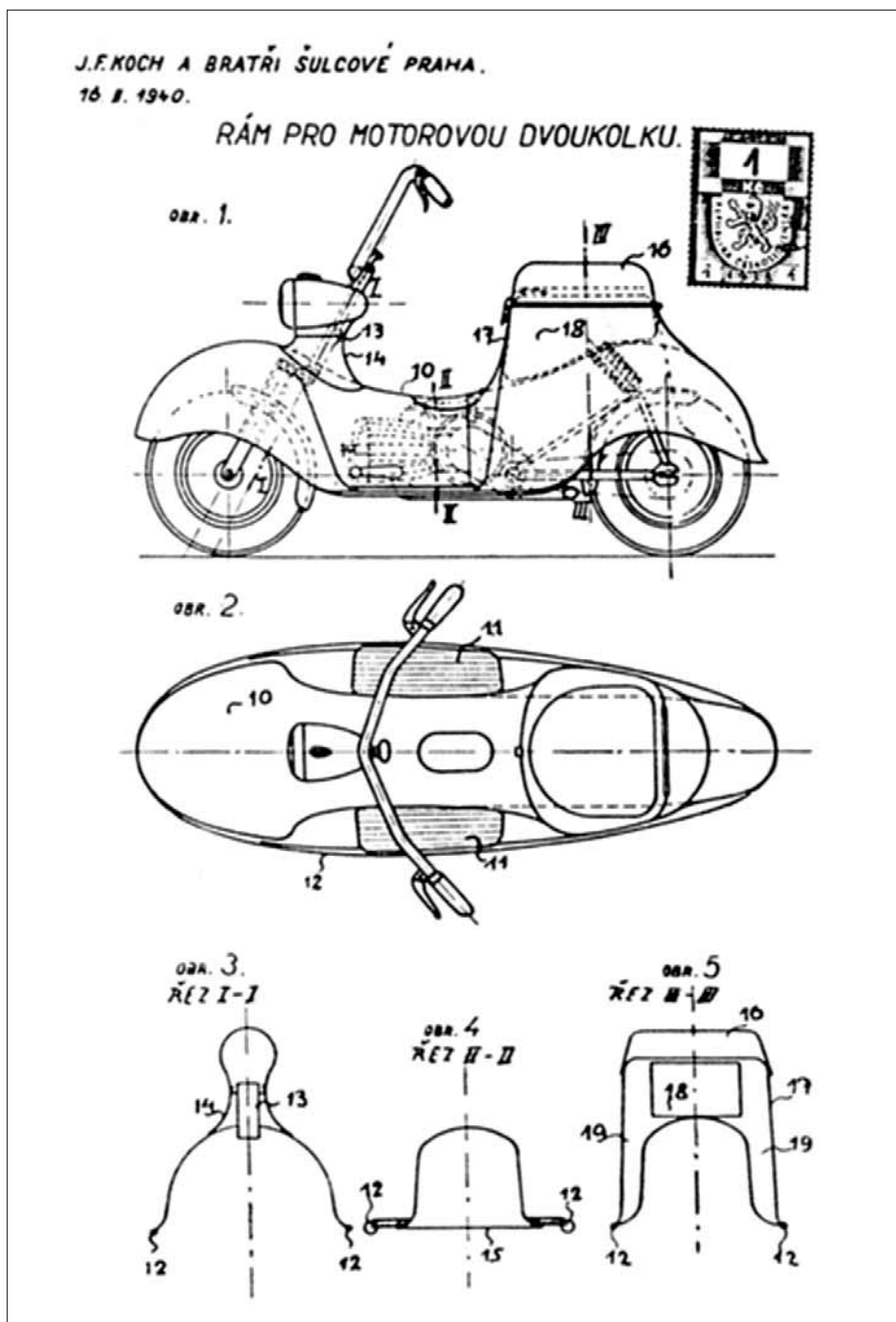
V bývalé továrně Grab a synové, nad libeňskou Sokolovnou, obnovil neúnavný konstruktér J. F. Koch výrobu motocyklů s čtyřdobým motorem s rozvodem OHC. Předtím jím navrhnuté stroje nesly značky JFK, BD a Praga. Dvouvýfukový motor o objemu 348 cm<sup>3</sup> (vrtání x zdvih 74,5 x 80 mm) měl výkon 12,5 kW (17 k) při 4 500 ot/min, spádový karburátor, čtyřstupňovou převodovku, oběžné mazání se suchou převodovou skříní a primární i sekundární náhon řetězem. Dvojitý zavřený rám, vážící 11 kg, byl z ocelových trubek.

