

ALOIS PAVLŮSEK

# Báječná léta s Čezetou

Historie legendární značky



C PRESS

# Báječná léta s Čezetou

Vyšlo také v tištěné verzi

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



**Alois Pavlůsek**  
**Báječná léta s Čezetou**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2018

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

**ALBATROS**  **MEDIA**

Alois Pavlůsek

# Báječná léta s Čezetou

CPress  
Brno  
2018

# Báječná léta s Čezetou

**Alois Pavlůsek**

**Obálka:** Martin Sodomka

**Odpovědný redaktor:** Dalibor Kumr

**Technický redaktor:** Radek Střecha

Objednávky knih:

[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)

[eshop@albatrosmedia.cz](mailto:eshop@albatrosmedia.cz)

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-2222-8

ISBN e- knihy 978-80-264-2312-6

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2018 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4.

Číslo publikace 34736.

© Albatros Media a. s., 2018. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

**ALBATROS**  **MEDIA**

# Obsah

|   |    |
|---|----|
| Jak šla léta s ČZ . . . . .   | 7  |
| Motokola . . . . .  | 11 |
| 1930 – ČZ motokolo . . . . .  | 11 |
| 1932 – ČZ 76 Kaktus . . . . .   | 12 |
| 1933 – ČZ 98 . . . . .  | 14 |
| 1937 – ČZ 98 . . . . .  | 15 |
| 1938 – ČZ 98 Holand'an . . . . .  | 16 |
| Cestovní motocykly . . . . .  | 18 |
| 1934 – ČZ 175 . . . . .   | 18 |
| 1936 – ČZ 250 . . . . .   | 20 |
| 1938 – ČZ 350 . . . . .   | 21 |
| 1938 – ČZ 500 . . . . .   | 23 |
| 1946 – ČZ 125 A . . . . .   | 25 |
| 1947 – ČZ 125 B . . . . .   | 27 |
| 1948 – ČZ 125 t. . . . .  | 28 |
| 1950 – ČZ 125 C . . . . .   | 30 |
| 1950 – ČZ 150 C . . . . .   | 31 |
| 1950 – Trikolka ČZ 150 . . . . .  | 33 |
| 1954 – Jawa/ČZ 125/150 typ 351/352 . . . . .                                      | 35 |
| 1956 – Jawa/ČZ 125 typ 355 a 175 typ 356 . . . . .                                | 37 |
| 1960 – ČZ 175 typ 450, ČZ 125 typ 453 . . . . .                                   | 42 |
| 1961 – ČZ 250 typ 455 . . . . .   | 45 |
| 1961 – ČZ 125 typ 461, ČZ 175 typ 460 Svazarmovec . . . . .                       | 46 |
| 1963 – ČZ 175 typ 450.05 de Luxe, ČZ 125 typ 453.05 de Luxe . . . . .             | 47 |
| 1963 – ČZ 175 typ 450.08 . . . . .  | 49 |
| 1962 – ČZ 175 typ 470 Sport, ČZ 125 typ 473 Sport, ČZ 250 typ 475 Sport . . . . . | 50 |
| 1966 – ČZ 125 typ 473.4, ČZ 175 typ 470.4, ČZ 250 typ 475.4 Trial . . . . .       | 52 |
| 1967 – Italjet - ČZ 125 Rally . . . . .   | 53 |
| 1969 – ČZ 125 typ 476 a ČZ 175 typ 477 . . . . .                                  | 54 |
| 1970 – ČZ 175 typ 482 Trail . . . . .   | 60 |
| 1970 – ČZ 175 typ 482. 01 Cocy . . . . .  | 62 |
| 1971 – ČZ 250 typ 988 . . . . .   | 63 |
| 1973 – ČZ 125 typ 991, ČZ 175 typ 992 . . . . .                                   | 68 |
| 1974 – ČZ 250 typ 471 . . . . .   | 68 |
| 1976 – ČZ 350 typ 472 . . . . .   | 72 |
| 1980 – ČZ 250 typ 485 . . . . .   | 77 |
| 1982 – ČZ 175 typ 487 a ČZ 125 typ 488 . . . . .                                  | 78 |
| 1991 – ČZ 180 typ 487/3 a ČZ 125 typ 488/3 . . . . .                              | 79 |
| 1992 – ČZ 180 typ 487.4 a ČZ 125 typ 488.4 . . . . .                              | 81 |
| 1992 – ČZ 175 Roland . . . . .  | 82 |
| 1991 – Penta ČZ 125 Torete . . . . .  | 83 |
| 1993 – ČZ Cagiva 125 typ 866 Custom . . . . .                                     | 84 |
| 1996 – ČZ Cagiva 200 typ 869 . . . . .  | 84 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>Nerealizované prototypy</b> . . . . .                              | <b>86</b>  |
| 1939 – ČZ 500 Koch . . . . .  | 87         |
| 1947 – ČZ 125 Koch . . . . .  | 87         |
| 1966 – ČZ 175 typ 613, ČZ 125 typ 603 „Unifikovaná řada“ . . . . .    | 88         |
| 1970 – ČZ 250 typ 986 Street Scrambler . . . . .                      | 88         |
| 1970 – ČZ 200 typ 474 . . . . .                                       | 90         |
| 1971 – ČZ 200 typ 890 . . . . .                                       | 91         |
| 1971 – ČZ 125 typ 478, ČZ 175 typ 479 . . . . .                       | 91         |
| 1973 – ČZ 250 typ 986 Street . . . . .                                | 92         |
| 1978 – ČZ 350 typ 510 . . . . .                                       | 93         |
| 1984 – ČZ 250 typ 510 . . . . .                                       | 94         |
| 1985 – ČZ 175 typ 861 Standart, Tourist, Lux a Sport . . . . .        | 95         |
| 1986 – ČZ 175/180 typ 864 Trail . . . . .                             | 97         |
| 1988 – ČZ 125 typ 516 UNI . . . . .                                   | 98         |
| 1989 – ČZ 400 typ 863 . . . . .                                       | 98         |
| 1990 – ČZ 175 Bagpiper čili Dudák . . . . .                           | 99         |
| 1990 – ČZ 125 typ 519 . . . . .                                       | 99         |
| 1995 – ČZ Orion . . . . .   | 100        |
| <b>Skútry</b> . . . . .   | <b>101</b> |
| 1956 – ČZ typ 501/01 . . . . .  | 101        |
| 1960 – ČZ 175 typ 502 . . . . .                                       | 103        |
| <b>ČZ a sport</b> . . . . .   | <b>105</b> |
| <b>Soutěžní motocykly</b> . . . . .                                   | <b>106</b> |
| 1947 – ČZ 125 . . . . .   | 106        |
| 1948 – ČZ 125 . . . . .   | 106        |
| 1949 – ČZ 150 . . . . .   | 106        |
| 1952 – ČZ 150 typ 951 / ČZ 125 typ 952 . . . . .                      | 107        |
| 1954 – ČZ 150 typ 953/ČZ 125 typ 954 . . . . .                        | 107        |
| 1956 – ČZ 125/150 typ 959 . . . . .                                   | 109        |
| 1956 – ČZ 125/170 typ 955 . . . . .                                   | 109        |
| 1957 – ČZ 175 typ 957 / ČZ 125 typ 958 . . . . .                      | 109        |
| 1957 – ČZ 125/150 typ 960 / ČZ 175 typ 961 / ČZ 100 typ 963 . . . . . | 110        |
| 1962 – ČZ 250 typ 455 Skot . . . . .                                  | 111        |
| 1962 – ČZ 125 typ 962 / ČZ 175 typ 961 / ČZ 250 typ 966 . . . . .     | 111        |
| 1964 – ČZ 250 typ 970, ČZ 175 typ 971, ČZ 125 typ 972 . . . . .       | 112        |
| 1965 – ČZ 350 typ 973, ČZ 360 typ 974 . . . . .                       | 114        |
| 1973 – ČZ 250 typ 993 Trial . . . . .                                 | 114        |
| 1979 – ČZ 125 typ 515 / ČZ 125 typ 516 MTX . . . . .                  | 115        |
| <b>Motocykly pro terénní závody</b> . . . . .                         | <b>116</b> |
| 1961 – ČZ 250 typ 963, ČZ 175 typ 963 . . . . .                       | 117        |
| 1962 – ČZ 250 typ 964 . . . . .                                       | 117        |
| 1963 – ČZ 250 typ 967 . . . . .                                       | 118        |
| 1964 – ČZ 250 typ 968 . . . . .                                       | 119        |
| 1964 – ČZ 360 typ 969 . . . . .                                       | 120        |
| 1966 – ČZ 250 typ 980 . . . . .                                       | 123        |

|   |            |
|---|------------|
| 1966 - ČZ 390 typ 981                           | 129        |
| 1968 - ČZ 400 typ 982                           | 129        |
| 1970 - ČZ 380 typ 981                           | 131        |
| 1970 - ČZ 400 typ 981                           | 132        |
| 1970 - ČZ 125 typ 984                           | 134        |
| 1975 - ČZ 125 typ 511                           | 135        |
| 1977 - ČZ 125 typ 996                           | 138        |
| 1977 - ČZ 250 typ 997, ČZ 400 typ 998           | 139        |
| 1980 - ČZ 250 typ 978                           | 140        |
| 1983 - ČZ 250 typ 513, ČZ 400 typ 514           | 142        |
| 1983 - ČZ 125 typ 516                           | 143        |
| 1989 - ČZ 125 typ 519                           | 143        |
| 1989 - ČZ 250 typ 520                           | 144        |
| <b>ČZ na silnici</b>                            | <b>146</b> |
| 1950 - ČZ Walter 250/350                        | 146        |
| 1951 - ČZ 150                                   | 146        |
| 1952 - ČZ 250/350 typ 850/851                   | 147        |
| 1952 - ČZ 125 typ 852                           | 147        |
| 1954 - ČZ 250/350 typ 853/854                   | 148        |
| 1955 - ČZ 175                                   | 151        |
| 1959 - ČZ 125 typ 855                           | 151        |
| 1960 - ČZ 125                                   | 151        |
| 1961 - ČZ 175 typ 856                           | 151        |
| 1961 - ČZ 250 OHC typ 857                       | 152        |
| 1962 - ČZ 300 OHC typ 857                       | 153        |
| 1963 - ČZ 350 typ 857                           | 153        |
| 1964 - ČZ 125 typ 858                           | 154        |
| 1966 - ČZ 350/372 typ 859                       | 155        |
| 1967 - ČZ 250 typ 970 Junior                    | 156        |
| 1966 - ČZ 350/420 typ 860                       | 157        |
| <b>Přehled vyráběných motocyklů ČZ.</b>         | <b>160</b> |
| <b>Použitá literatura.</b>                      | <b>169</b> |
| <b>ČZ na výstavách a motocyklových srazech.</b> | <b>170</b> |