Pružina přední vahadlové vidlice byla zakrytá, přičemž její pouzdro tvořilo vzduchový tlumič. Palivová nádrž pojala 12 l benzínu, motocykl s pneumatikami 26 x 3,25 a hmotností 140 kg dosahoval maximální rychlosti 115 km/h. Závodník Jindřich Kostlivec i sám konstruktér se úspěšně zúčastnili mnoha soutěží. I přes nesporné kvality a průměrnou cenu 9 500 Kč se tyto sportovní motocykly neprosadily. Do výroby se nedostal ani prototyp s teleskopickou přední vidlicí, zadním pérováním a nožním řazením rychlostí. Nedostatek kapitálu a hospodářská krize přinutily J. F. Kocha jejich výrobu v průběhu roku zastavit a dát se do služeb strakonické ČZ.

## Koch, Jaroslav František

Narodil se 15. srpna 1893 v Mcelích u Loučeně. Vyučil se v automobilce Laurin & Klement v Mladé Boleslavi a začal studovat na vyšší průmyslové škole v Praze. Ale první světová válka ho přivedla do letecké továrny Aviatik ve Vídni, kde byl vrchním kontrolorem. Po válce se seznámil s továrníky Benešem a Hainem, se kterými založil firmu Avia. V ní také zkonstruoval svůj první motocykl, který pod značkou JFK vyráběl ve Vysočanech a Kostelci nad Labem. Další zdokonalené motocykly nesly značku BD a po fúzi této firmy s ČKD se prodávaly jako Praga BD.

Když Praga roku 1934 motocyklové oddělení zrušila, J. F. Koch opět přistoupil k jejich výrobě ve vlastní režii a pod názvem Koch. Zúčastnil se mnoha mezinárodních šestidenních soutěží a dálkových jízd. Spolupracoval také s motocyklovou továrnou Jawa (tam zkonstruoval pomocný motor s ležatým válcem o objemu 50 cm<sup>3</sup> a výkonu 1,1 kW pro bicykly Ogar) a s ČZ, kde v červnu roku 1940 postavil a dal úředně otypovat skútr s motorem ČZ o objemu 98 cm<sup>3</sup>. Roku 1946 postavil druhý skútr s motorem ČZ 125, ale proslavil se hlavně konstrukcí skútru Čezeta, ke kterému navrhl i postranní vozík Druzeta. Zemřel v květnu roku 1983.



Konstrukční řešení Kochova skútru z roku 1940



*Definitivní podoba Kochova skútru v roce 1946*

## Konstantia

*Adolf Meissner, Pilnikauer Metallwaren-, Fahr- und Motorrad-Erzeugung, Pilníkov (1906-1913)*

Kromě strojů na sekání listí, sekaček a vah, niklování a emailování se v této dílně vyráběly a opravovaly také bicykly a motocykly. Podrobnosti o nich se nezachovaly. Firma se ještě okolo roku 1930 kromě niklování a výroby vah věnovala i opravám a prodeji bicyklů a provozovala benzinovou stanici „Sphinx“.

Pilnikauer Metallwaren-, Fahr- u. Motorrad-Erzeugung

# „KONSTANTIA“

von

## A. D. MEISSNER.

Fabrikation  
von  
Auswind-Maschinen  
Laubsägemaschinen  
Schnellwagen und  
Münzer.



Schleiferei  
Vernicklung  
und  
Emaillier-  
Anstalt.

Reparatur-Werkstätte.

*Dobová reklama motocyklů Konstantia z roku 1906*

## KR

*K. Rejsek, Slaný (1928)*

V malé dílně se vyráběly dvoudobé motory o objemu 307 cm<sup>3</sup>, které se montovaly do rámců motocyklů Orion z domácí firmy Viléma Michla.