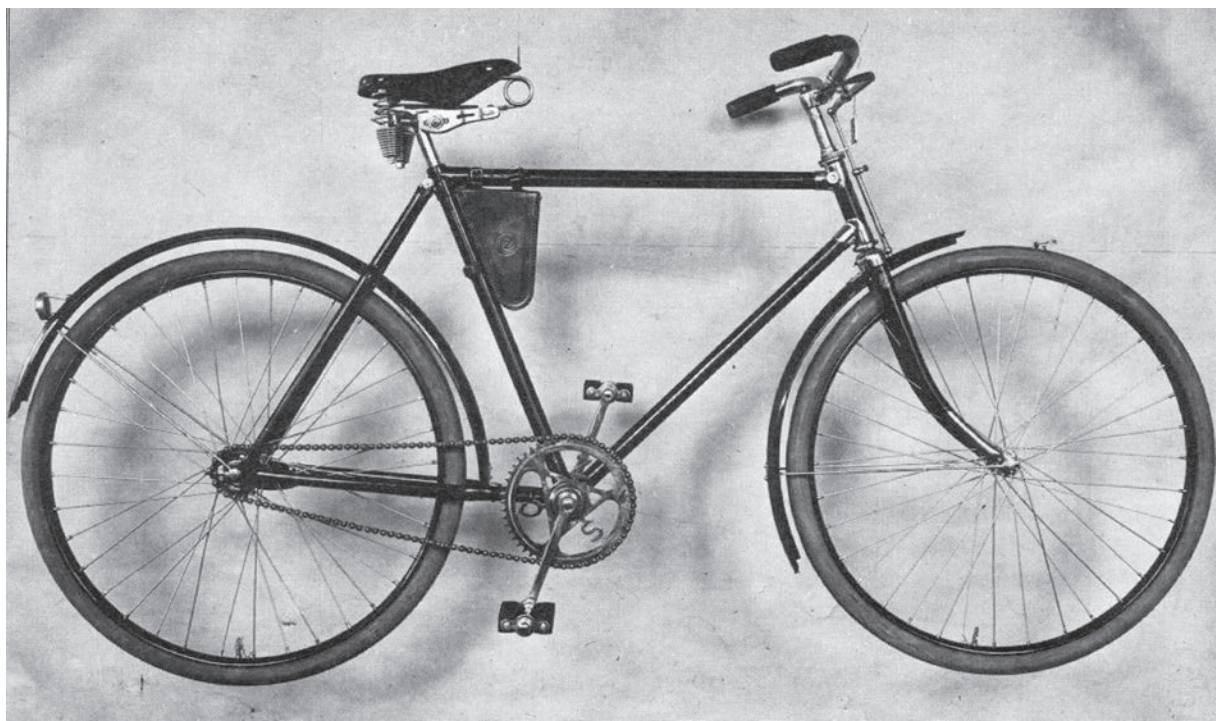
# Jak šla léta s ČZ

**H**istorie strakonické značky se takřka v ničem neliší od jiných světových výrobců motocyklů. Na začátku výroba zbraní, záhy doplněná výrobou jízdních kol, která brzy přešla do výroby motocyklů, a rozdíl je snad pouze v tom, že příčinou konce kdysi úspěšné značky nebyla přímá konfrontace s japonskou konkurencí, ale poněkud nepovedená privatizace v Čechách devadesátých let minulého století. Téměř přirozený vývoj – evoluce, chtělo by se říct.

V roce 1919 si strakonický rodák, architekt Karel Bubla, nechal v obchodním rejstříku pod číslem 508

zaregistrovat ochrannou známku Jihočeská zbrojovka, s. r. o., se sídlem ve Strakonících a už v září téhož roku se začalo s výstavbou nových dílen. Na jejich dokončení se však nečekalo a v následujícím roce třicet zaměstnanců zahájilo výrobu automatické pistole, i když zatím jen v provizorních podmínkách bývalého Holbmayerova mlýna v Plzni.

Budoucí architekt se s výrobou zbraní seznámil ve vídeňské zbrojovce, kde si přivydělával na studia, a svoje zkušenosti dokázal úspěšně zúročit, o čemž svědčí skutečnost, že v roce 1920 do rozbíhajícího se podnikání získal další společníky se vkladem



**Výroba jízdních kol stála na počátku produkce motocyklů celé řady věhlasných značek. Řadí se k nim i strakonická ČZ bicyklem vzor 1.**

1 200 000 Kč. Po dokončení budov ve Strakonících v roce 1921 pro Jihočeskou zbrojovku, s. r. o., pracovalo na padesát zaměstnanců a spojením s dalším výrobcem zbraní – firmou Hubertus z Vejprtu mladá společnost s ručením omezeným pokračovala v expanzi. V roce 1923 se dosavadní společnost s ručením omezením změnila na akciovou společnost Česká zbrojovka se sídlem v Praze.

V roce 1929 představenstvo akciové společnosti rozhodlo o rozšíření portfolia o další komoditu a vedle armádních pistolí ČZ vzor 24, leteckých kulometů LK 28 a LK 30, ale také svítilen Sessa či kleštiček pro vlakové průvodčí, měla nést například značku ČZ i jízdní kola. V téže roce Jihočeská zbrojovka, s. r. o., odkoupila Wippermannovu továrnu vyrábějící součásti jízdních kol v Kralupech nad Vltavou a její výrobní zařízení bylo přestěhováno do Strakonice včetně několika zaměstnanců. Nabídka jízdních kol na domácím trhu se velice brzy rozšířila o solidní bicykl CZS Rapid a od roku 1930 nesla strakonická firma nový oficiální název Česká zbrojovka Strakonice s ochrannou známkou ČZ.

Kromě jízdních kol byla zahájena i výroba článkových řetězů, a přestože byla původně celá produkce určena výhradně pro vlastní potřebu, postupně se článkové řetězy staly velmi dobrým exportním artiklem, což ostatně platí pro strakonickou továrnu i v současnosti, zatímco výroba bicyklů byla ukončena v roce 1945.

Už během prvního roku produkce bylo vyrobeno více než pět set kusů jízdních kol, ale pro zajištění stability společnosti to vzhledem ke kolísajícím objemům zbrojní výroby nemohlo stačit. Správní rada společnosti proto rozhodla o dalším rozšíření nabídky. Představení motorového kola, které si brzy vysloužilo díky žebrovaní válce přezdívku „Kaktus“, na pražském vzorkovém veletrhu v roce 1932 znamenalo jednoznačný úspěch a pro rok 1933 bylo rozhodnuto o přípravě vylepšeného modelu. Že se jednalo o správné rozhodnutí, potvrdil prodej více než tisícovky kusů během následujícího roku.

Logickým vyústěním dosavadního vývoje byla výroba motocyklů, na jejíž přípravě se začalo pracovat už v roce 1932. Prvním „skutečným“ motocyklem značky se v roce 1934 stala stopětasedmdesátka,

v nabídce značky brzy doplněná jednoválcovými dvoutakty ČZ 250 a ČZ 350, které obohatily tuzemský trh s motocykly v roce 1936. V tomtéž roce expandovala strakonická zbrojovka na moravské Slovácko, když byla v Uherském Hradišti zahájena výstavba nového závodu.

Vedoucím konstruktérem motocyklů v meziválečném období a krátce po válce byl Václav Pavlíček, pod jehož vedením vzniklo více než deset typů. Vrcholným modelem značky ČZ předválečného období byla dvouválcová pětistovka, která však neměla příliš času na to, aby naplno předvedla své kvality.

K přednostem všech motocyklů ČZ třicátých let 20. století patřily: primární převod ozubenými koly, dvojitý rám, nízké těžiště, účinné brzdy velkého průměru, velký světlomet, mohutné tlumiče výfuku a černý trvanlivý smalt. „Motocykly ČZ se vyznačují vysokou spolehlivostí, kvalitou a lácí, jsou to stroje, jejichž nákup představuje investici pro celý život.“ Tak zněl reklamní slogan, který pomáhal prodávat stroje v období mezi dvěma válkami. Po roce 1939 byly veškeré výrobní kapacity České zbrojovky nuceně převedeny na produkci kanonů a pum.

Vývoj motocyklů, i když jen v omezené míře, pokračoval i během druhé světové války v tzv. „Pokusném ústavu“, ze kterého byla po ukončení války zřízena opravná motocyklů. Vedoucím byl vynikající závodní jezdec Cyril Němec a mistrem Čeněk Kohlíček, který se po válce proslavil nejenom jako závodník, ale i konstruktér. Kromě sériově vyráběné stopětadvacítiky typu B zde vznikla celá řada zajímavých prototypů. Vedle nerealizované dvoustovky, skútru J. F. Kocha a dalších projektů zde byl postaven prototyp třístapadesátky „Bizon“, jejíž pohonná jednotka byla tvořena mohutnou vejcovitou čtyřrychlostní monoblokovou skříní doplněnou válcem, hlavou a pístem z předválečné ČZ 350. Stejně jako poválečná Jawa 250 – známý „Pérák“ – měla moderně řešený podvozek s teleskopickým odpružením předního kola a kluzákovým odpružením zadního kola. Během války se však nepodařilo dořešit problémy spojené se čtyřrychlostní převodovkou, takže druhý prototyp nebyl už ani dokončen a přednost ve vývoji dostala pro

poválečné období perspektivnější stopětdvacítka. Když Ústřední svaz průmyslu v červenci roku 1945 navrhl rozdělení sfér vlivu ve výrobě motocyklů tak, že strakonické zbrojovce byla přidělena výroba lehkých motocyklů do objemu 175 cm<sup>3</sup>, byl osud zajímavé třístapadesátky (známé jako Bizon) zpečetěn. 7. března roku 1946 vznikl národní podnik Česká zbrojovka, namísto výroby motocyklů vyšších kubatur byla rozšířena výroba řetězů, a když byly rozhodnutím sjezdu závodních rad z 22. 2. 1948 znárodněny všechny podniky, které měly více než padesát zaměstnanců, bylo o osudu ČZ na dlouhou dobu rozhodnuto.

Roku 1948 byla k základnímu závodu ve Strakonících připojena bývalá protivínská firma Premo, kde byla postupem času vyráběna ozubená kola, elektrické příslušenství a montovaly se tu dokonce i motory. V roce 1955 začal pobočný závod v Blatné vyrábět komponenty brzd a kol, kompletní přední vidlice i rámy motocyklů a bývalá Pražská akumulátorka v Březnici začala jako pobočný závod ČZ vyrábět tlumiče pérování. Mezitím byla v roce 1954 výroba zbraní převedena ze Strakonice do zbrojovek v Brně a Uherském Hradišti.

Prvním poválečným motocyklem, který vyjel z bran strakonické zbrojovky, se stala ČZ 125 A, výroba vyšších kubatur připadla Jawě a tato dohoda zůstala v platnosti i v roce 1953, kdy byla zahájena výroba tzv. „Jednotné“ nebo také „Národní řady“. Cílem tohoto projektu mělo být snížení nákladů a výroba motocyklů jednotného designu v obrovských sériích. V Jawě vyvinuli podvozek, motory o objemu 250 a 350 cm<sup>3</sup> a také design nového stroje byl dílem pražských konstruktérů, ve Strakonících měli zajistit pouze vývoj dvou menších motorů o objemu 125 cm<sup>3</sup> a 175 cm<sup>3</sup> a výrobu strojů nižších objemových tříd. Pro značku ČZ to prakticky znamenalo ztrátu identity nejenom kvůli náhradě tradičního černého laku za jawskou vínově červenou a od roku 1955 kvůli novému názvu podniku – České závody motocyklové n. p. Nové stopětdvacítky, stopadesátky a stopětasedmdesátky nesoucí značku Jawa-ČZ přes modernější vzhled nenabízely o mnoho víc než původní lehké stopětdvacítka a stopadesátka ČZ.

Rokem 1959 bylo spojení značek Jawa a ČZ formálně ukončeno a od roku 1960 se stroje vyráběné pod značkou ČZ začaly od produkce Jawy lišit. Pro ČZ byl od začátku šedesátých let v porovnání s Jawou charakteristický sportovnější styl a strakonické motocykly se mimo jiné vrátily i ke svým tradičním barvám – černé a šedé. Zatímco Jawa dál vyráběla motocykly s rámem svařeným z trubek čtyřhranného průřezu, motocykly ČZ měly rám vyrobený z trubek s kruhovým průřezem. Částečně se změnil i blok motoru, který již nesl znak ČZ a výrobní číslo začínající číslem typu motocyklu. Nové, přesnější tvarování kanálů, jiná hlava válců a tím pádem i vyšší stupeň komprese s sebou přineslo i žádoucí zvýšení výkonu v porovnání s motocykly „Jednotné řady“ a Čízy si na rozdíl od Jawy klidně vystačily s jedním výfukem umístěným na levé straně. Zlepšilo se tak chlazení přední části válce podporované mohutnějším žebrováním a zlepšilo se rovněž proudění plynu ve spalovacím prostoru. V březnu roku 1960 se dostala do prodeje první, tzv. nultá série čítající tisíc vyrobených kusů. Jawa-ČZ 125 typ 355 byla nahrazena typem ČZ 125 typ 453, Jawa-ČZ 175 typ 356 se dočkala náhrady modelem ČZ 175 typ 450 a v roce 1961 výrobní program doplnila i první poválečná dvěstěpadesátka ČZ typ 455.

K padesátému výročí založení značky ČZ připravili v objemových třídách 125 a 175 cm<sup>3</sup> nové modely typ 476 a 477, které po konstrukční stránce sice vycházely z dosud vyráběných modelů, ale jejich design odpovídal soudobým trendům a na pařížském autosalonu v roce 1970 byl oceněn zlatou medailí. Sedmdesátá léta však znamenala pro náš motocyklový průmysl téměř dokonalou zkázu. Nejenže na vyspělých trzích začali kralovat japonští výrobci, ale výroba motocyklů značek ČZ a Jawa byla díky zajištěným zakázkám socialistických odběratelů na dlouhá léta dopředu označena jako stabilizovaná a ke konci sedmdesátých let dokonce jako útlumová. Ve Strakonících se od roku 1975 začaly vyrábět automobilové převodovky, od roku 1978 byly konstrukční kapacity podniku využívány spíše pro vývoj motorových pil nebo stacionárních motorů, které se měly stát hlavní náplní výroby, a v roce 1981 byla zahájena výroba turbodmychadel.

Ve Strakonících chyběly prostředky nejen na vývoj, ale i na pouhou obnovu strojního zařízení, což se pochopitelně odráželo na kvalitě, až dokonce i dosavadní velmi spokojený hlavní odběratel SSSR přestal mít o nekvalitně vyrobené české motocykly zájem. Stopětadvacítka a stosedmdesátpětka byly po dvacetileté produkci beznadějně zastaralé po všech stránkách, ale místo jejich modernizace, když už ne náhrady, byla výroba rozšířena o dvěsta a třístapadesátku. Nešlo ovšem o rozšíření nabídky o výkonné moderní motocykly. To jen v Jawě nestačili plnit požadavky hlavního odběratele – tehdejšího Sovětského svazu na dodávky robustních a levných dopravních prostředků, čemuž odpovídaly nejenom technické parametry, ale i design nových motocyklů. Přesto během let 1981 až 1983 vznikl prototyp skutečně moderního motocyklu poháněného čtyřdobým motorem, který se téměř dostal do sériové výroby. Na soumraku výroby motocyklů ve Strakonících už nemohlo nic změnit ani ukončení výroby převodovek v roce 1987.

V roce 1992 se však přece jen zdálo, že ve Strakonících budou vyráběny motocykly přinejmenším

evropské úrovni: 1. ledna 1992 byla ustanovena dceřiná společnost ČZ Cagiva a v následujícím roce měl společný podnik ČZ-Cagiva obdržet od Evropské rozvojové banky půjčku 15 miliard lir pro restrukturalizaci a modernizaci strojního zařízení. Celkové investice měly činit 72 miliard lir, což mělo umožnit italské společnosti Cagiva počínaje rokem 1996 produkovat ve Strakonících 40 000 motocyklů. Na konci roku 1995 se stal generálním ředitelem čtyřiapadesátiletý Paolo Donghi, který předtím pracoval jako generální ředitel legendární značky Moto Guzzi.

Jako první výsledek spolupráce s novým investorem se v roce 1993 představila stopětadvacítka ČZ Cagiva 125 Roadster typ 861 a o dva roky později k ní přibyla čtyřtaktní dvoustovka ČZ Cagiva 200 typ 869. V plánech bylo ještě enduro poháněné stejným motorem jako dvoustovka. Jeho první před-sériové kusy byly sice smontovány ještě v roce 1996, ale ke skutečné sériové výrobě už nedošlo. V roce 1997 byla výroba motocyklů ve Strakonících definitivně ukončena a jedině, co z motocyklové továrny zbylo, je výroba motocyklových řetězů.

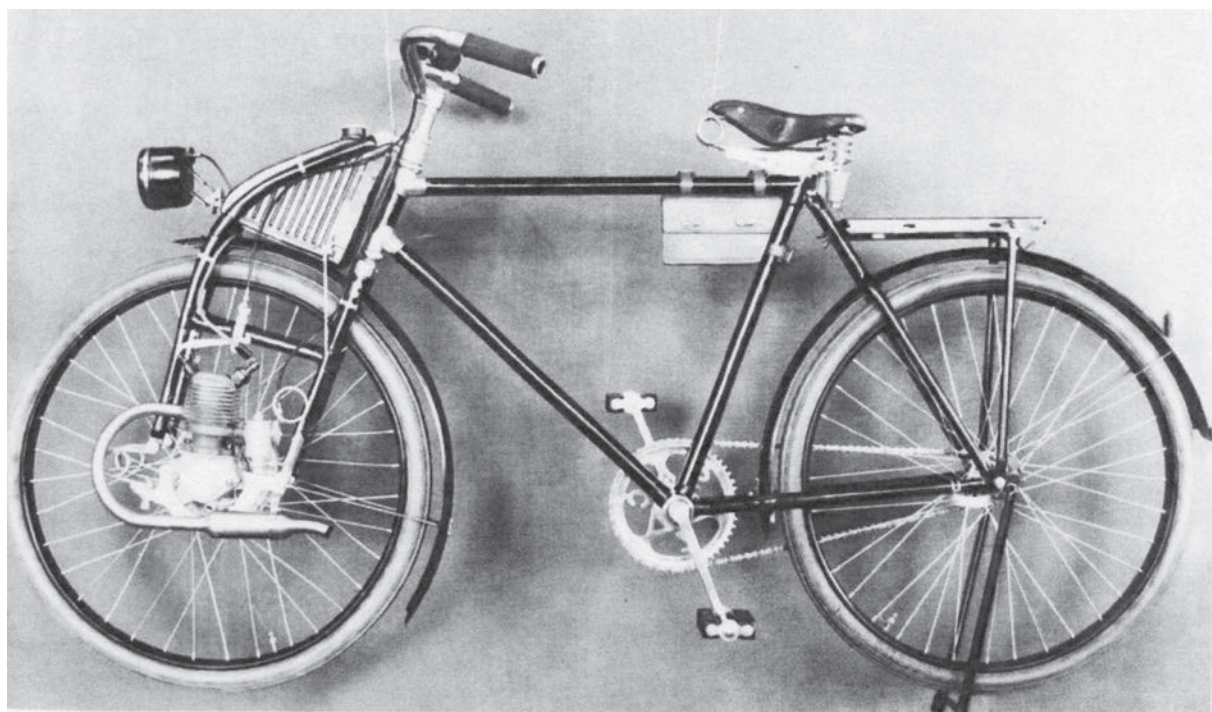
# Motokola

## 1930 – ČZ motokolo

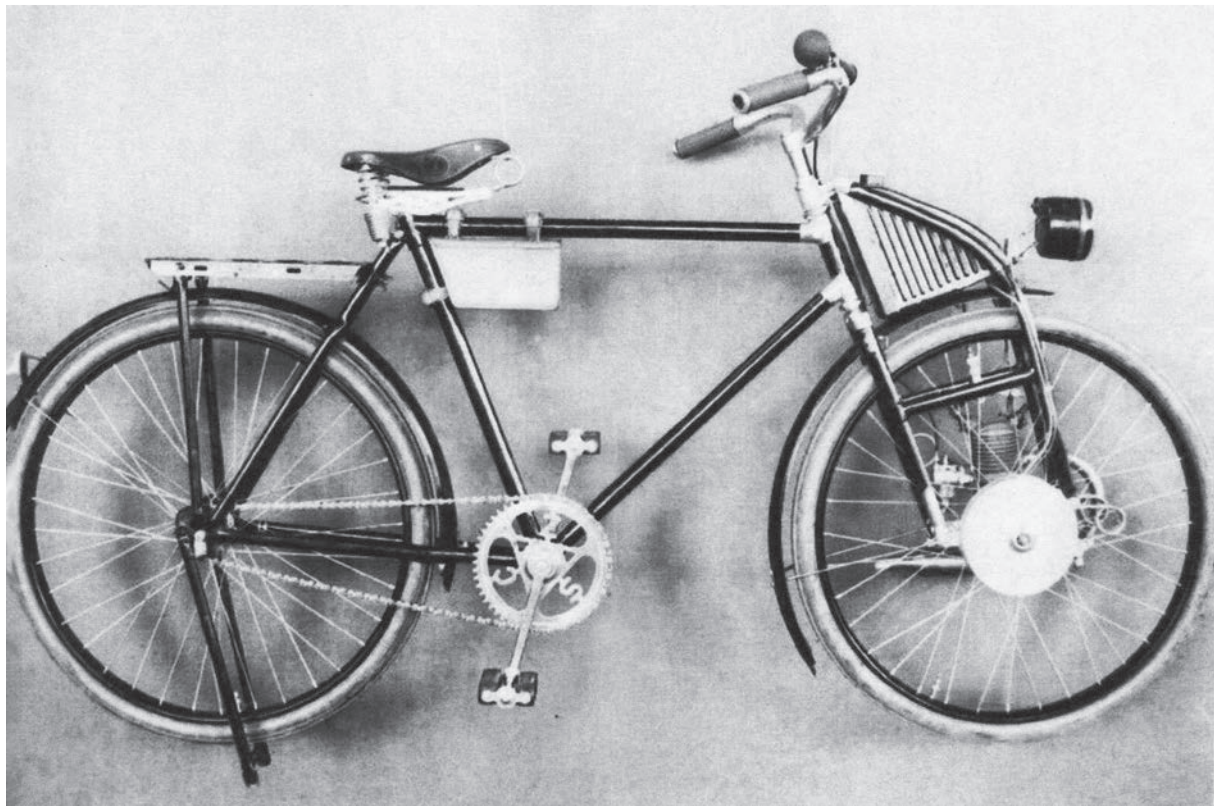
Na motorovém kole, které se dalo pořídit a provozovat s nízkými náklady, mohla podle tehdejších předpisů jezdit každá svéprávná osoba starší čtrnácti let i bez řidičského průkazu, poznávací značky a nebylo ani zapotřebí platit silniční daň či povinné pojištění. To všechno slibovalo v případě vhodné konstrukce možnost dosáhnout zajímavých zisků i stabilního výrobního programu.

Hlavním iniciátorem výroby motorových kol a později i motocyklů byl tehdejší technický ředitel, absolvent techniky ve Vídni, Ignác Uhl, který před první světovou válkou pracoval pod vedením slavného českého rodáka Ferdinanda Porsche u rakouské společnosti Steyr.