## Krňávek

*Uničov (1973)*

Motocykl postavený pro zimní 4dílný televizní motokros v roce 1974. Měl motor objemu 125 cm<sup>3</sup> s jazýčkovým sáním (jako první funkční na světě) a konstantní délku řetězu při přepružení zadního kola (střed ozubeného primárního kola byl totožný se středem osy, okolo které se otáčela kyvná vidlice se značným zdvihem). Konstruktor Krňávek, mechanik závodníka Jaroslava Janiše st., vymyslel mnoho nových řešení, která však nebyla patentově chráněná.

## Lambda

*(1927)*

Motocykl leteckého konstruktéra ing. Jaroslava Šlechty s motorem o objemu 500 cm<sup>3</sup>. Konstruktor Jaroslav Šlechta vytvořil ještě motocykly Alfa a MB-500.

## Laurin & Klement

*Laurin & Klement, továrna velocipedů, motocyklů a automobilů „Slavia“, Mladá Boleslav (1899–1910)*

Roku 1895 se mladý mladoboleslavský knihkupec a sportovec Václav Klement (1868–1938) obrátil na filiálku drážďanské firmy na výrobu bicyklů Seidel & Naumann v Ústí nad Labem s požadavkem na opravu jeho bicyklu. Obratem dostal jeho česky psaný dopis zpátky. Ředitel Förster na okraj dopsal: „Když od nás chcete odpověď, žádáme Vaši zprávu v nám srozumitelném jazyce“. Po této zkušenosti s „německou službou pro české zákazníky“ se Klement rozhodl obejít bez cizí pomoci. Spojil se s mechanikem Václavem Laurinem (1865–1930) a už po roce byla ve vídeňském obchodním registru zapsaná firma Laurin & Klement, továrna velocipedů „Slavia“, Mladá Boleslav.

Celé osazenstvo firmy zpočátku představoval jediný učeň, roku 1897 zde pracovalo už 21 zaměstnanců. V prvních dvou letech se vyrábělo 5 modelů bicyklů v cenách od 110 do 170 zlatých. Rok 1898 byl pro firmu přelomový: v srpnu byla dokončena stavba tovární budovy o rozloze 1 100 m<sup>2</sup>, kde našlo práci 32 zaměstnanců a 6 učňů, v říjnu Václav Klement podnikl cestu do Paříže. Původně měl v úmyslu zjistit, jakým směrem se ubírá vývoj bicyklů. Tam ho však překvapilo množství tříkolek, automobilů, ale především ho zaujal motocykl Werner s motorem nad předním kolem.

### Slavia typ A a B

Jeden hned koupil a dovezl do Mladé Boleslavi, kde ho vylepšili: zapalování žhavicí rourkou nahradili elektromagnetickým, okrouhlý hnací řemen vyměnili za plochý, motor umístili pod jezdce, čímž se snížilo těžiště a ovládací páčky soustředili na řídítka. Vznikl tak typ A, který představoval dodnes platný technický koncept motocyklu. Měl motor o objemu 184 cm<sup>3</sup> a vyráběl se spolu s typem B s motorem 240 cm<sup>3</sup>. Jejich společným znakem (podobně jako u typů C, BZ, BD, BZP, BZN a L) byl čtyřdobý vzduchem chlazený stojatý jednoválec s automatickým sacím a postranním výfukovým ventilem, ztrátové mazání s olejovou nádrží a ruční pumpičkou, zapalování s nízkonapětovým elektromagnetickým induktorem, odpařovací karburátor, pohon zadního kola plochým řemenem, startovací převod řetězem od pedálů na zadní kolo, přední pásová a zadní nábojová brzda.