Jako vzor pro výrobu motorového kola značky ČZ byla použita starší konstrukce jiné rakouské společnosti – Austro. Konkrétně se jednalo o v Rakousku již nevyráběný typ Motorette s pohonnou



*Pohled na jeden ze strojů dvacetikusové série z roku 1931.*



*Motokolo ČZ z roku 1931 bylo postaveno podle vzoru rakouského Austro Motorette.*

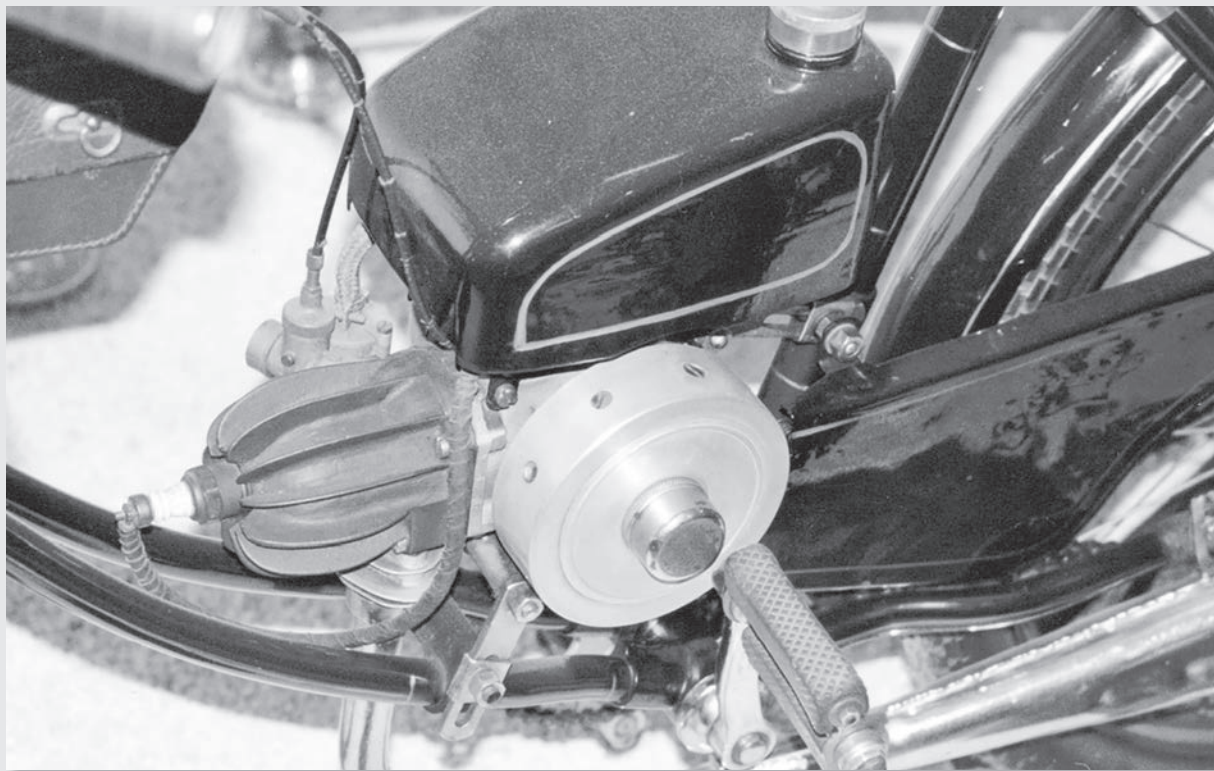
jednotkou o objemu 50 cm<sup>3</sup> umístěnou na pravé straně u předního kola.

První vzorek byl vyroben už v roce 1930. Motorové kolo ČZ vzniklo ve spolupráci s firmou Mořic Andršt a pro jeho stavbu bylo jako základ použito jízdní kolo robustní konstrukce ČZ vzor 1. Malý motor o objemu 60 cm<sup>3</sup>, vyvinutý ve Strakonících a disponující skromným výkonem 1,1 kW (1,5 k), umožňoval 30kg vážícímu stroji dosáhnout až 30 km/hod při spotřebě 1,5 l /100 km, ale díky nepřilíš šťastné koncepci neměl tento první motorem poháněný dopravní prostředek ze Strakonice zrovna nejlepší jízdní vlastnosti. V roce 1931 bylo vyrobeno pouhých dvacet motokol, které byly dílem rozmontovány, dílem nabídnuty zaměstnancům.

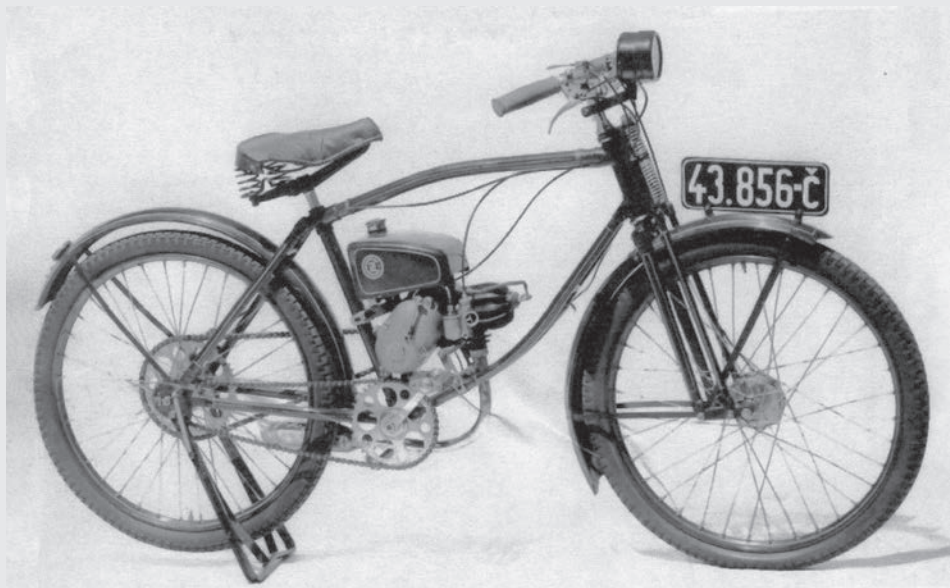
## 1932 – ČZ 76 Kaktus

V září roku 1931 byly podle návrhu Václava Pavlíčka, pozdějšího technického ředitele ČZ, a konstruktérů Josefa Hansela a Josefa Hájka dokončeny práce na konstrukci nového motokola, které se od prvního provedení lišilo uložením motoru v těžišti, nad pedály původního bicyklu.

Kromě této koncepce se sice ještě zvažovalo motokolo stejné koncepce jako neúspěšný typ ČZ 1960 z roku 1930, tedy s pohonem předního kola podle vzoru motokola představeného firmou NSU v roce 1930. Nakonec byla zvolena vlastní konstrukce a motokolo NSU připomínala pouze pohonná jednotka, lišící se od německého vzoru vyústěním válce z motorového bloku. K pohonu nového stroje byl tedy použit dvoudobý tříkanálový jednoválec o objemu 76 cm<sup>3</sup> a výkonu 1,1 kW



*Typické žebrování válce pohonné jednotky nového motokola ČZ stálo za přezdívkou „Kaktus“.*



*K tomu, aby vzniklo kvalitní motokolo, nestačilo jenom opatřit rám jízdního kola pohonnou jednotkou. Motokolo ČZ 76 Kactus mělo blíž k malému motocyklu než jízdnímu kolu.*

(1,5 k) s karburátorem Graetzin a setrvačnickovým zapalováním R. Bosch. Motor byl vybaven pístem s deflektorem a nesnímatelnou hlavou válce, jehož žebrování přineslo motokolu výstižnou přezdívku – „Kaktus“.

Konstrukční zajímavostí, která se stala takřka poznávacím znakem všech předválečných motorů ČZ, byl primární převod soukolím s přímým ozubením, od něhož bylo poháněno zadní kolo, zatím ještě bez převodovky, sekundárním řetězem. Trubkový rám byl ve spodní části zdvojený, silnější byly i ráfky kol a přední vidlice byla odpružena pomocí krátkých kyvných ramen. Bezpečnosti jízdy zcela jistě prospělo použití malých bubnových brzd na obou kolech. Hmotnost vzrostla na 40 kg, ale stoupla také nejvyšší rychlost na 35 km/h. To vše v roce 1932 za příznivou cenu 2 550 Kč.

Pro povrchovou úpravu byla zvolena černá a červená barva se zlatým nebo bílým linkováním, ale bylo postaveno i několik motokol s modrým lakem.

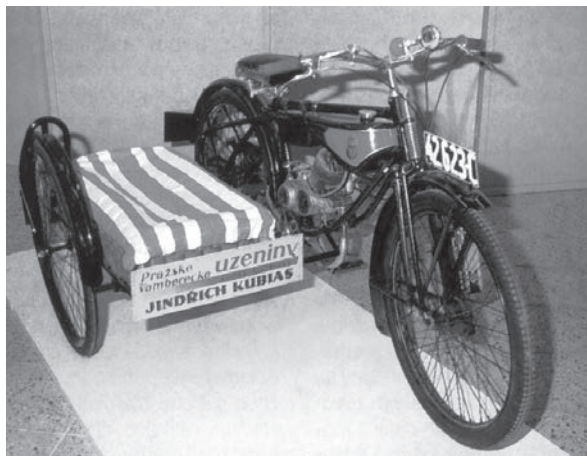
Ještě do konce roku 1931 bylo vyrobeno prvních 250 motokol typu ČZ 76 a na konci února bylo motokolo schváleno k uvedení do běžného provozu. O správnosti zvolené koncepce, která měla blíž k lehkému motocyklu než k jízdnímu kolu, svědčil celkový počet vyrobených strojů – 492 kusů.

## 1933 – ČZ 98

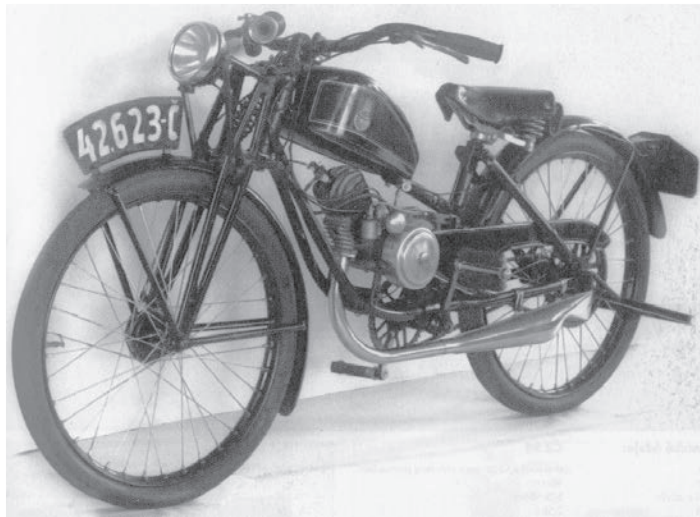
V roce 1933 se představil nástupce tzv. Kaktusu, motokolo ČZ 98, které bylo připravováno v roce 1932 během výroby svého předchůdce. Iniciátorem jeho vzniku byla výkonnější pohonná jednotka Fichtel-Sachs a v roce 1932 bylo pro studijní účely dokonce zakoupeno motokolo britské provenience Coventry Eagle s motorem Villiers o objemu 98 cm<sup>3</sup>. Vyhodnocení situace pak vedlo k zahájení výroby výkonnějšího a dokonalejšího modelu, který dostal označení ČZ 98.

Rám nového modelu už nebyl svařovaný, ale sešroubovaný z trubek. Motor s letmo uloženou klikou sice zůstal na stejném místě zrovna tak jako karburátor Graetzin a zapalování Robert Bosch, ale

především se zvětšil objem na 98 cm<sup>3</sup> a tím pádem vzrostl i výkon na celé 1,48 kW (2 k) dosahované při 2 000 ot/min a samozřejmě i nejvyšší rychlost 60 kg vážícího stroje, která nyní činila 45 km/hod při spotřebě pouhých 2 l/100 km.