*Reklama na motorovou dvoukolku Laurin & Klement z roku 1899*

Motocykly Slavia, jako nevyzpytatelná novinka a hračka v očích české veřejnosti s nedostatkem finančních prostředků, však nešly na odbyt. Ani ve Vídni Václav Klement nepochodil, po dlouhé obchodní cestě po Německu dostal 35 objednávek. Až v Londýně uzavřel v létě roku 1900 s obchodníkem s automobily Hawetsonem smlouvu na 150 strojů. Tehdy začala být orientace mladoboleslavské firmy na motocykly perspektivní. V roce 1900 se typy A a B prodávaly za 420, respektive 445 zlatých. Továrna zaměstnávala už 68 zaměstnanců a vystavovala poprvé v zahraničí, ve Frankfurtu nad Mohanem.

## Další typy

O rok později vystavovali v Praze, Vídni a Hamburgu. S novým typem C, speciálním motocyklem o výkonu 2,2 kW (3 k) vyhrál Narcis Podsedníček závody Paříž-Berlín. V sezoně 1902 přibýly turistické typy BZ, BZP a L, dámský motocykl BD a tandem CT. Na závodech do vrchu Exelberg u Vídně obsadily motocykly Slavia první dvě místa. Na hipodromu ve Frankfurtě byl jezdec Topfer první a na 1 430 km dlouhých závodech z Paříže do Vídně skončili mezi 137 automobilisty a 13 motocyklisty jezdci Rieger na 3. a Podsedníček na 4. místě.

První motocyklové závody v Čechách, 195 km na trati Poděbrady – Mladá Boleslav – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Poděbrady, byly opět doménou motocyklů Laurin & Klement. První tři místa obsadili Narcis Podsedníček, Josef Zahradka a Václav Vondřich. Díky těmto sportovním úspěchům šly motocykly dobře na odbyt, v továrně 204 dělníků na 118 obráběcích strojích vyrábělo převážně motocykly. Na trh se dostal první dvouválec typu CC a vodou chlazený typ LW za 1 300 korun, jehož motor mohl sloužit také jako stacionární pohonná jednotka. Na Exelbergu vyhrál František Toman, na Semmeringu Vondřich. Z 34 závodů firma přivezla 32 zlatých medailí, z 87 startů 86krát stroje dojezly do cíle.