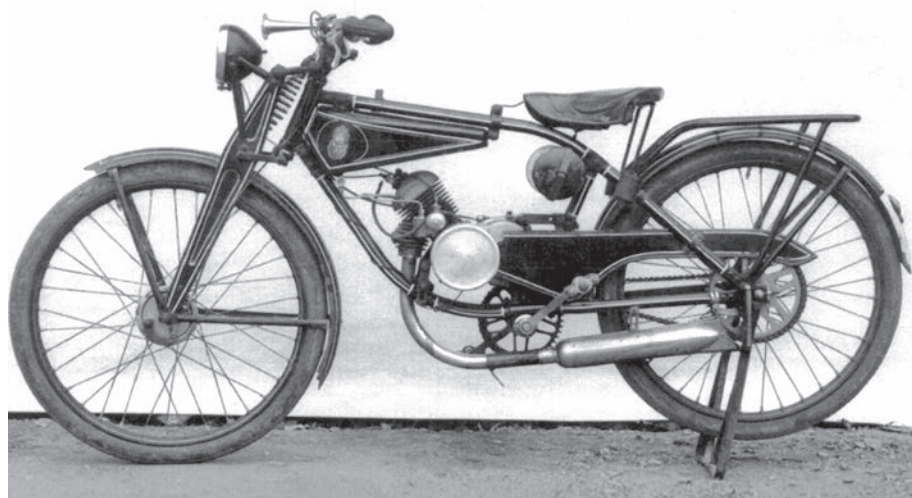
**Původní provedení motokola ČZ z roku 1933 s vahadlovou přední vidlicí.**



**Motokolo ČZ 98 modelového roku 1934 v provedení pro dámy, ještě s prototypovou přední vidlicí a sedadlem bicyklového typu.**

ČZ 98 byla nabízena stejně jako předchozí ČZ 76 v barevném provedení černá nebo luxusnější





**Motokolo ČZ 98 v provedení z roku 1935 s novým sedadlem motocyklového typu, přední lisovanou vidlicí a upraveným tvarem nádrže.**

indiánská červená, v obou případech doplněná bílými nebo zlatými linkami.

Kromě standardní verze byla v roce 1934 nabídka motokol rozšířena o tzv. „dámské“ provedení, které se lišilo především sníženou horní trubkou rámu, čímž mělo být usnadněno nasedání na motokolo dámám v sukních. Ve stejném roce se na prototypch objevila nová přední lisovaná vidlice s vyraženými otvory, která pak byla od roku 1935 montovaná mírně upravená – bez otvorů. Pro modelový rok 1934 byla v děleném bloku motoru na bronzovém ložisku dvakrát uložená klika, válec měl klasické přepouštěcí kanály a jeho hlava měla dvě vodorovná chladičí žebra.

V roce 1935 bylo původní sedadlo bicyklového typu, upevněné na svislé trubce, nahrazeno novým sedadlem používaným u motocyklů a přibyl pevný kryt zapalování, který se objevil už u některých strojů modelového roku 1936. Rok 1935 je zajímavý také tím, že se značka ČZ objevila prostřednictvím typu 98 na motocyklových soutěžích.

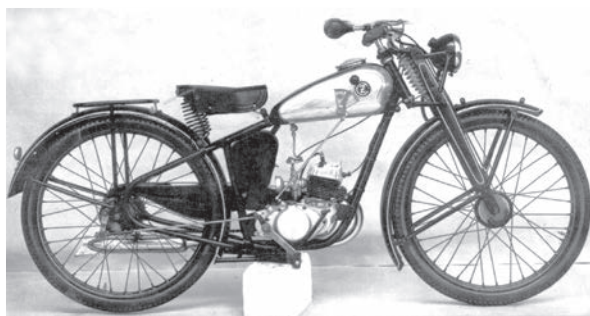
Drobné změny byly provedeny u ČZ 98 modelového roku 1936, z nichž nejvýznamnější byla změna tvaru přední části palivové nádrže, větší žebrování válce, jehož hlava měla jenom jedno vodorovné chladičí žebro, nové bylo koleno výfuku a zvětšilo se předsunutí předního úchytu motoru. V této

podobě pak bylo motokolo ČZ 98 vyráběno až do roku 1937.

Bezrychlostní motokolo ČZ 98 znamenalo jednoznačný úspěch. Celkem bylo vyrobeno 3 822 motokol prodávaných za téměř stejnou cenu (2 850 – 2 950 Kč) jako původní „Kaktus“.

## 1937 – ČZ 98

Během roku 1936 pokračovali ve strakonické zbrojovce v modernizaci ČZ 98, kterou se motokolo ještě více přiblížilo skutečnému motocyklu. Nejvýznamnější změnou byla zaoblená palivová nádrž,



**Prototyp ČZ 98 z roku 1936.**

ale mnohem důležitější změny se odehrály na rámu, a především na pohonné jednotce. Původní motokolo připomínala už jenom řídlítka bicyklového provedení a šlapadla, která však sloužila jenom k nastartování, nový motor spojený s dvoustupňovou převodovkou měl totiž dostatek síly, aby už nebylo motokolu nutné pomáhat šlapáním při jízdě do kopce.

Nový motor si sice zachoval původní objem, ale konstrukce využívala Schnurleho patent kombinující vratné vyplachování a píst s plochým dnem, a především byla doplněna dvoustupňovou převodovkou, takže motocykl o výkonu 1,8 kW (2,4 k) dokázal motocykl o hmotnosti 54 kg dosahovat rychlosti až 60 km/hod. Drobným nedostatkem bylo umístění zapalování příliš blízko karburátoru Graetzin Kf 13,5, což mohlo být v případě přílišného přeplavení plovákové komory třeba i příčinou požáru.

Výkonnější motor byl osazen do upraveného šroubovaného rámu z plechových profilů, který se společně s novou vahadlovou přední vidlicí Webb, odpruženou tlačnou pružinou, postaral o zlepšení jízdních vlastností a dostatečné osvětlení vozovky zajišťoval u prvních sérií z roku 1937 reflektor Bosch.

Takto upravené motokolo se poprvé představilo 7. února 1937 na VIII. zimní soutěži a na jarním

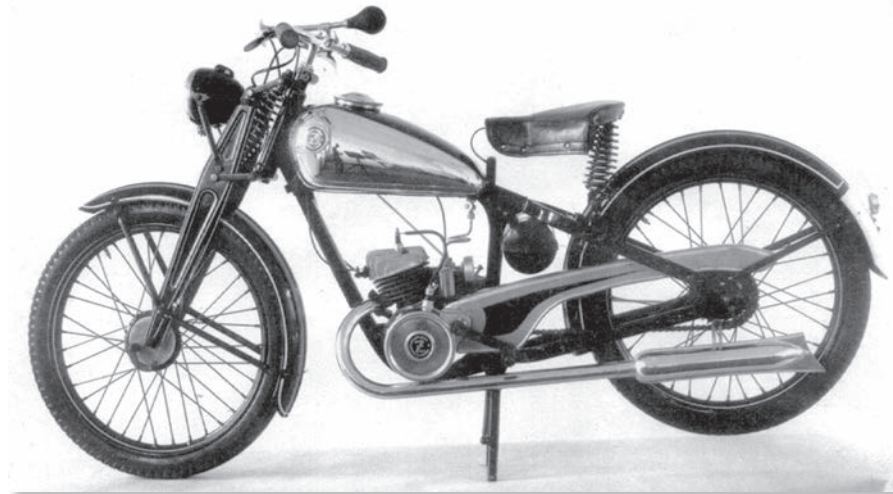
Pražském vzorkovém veletrhu. První sériová motokola pak přišla do prodeje v květnu téhož roku a zájem byl obrovský. Do začátku druhé světové války a poté ještě v letech 1946 a 1947 bylo vyrobeno 12 166 včetně pozdějších modelů, přičemž v roce 1947 bylo posledních 173 strojů smontováno z dochovaných dílů.

V roce 1938 byla ČZ 98 jenom mírně upravena montáží vlastního reflektoru ČZ a původní karburátor Graetzin Kf 13,5 byl nahrazen větším modelem Kf 14. Motokolo ČZ 98 bylo dodáváno v černém laku kombinovaném chromem nebo matným stříbrným lakem s bílými a od roku 1938 modrými linkami. V roce 1938 bylo provedení s chromovanými boky palivové nádrže prodáváno za 3 300 Kč, méně atraktivní provedení s lakovanými boky bylo o 200 Kč levnější.

## 1938 – ČZ 98 Holand'an

Rok 1938 přinesl zdokonalení oblíbeného motokola v podobě třírychlostní převodovky. V tomto roce byl vyroben první prototyp takto upraveného motokola, které už vlastně motokolem ani nebylo, tedy alespoň část jeho produkce, jejíž motor se už nestartoval pomocí bicyklových pedálů, ale startovací

*Motokolo ČZ 98 v modelovém provedení z roku 1938.*



páskou jako skutečný motocykl. Sériová výroba byla zahájena v následujícím roce a do konce roku bylo vyrobeno 518 strojů tohoto typu.

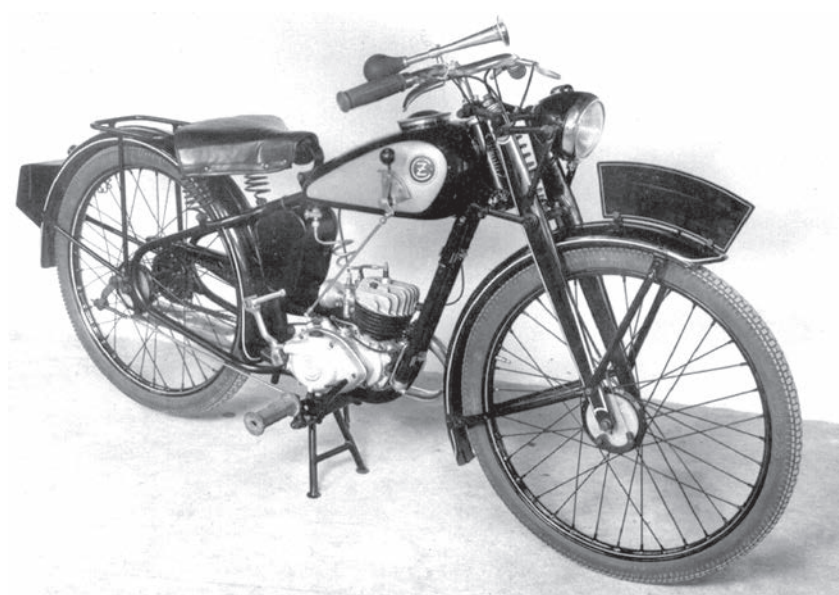
Tato úprava byla realizována u motocyklů určených pro export do zemí, kde byla motokola opatřena pedály legislativně znevýhodněna – několik desítek strojů bylo skutečně vyvezeno i do Německa a pravděpodobně na popud holandského odběratele byl tento model označen jako „Holandské motokolo“. Většina z vyrobených motokol si však našla zájemce na tuzemském trhu.

Na rozdíl od staršího modelu s dvourychlostní převodovkou bylo u strojů s třírychlostní převodovkou upuštěno od montáže bicyklových pedálů, které byly nahrazeny startovací pákou uloženou na pravé straně motorového bloku. Podle dobových prospektů dosahovala třírychlostní ČZ 98 rychlosti 65 km/hod. Na domácím trhu se prodávalo jen o málo draž než původní dvourychlostní provedení – za 3 500 Kč.

V roce 1946 bylo z dochovaných dílů a součástí smontováno asi 2 000 kusů strojů ČZ-98 s třírychlostní převodovkou, které se od předválečného provedení lišily umístěním startovací páky na levé straně.

Poválečné „Stovky“ byly modernizovány stejně jako první poválečný motocykl ze Strakonice – ČZ 125 A. Přední vidlice byla opatřena tlumičem pérování a kola měla širší ráfky – 51 mm místo původních 40 mm – a poslední vyrobené „Stovky“ měly zvětšená krajní žebra na hlavě válce. Palivové nádrže měly černě lakované boky, oddělené od stříbrně lakovaného zbytku nádrže jednou červenou linkou doplněnou dvěma bílými linkami v černě lakovaném boku. Několik motocyklů bylo vyrobeno i s chromovanými palivovými nádržemi anebo byly motory o objemu 98 cm<sup>3</sup> zamontovány do podvozku ČZ 125 A, která vlastně na základech motokola ČZ 98 vznikla.

Celá poválečná produkce „Stovek“, včetně malé série smontované ještě v roce 1947, si našla zákazníky na domácím trhu a zůstalo i u přezdívky „Holandaň“, i když už vlastně o žádného Holanďana ani o motokolo nešlo.



**ČZ 98 s třírychlostní převodovkou z roku 1938.**

# Cestovní motocykly

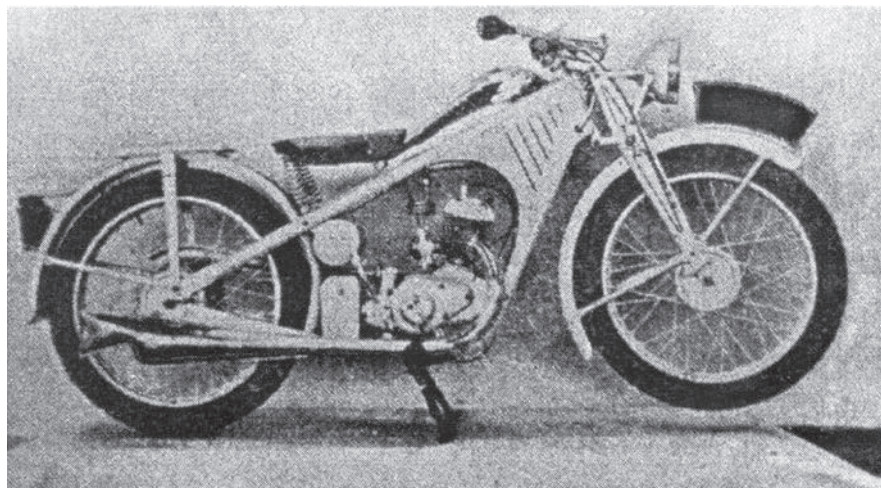
## 1934 – ČZ 175

Pražský autosalon se na podzim roku 1934 stal místem premiéry prvního skutečného motocyklu od základu vyvinutého ve Strakonících. Původně se mělo jednat spíše o zesílené motokolo zbavené pedálů a vybavené motorem o objemu 150 cm<sup>3</sup>, ale nakonec byly vystaveny dva prototypy vyvedené v bílém a černém laku, které byly spíše zmenšeninou větší dvěstěpadesátky, jejíž vývoj nešel tak rychle, jak by si představenstvo společnosti Česká zbrojovka Strakonice, a.s. představovalo.

Vývoj nového motocyklu trval pouhých šest měsíců a strakoničtí konstruktéři se nechali inspirovat motocykly značek Zundapp a DKW, které patřily ke špičce v této kategorii. Byla to dobrá volba, která se prakticky ihned odrazila v zájmu návštěvníků pražského autosalonu, a ještě na sklonku roku 1934

bylo rozhodnuto o zvýšení objemu na 175 cm<sup>3</sup> a do jara následujícího roku mělo být dokončeno prvních 500 sériových motocyklů. Jak se mělo ukázat, šlo o velice podhodnocený odhad poptávky.

Sériové stroje se od vystavovaných prototypů lišily nejenom větším objemem válce, ale i absencí nožního řazení, které nahradila ruční páka, a zmizely i plechové výztuhy u hlavy rámu. Srdcem motocyklu byl vzduchem chlazený jednoválcový dvoudobý motor o objemu 172,5 cm<sup>3</sup>, který dosahoval výkon 4 kW (5,5 k) při 3 800 1/min. Klikový hřídel měl uložený na valivých ložiskách, primární převod ozubenými koly a zapalování setrvačnickovým magnetem, které však bylo vzhledem k velikosti motoru poněkud předimenzované, a tak nejčastější závadou jinak velmi spolehlivého motocyklu bývalo ustřížení klínku zapalování. Na zadní kolo byl výkon motoru přenášen prostřednictvím vícelamelové spojky



**Prototyp ČZ 150  
z roku 1934.**

v olejové lázni a třístupňové převodovky v bloku s motorem. Motocykly z roku 1935 měly ještě malé žebrování válce a pouze jeden výfuk.

Podvozek byl tvořen zdvojeným rámem z lisovaných a válcovaných profilů, přední kolo bylo uchyceno ve vahadlové vidlici odpružené centrálním perem – systému Webb, zatímco zadní bylo v duchu doby neodpruženo. Při hmotnosti 95 kg a spotřebě 2,5 – 3,5 l/100 km byla stopětasedmdesátka schopna ujíždět rychlostí až 80 km/h. Poměrně robustní motocykl byl nejprodávanějším modelem z celé předválečné výrobní řady ČZ nejenom díky svým vlastnostem. Elegantní motocykl dodávaný v černém laku s bílými linkami měl i poměrně příznivou cenu – 4 250 Kč.

ČZ 175 se dokázala prosadit i ve sportu. V roce 1935 se zúčastnilo pět těchto strojů Velké motocyklové soutěže, kterou všech pět dokázalo absolvovat bez trestných bodů a přivést do Strakonice pět zlatých medailí.

Pro rok 1936 byla stopětasedmdesátka modernizována. Nejnápadnější změnou byla dvojice výfuků, nová mohutnější přední vidlice, větší kola, blatníky opatřené prolisy a větší palivová nádrž se širším sedlem. ČZ 175 byla od tohoto roku nabízena ve verzi Standart a luxusnější Special, která měla kromě rozsáhlejšího použití chromu i zvýšený

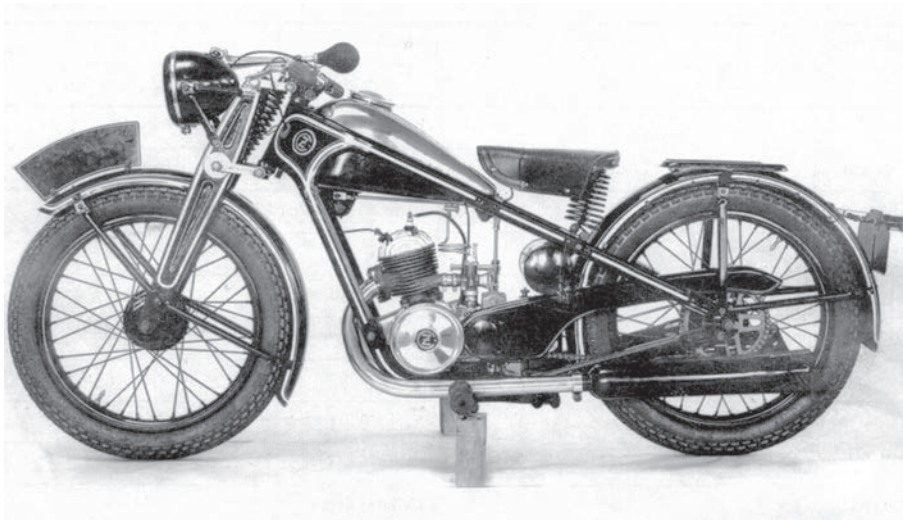
výkon motoru na 4,7 kW (6,4 k) (díky čemuž vzrostla nejvyšší rychlost na 90 km), větší chladičí žebra válce a větší reflektor.

V roce 1937 převzalo čtrnáct motocyklů ve vojenském provedení Ministerstvo národní obrany a v následujícím roce putovalo k armádě dalších 313 stopětasedmdesátek. Od běžné sériové produkce se tyto motocykly lišily nátěrem kombinujícím khaki a stříbřenku, pneumatikami s hrubým vzorkem a zesíleným nosičem nad zadním blatníkem pro převoz nákladu.

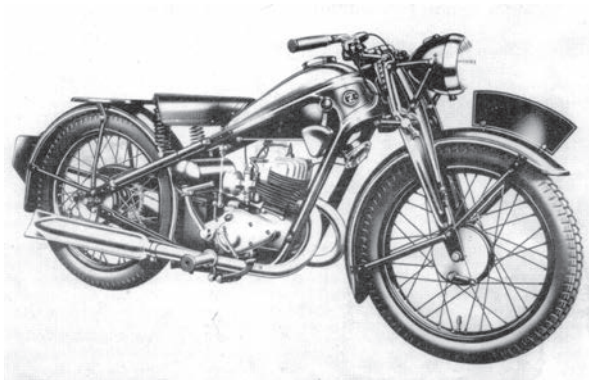
V prospektech ČZ pro rok 1937 se dá napočítat už pět modelů lišících se výkonem elektrické soustavy, v případě modelů označovaných písmenem B také doplněním výbavy o akumulátor, usměrňovač a elektrickou houkačku. Ke konci roku začaly být montovány brzdové bubny o průměru 150 mm, a kdo měl zájem, mohl si připlatit za nožní řazení.

Rok 1938 přinesl nejenom náhradu plechových brzd za lité bubny o průměru 150 mm pro všechny nabízené verze, ale i nový reflektor a zadní osvětlení vlastní výroby. Nejlevnějším provedením zůstal model Standart s černě lakovanými řídítky, tlumiči výfuků a krytem palivové nádrže a nejdražší variantou byl model Special s větším podílem pochromovaných dílů zahrnujícím nejen výfuky a palivovou nádrž, ale i ráfky kol a světlomet.

V roce 1939 byl montován výkonnější motor s většími chladičími žebry i do modelového provedení Standart a za příplatek už nebylo nožní řazení, ale naopak ruční páka. Změnou byla i montáž nového typu sedadla. ČZ 175 Standart byl prodáván za 4 500 Kč, provedení Special stálo 5 250 Kč. Poslední ČZ 175 opustily brány strakonické zbrojovky v roce 1942. Téměř dva tisíce motocyklů zůstalo v rozpracovaném



ČZ 175 Standart z roku 1935.

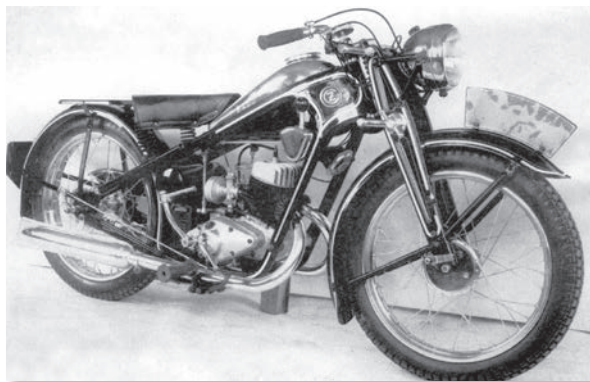


**ČZ 175 Standart z roku 1938.**

stavu a první necelé dvě stovky z těchto dochovaných zásob se dočkaly svého dokončení na podzim roku 1945 v modelovém provedení Standart vybaveném výkonnějším motorem a dodávaným jak s větším, tak menším počtem pochromovaných dílů. Zbytek byl dokončen v roce 1946 a celkem tak bylo vyrobeno téměř 20 000 motocyklů ČZ 175.

## 1936 – ČZ 250

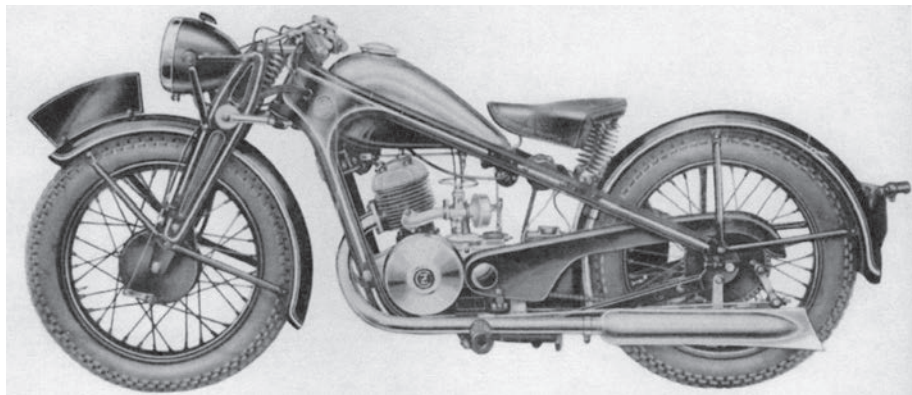
Vedle dvou prototypů ČZ 150 byla na pražském podzimním autosalonu v roce 1934 vystavována také dvěstěpadesátka, jejíž vývoj začal už před dvěma lety, ale sériová výroba mohla být zahájena až v roce 1936. Částečně kvůli nedostatečným výrobním kapacitám, ale především kvůli zdlouhavému



**ČZ 175 Special z roku 1937.**

vývoji. Původně měla být dvěstěpadesátka lidovým motocyklem, ovšem poněkud paradoxně byla vybavená nákladnějším kardanovým hřídelem a schopná i provozu s postranním vozíkem, což se samozřejmě muselo projevit nejenom na celkové hmotnosti, ale i zvýšených výrobních nákladech.