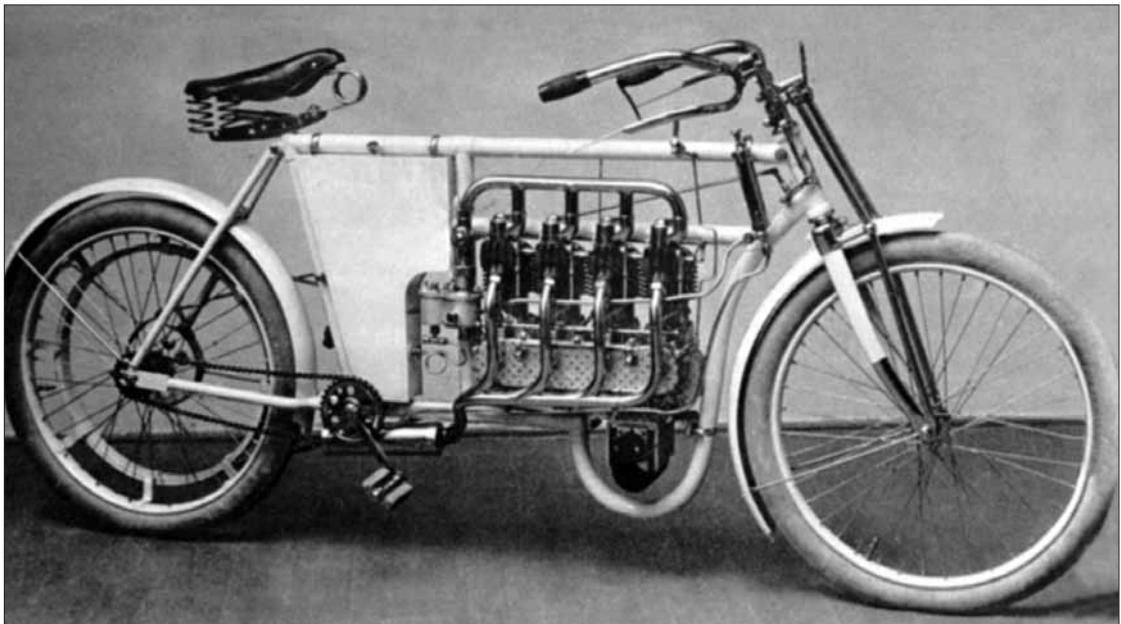
*Turistický typ BZ z roku 1903*

Roku 1904 firma Seidel & Naumann (ta, která před 10 roky odmítla česky psanou žádost V. Klementa) zdvořile požádala o licenční výrobu motocyklů Laurin & Klement pro Německo pod názvem „Germania“. Doma v Mladé Boleslavi začali s výrobou dvouválcových typů CCD (615 cm<sup>3</sup>), CCR (812 cm<sup>3</sup>) a CCRW (812 cm<sup>3</sup> s vodou chlazeným motorem). Vrcholným modelem byl CCCC s řadovým čtyřválcem 570 cm<sup>3</sup>, vyrobily se však jen 4 kusy. Tento rok byl vyvrcholením sportovních úspěchů značky. Kromě vítězství v Turíně, Vídni, Brně, Exelbergu (tam se Slavia objevily s nápisem „Republik“ na nádrži), Ústí nad Labem, Liberci atd. to bylo především druhé místo na Gordon Bennet Cup ve francouzském Dourdane v září roku 1904. Obsadil ho František Toman průměrnou rychlostí 79,4 km/h na jedno kolo.





*Laurin & Klement typ L 1904*



*Čtyřválcový typ CCCC z roku 1905*

Základní technické údaje motocyklů Laurin & Klement

typ	rok výroby	počet válců	objem (cm <sup>3</sup> )	vrtání x zdvih (mm)	výkon (kW/k)	rozvor (mm)	hmotnost (kg)	maximální rychlost (km/h)	počet kusů
A	1899-1901	1	184	60 x 65	0,9/1,5	1 325	50	30	212
B	1899-1904	1	240	66 x 70	1,5/2,0	1 325	55	40	540
C	1901-1904	1	511	85 x 90	2,5/3,0	1 350	70	–	35
BZ	1902-1904	1	331	75 x 75	1,8/2,5	1 350	58	60	690
BD	1902-1904	1	331	75 x 75	1,8/2,5	1 350	55	40	5
BZP	1902-1905	1	331	75 x 75	1,8/2,5	1 350	58	45	75
BZN	1903-1905	1	353	75 x 80	2,5/3,0	1 350	60	50	10
L75	1902-1910	1	353	75 x 80	2,5/3,0	1 350	63	50	typy L
L80	1902-1910	1	452	80 x 90	2,5/3,0	1 350	63	60	spolu
L85	1902-1910	1	633	85 x 108	2,9/4,0	1 350	65	70	965
LW	1903-1905	1	633	85 x 108	2,9/4,0	1 350	68	70	10
CC	1903-1906	V2	491	65 x 74	2,5/3,0	1 380	65	70	165
CCD	1904-1907	V2	615	70 x 80	2,9/4,0	1 380	66	75	675
CCR	1904-1910	V2	812	75 x 92	3,7/5,0	1 380	76	85	550
CCRW	1904-1905	V2	812	75 x 92	3,7/5,0	1 380	80	85	5
CCCC	1904-1909	4	570	55 x 60	3,7/5,0	1 550	75	75	4
LW	1905-1911	1	780	95 x 110	3,7/5,0	1 650	160	40	(tříkolka)