Do sériové výroby šel nakonec motocykl s pohonem zadního kola prostřednictvím řetězu a s typovým označením Tourist. Po technické stránce vycházel ze stejného konstrukčního pojetí jako ČZ 175. Do dvojitého rámu z válcovaných profilů, jehož jednotlivé části byly spojeny kalenými šrouby a s přední vahadlovou vidlicí typu Webb, byl osazen jednoválcový dvoudobý motor o objemu 247 cm<sup>3</sup> a s výkonem 6,6 kW (9 k) dosahovaným při 3 800 1/min. V provedení Tourist měl motor dvěstěpadesátky píst s deflektorem a klikový hřídel uložený ve čtyřech valivých ložiskách, zapalování



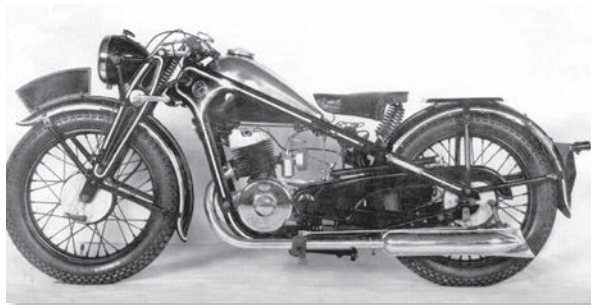
**Prototyp ČZ 250 z roku 1935.**

setrvačnickovým magnetem, primární převod ozubenými koly a třístupňovou převodovku v bloku s motorem. Jako jedna z předností byla v reklamních letáčích uváděna možnost vyjmutí zadního kola bez nutnosti rozpojovat řetěz. 135 kg vážící dvěstěpadesátka byla schopná dosáhnout 95 km/hod při spotřebě 3,5 l na 100 km.

Svou první modernizaci prodělala dvěstěpadesátka už v roce 1937. Například nově bylo řešeno uchycení motoru do rámu, nová byla elektrická houkačka a zadní svítlna z vlastní produkce, původní válečkový tachometr Veigel byl nahrazen klasickým ručičkovým přístrojem téže značky. Koncem roku bylo možné koupit dvěstěpadesátku vybavenou nožním řazením a v roce 1938 dostal model Tourist výkonnější dynamo.

Po technické stránce výtečně vyřešená dvěstěpadesátka ovšem pokulhávala za konkurenčním motocyklem značky Jawa nejenom cenou – Jawa byla téměř o tisíc Kč levnější, ale navíc při stejném výkonu 6,6 kW (9 k) dosahovala díky o 40 kg nižší hmotnosti vyšší rychlosti – až 100 km/hod při spotřebě paliva o půl litru menší. Řešením se měla stát dvěstěpadesátka s nižší hmotností.

V roce 1937 byla představena veřejnosti další verze dvěstěpadesátky nesoucí označení Sport. Původní rám byl nahrazen lehčím upraveným rámem z ČZ 175 a vzhledem k užšímu rámu i zapalování převzatému ze stopětasedmdesátky musela být upravena i motorová skříň. Palivová nádrž měla objem o 3 litry menší než verze Tourist a spolu s dalšími úpravami se tak podařilo dosáhnout téměř o 20 kg nižší hmotnosti.



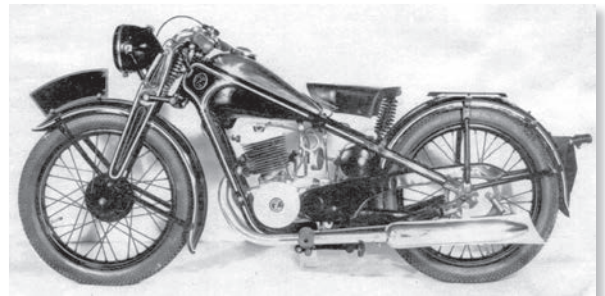
ČZ 250 Tourist z roku 1936.

Až do roku 1939 byly obě verze vyráběny prakticky bez větších změn. V tomto roce byly oba typy osazeny světlometem ČZ, ale především byla realizována významná úprava pohonné jednotky. ČZ 250 Sport dostala motor s pístem bez deflektoru a s vratným vyplachováním. Výkon stoupl už na plných 7,4 kW (10 k) dosahovaných při 4 000 ot/min a nejvyšší rychlost přes 100 km/hod plně korespondovala s pojmenováním Sport. A to vše za rozumnou spotřebu 4,2 l/100 km.

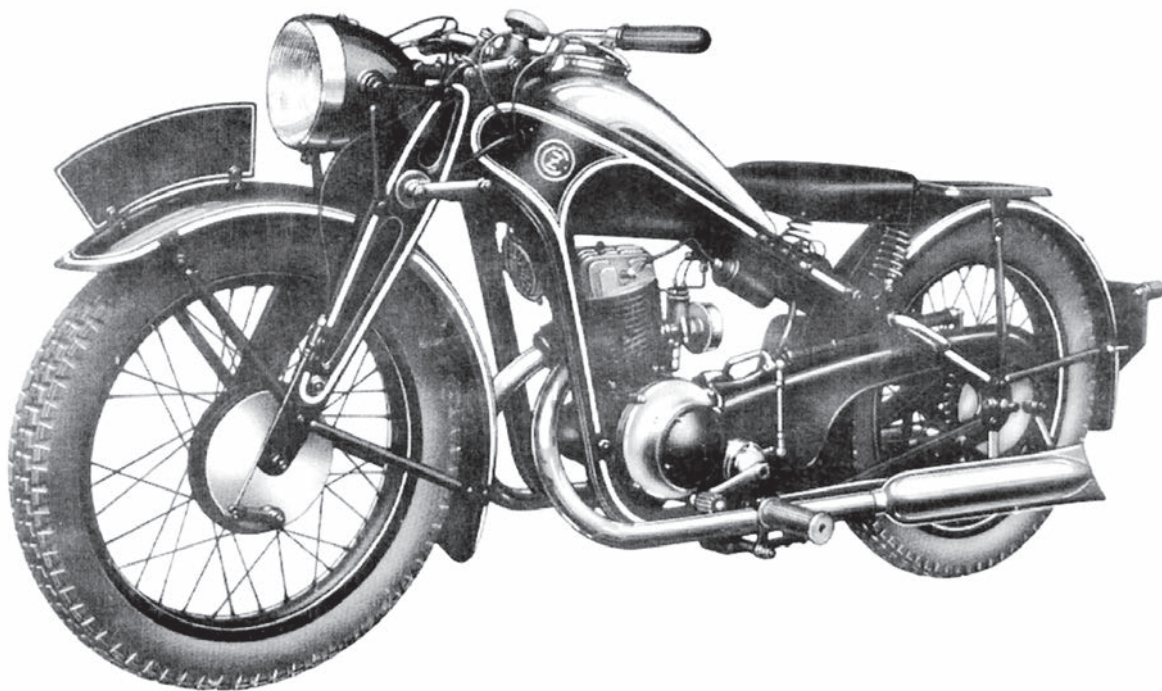
Zajímavostí je, že verze Sport byla nabízena za 5 780 Kč, zatímco Tourist byl k máni za 6 450. Bohužel výkonná dvěstěpadesátka se velkých sérií už nedočkala. Výroba verze Tourist skončila v roce 1939, přibližně 600 strojů ČZ 250 Sport bylo vyrobeno v rozmezí let 1940 až 1942 a z dochovaných dílů bylo smontováno asi dva tisíce motocyklů ČZ 250 ještě v letech 1945 a 1946. Celkem vzniklo necelých 8 000 motocyklů ČZ 250 všech provedení.

## 1938 – ČZ 350

„Nejlevnější třístapadesátka na trhu“ – hlásaly reklamní prospekty o motocyklu ČZ 350 Tourist, jehož prototyp byl dokončen v roce 1938 a motoristické veřejnosti se představil na jarním pražském veletrhu v následujícím roce. Ani tento typ nijak nevybočil z konstrukční filosofie uplatněné u jeho předchůdců a v maximální možné míře využíval dílů už zavedených do sériové výroby u menších



ČZ 250 Sport představená v roce 1937 se stejně jako verze Tourist dodávala v černém laku doplněném bílými linkami.



**Výkonná jednoválcová třístapadesátka ČZ se dostala na trh v roce 1939.**

typů značky ČZ. Třístapadesátka vznikla spojením většího dvoudobého motoru s rámem z používaného modelu ČZ 250 Tourist.

ČZ 350 poháněl dvoudobý jednoválcový motor s vratným vyplachováním a pístem bez deflektoru o objemu 345 cm<sup>3</sup>, který dával výkon 8,5 kW (11,5 k)/3 800 ot/min. Do jeho výbavy patřil karburátor Graetzin, dynamoakumulátorové zapalování Bosch a stejně jako u předchozích modelů měla i třístapadesátka spojku v olejové lázni.

Podvozek třístapadesátky byl v podstatě převzat z typu ČZ 250 Tourist a jeho rám byl vyrobený z lisovaného plechu stejně jako přední vidlice, jejíž spodní vahadlo bylo tvořeno tlumičem výkyvů regulovatelným křídlovou maticí. 140 kg vážící stroj dosahoval 100 km/hod při spotřebě 4–5 l/100 km.

ČZ 350 vzhledem k prakticky identické konstrukci trpěla stejným neduhem jako dvěstěpadesátka – vibracemi pohonné jednotky, které byly u třístapadesátky ještě výraznější a nepodařilo se je dostatečně zmírnit ani montáží vzpěry mezi motor a rám motocyklu.

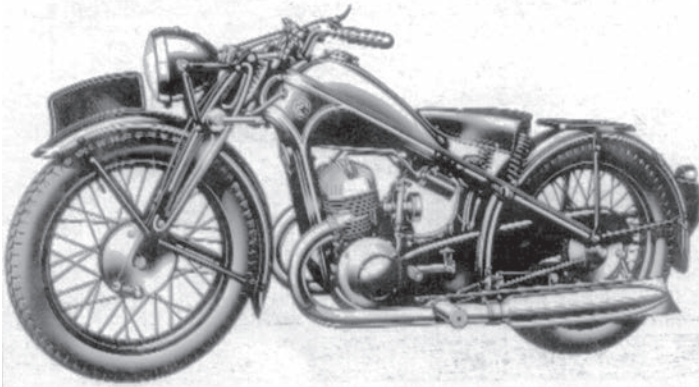
Ke třístapadesátce bylo rovněž možno připojit postranní vozík. Firma ČZ totiž zakoupila licenci na výrobu postranních vozíků od německé továrny Stoy v Lipsku a třístapadesátka se tak stala levnější alternativou k těžšímu a luxusněji vybavenému sidecaru připojovanému k větší pětistovce.

ČZ 350 byla vyráběna do roku 1941 a její produkce nepřesáhla 900 kusů, což z ní v současnosti činí sběratelsky vyhledávaný veterán. Ve své době nepochybně atraktivní motocykl byl v roce 1939 na domácím trhu nabízen za 6 950 Kč, resp. zálohu 2 500 Kč a dvanáct měsíčních splátek po 468 Kč.