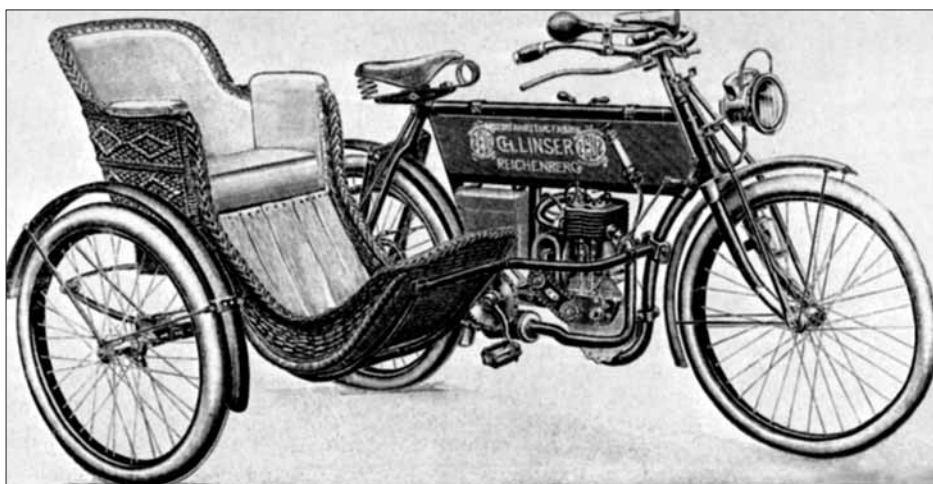


Laurin & Klement typ CCR z roku 1908

## Liebisch, Albin Hugo

Narodil se 26. července 1888 v Rumburku a ve Varnsdorfu se vyučil na opraváře bicyklů. Od roku 1907 byl osobním řidičem na panstvích v Německu. Po zranění během první světové války se roku 1915 usídlil v Krásné Lípě, kde byl mechanikem a řidičem průmyslníka Alfreda Hielleho, náruživého závodníka na automobilech Bugatti. Ten mu také umožnil se osamostatnit a roku 1925 založit továrnu na motocykly, které prodával pod názvem Čechie a pro německou klientelu jako Böhmerland.

Byl nekonvenčním konstruktérem, což se odrazilo i na vzhledu jeho motocyklů, komerční stránka podnikání pro něho nebyla podstatná. Neměl obchodní zástupce, motocykly prodával a větší opravy dělal přímo ve svojí továrně. Začátkem války roku 1939 Liebisch výrobu motocyklů ukončil. Roku 1945 po zkonfiskování podniku odešel do Německa a usadil se v Passau, kde založil firmu Bayerland Motorenbau. I když se už výrobě motocyklů nevěnoval, přece jen ještě roku 1952 postavil pro něj typicky dlouhý a nízký „Böhmerland“ s dvoudobým motorem Zündapp o objemu 198 cm<sup>3</sup> a celkovou kapotáží. Zemřel v Passau 9. listopadu 1965.



*Jeden z prvních motocyklů Linser z roku 1906*

## Linser

*Motorfabrzeuge-Fabrik Ch. Linser, Liberec (1902 (1906)-1910)*

Linserova továrna na kovové zboží a slévárna, založená roku 1858, patřila mezi nejstarší podniky svého druhu v Rakousko-Uhersku. Postupem času vyráběla stroje a zařízení pro textilní a potravinářský průmysl a hasičské stříkačky. První motocykly, které se objevily roku 1902, nesly název „Zeus“. Pod značkou Linser se prodávaly až od roku 1906. Na rozdíl od motocyklů „Zeus“, které používaly zahraniční motory převážně značek Zedel anebo DeDion, od roku 1906 se montovaly motory vlastní výroby.

Byly to jednoválce s mohutnými žebry a tzv. F-hlavou o objemu 492 cm<sup>3</sup> a výkonu 2,6 kW (3,5 k) a dvouválce 618 cm<sup>3</sup> o výkonu 3,3-3,7 kW /4,5-5 k (závodní stroje dosahovaly výkon 5,8 kW/8 k). Zapalování bylo vysokonapětové se svíčkou, převodovka dvoustupňová, pohon zadního kola řemenem anebo řetězem. Dobové reklamy uváděly, že každý motocykl byl, dřív než opustil továrnu, přezkoušen na elektrické motorové brzdě. K motocyklu mohly být připojeny i postranní vozíky s tehdy oblíbeným proutěným křeslem. Roku 1906 Linser postavil také lehký automobil (voiturettu), ale o rok později se výroby automobilů vzdal. V jeho dílnách však vznikly první automobily RAF, které baron Liebieg později vyráběl v nové továrně v Růžodole. Celkově se výroba motocyklů Zeus a Linser odhaduje na necelých 200 kusů, z čehož převážná část byla prodána zákazníkům do Německa.