## 1938 – ČZ 500

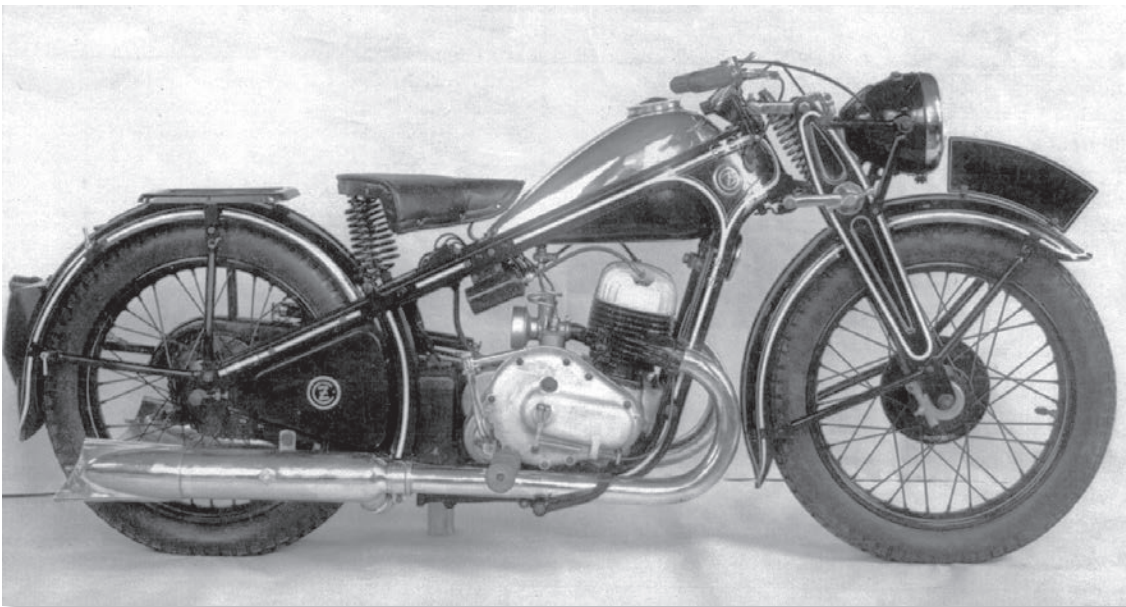
V roce 1938 dosáhly produkce a prodej motocyklů svého vrcholu. ČZ v průběhu šesti měsíců roku 1938 dokonce v počtech prodaných motocyklů předstihla svého největšího konkurenta Jawu a na jarním pražském vzorkovém veletrhu se představil vrcholný model nabídky ČZ – dvouválcová dvoudobá pětistovka.



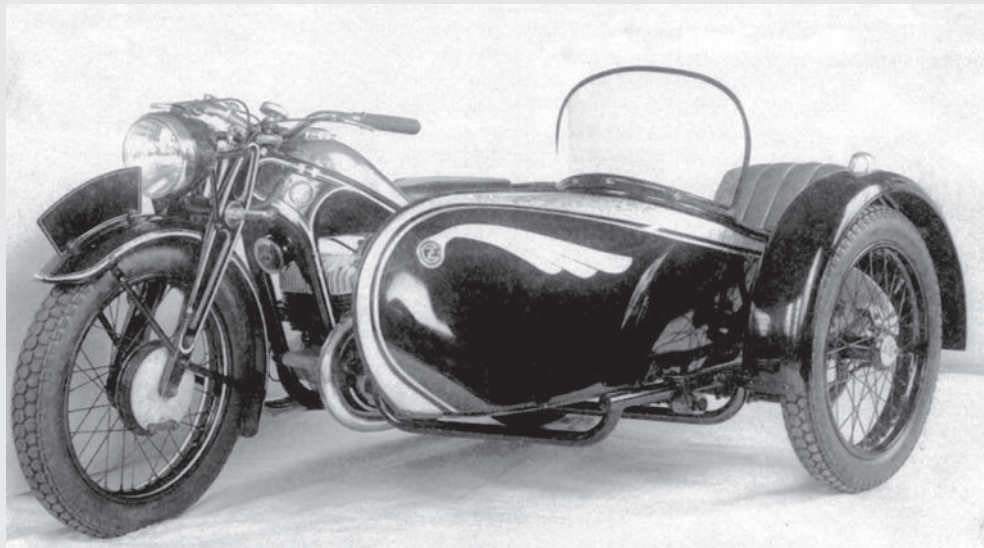
*Dvoudobá dvouválcová ČZ 500 na obrázku z reklamního letáku.*

ČZ 500 vznikl na základě požadavku armády na výkonný motocykl schopný provozu s postranním vozíkem a jako vzor pro stavbu pohonné jednotky posloužil obdobný stroj vyráběný slavnou firmou DKW. Nutno ovšem podotknout, že strakonická pětistovka svůj vzor v mnoha ohledech předčila a v porovnání s konkurenčními výrobky vynikala především tichým a současně pružným chodem motoru, který byl vybaven čtyřrychlostní převodovkou oproti třem u pětistovky DKW. Její vývoj byl zahájen v roce 1937 a první sériové kusy byly dodány zákazníkům v polovině roku 1938.

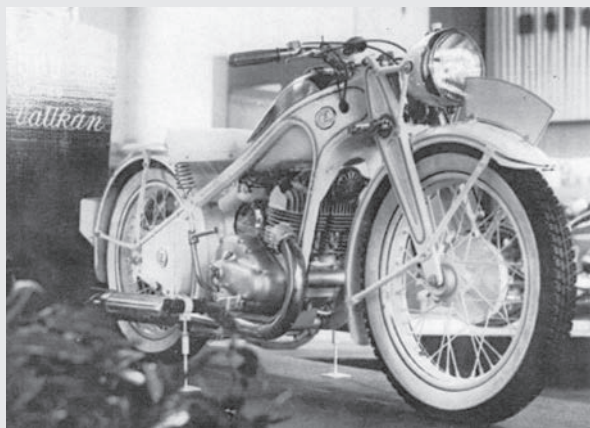
Dvoudobý, vzduchem chlazený dvouválec zdvihového objemu 494 cm<sup>3</sup> měl výkon 11 kW (15 k)/3 800 1/min. Také jeho konstrukce vycházela z klasické stavby motocyklů ČZ a měl tedy stejně jako předchozí strakonické motocykly primární převod ozubenými koly, vícemelovou spojku v olejové lázni a dynamoakumulátorové zapalování Bosch. Stejně jako u menší třístapadesátky, jejíž vývoj byl ukončen současně s pětistovkou, byl použit plochý píst, zavedený ve Strakonících v roce 1937 namísto původního tříkanálového systému s písty s deflektorem. Motorová skříň nebyla čistý



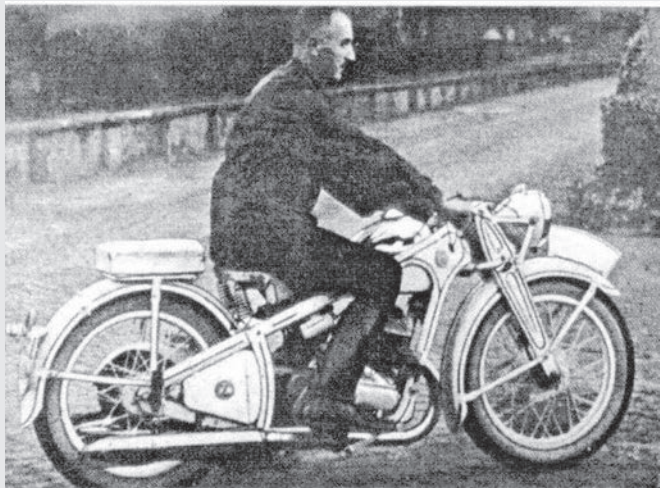
*ČZ 500 byla představena na jaře roku 1938.*



*ČZ 500 byla od samého počátku zamýšlena jako motocykl vhodný pro použití postranního vozíku.*



*ČZ 500 v úpravě pro Vatikán na pražském vzorkovém veletrhu na jaře roku 1939.*



*„Vatikánská“ ČZ 500 se sedadlem nad zadním kolem a standardními pneumatikami.*

monoblok, ale semiblok podobně jako u Jawy 250 Duplex, to znamená, že motor a čtyřstupňová převodovka s nožním řazením byly samostatné celky a rychlostní skříň byla připevněna k motoru několika šrouby. Kromě strakonických pětistovek poháněl tento motor také lehké drezíny českých drah.

Dvojitý lisovaný rám jako by z oka vypadl menším modelům ČZ, konkrétně modelu ČZ 250 Tourist. Jeho jednotlivé díly byly spojovány kalennými šrouby, což nemohlo zůstat opomenuto v reklamních materiálech zdůrazňujících fortelnost stavby vlnkové lodě ČZ. Což ostatně potvrzovala i hmotnost pětistovky – plných 170 kg, ale i tak nebyl problém dosáhnout 115 km/hod při celkem příznivé spotřebě 5 l/100 km.

Pětistovka i třístapadesátka byly vhodné i pro připojení postranního vozíku – sidecaru, a proto továrna zavedla jejich výrobu podle licence lipské firmy Stoy. Pro třístapadesátku byl určen lehčí model a pětistovka dostala luxusnější, těžší provedení, se kterým tvořila špičkovou kombinaci.

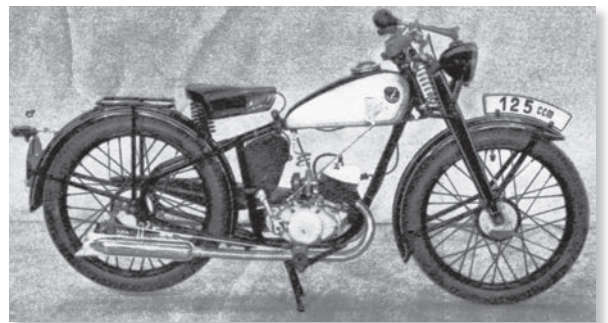
Senzací jarního pražského vzorkového veletrhu se v roce 1939 stala ČZ 500 s povrchovou úpravou ve smetanově bílém laku doplněném zlatými linkami a na původně pochromovaných dílech nanesenou silnou vrstvou následně vyleštěné mosazi. Sedadlo bylo potaženo bílou kůží a firma Baťa vyrobila speciální pneumatiky s bílými boky. Vedle motocyklu byla na veletrhu umístěna cedule „CZ 500ccm určený pro Vatikán“. O dalších osudech atraktivní pětistovky ze Strakonice existují tři verze. Podle jedné objednal ČZ 500 v luxusní úpravě důstojník vatikánské gardy a po veletrhu byl motocykl odeslán do Vatikánu. V dubnu téhož roku sice došlo poděkování za dodaný motocykl, ale faktura vystavená na 2 000 lir nikdy nebyla plně uhrazena. Podle další verze bylo postaveno celkem tři až pět motocyklů a podle třetí verze bylo do vatikánských garáží dodáno rovnou čtrnáct strojů. Zatím však existuje pouze fotografie stroje vystaveného na veletrhu a další fotografie zobrazuje motocykl vybavený sedadlem nad zadním kolem a bez bělobokých pneumatik Baťa. Na žádném snímku za řídky „vatikánské“ pětistovky nesedí důstojník ani řadový příslušník Guardia Svizzera Pontificia. Ať

už to bylo jakkoliv, v roce 1939 šlo rozhodně o nejobdivovanější exponát veletrhu.

Postavení pětistovky jako vrcholného modelu značky odpovídala rovněž jeho cena. V roce 1939 byla prodávána za 9 400 Kč, a pokud si zákazník objednal postranní vozík, vzrostla její cena na téměř 12 000 Kč a za to už mohly být dva stroje ČZ 250 Sport. Exkluzivitu ČZ 500 zvyšuje i počet vyrobených strojů – do roku 1941 bylo postaveno jenom necelých šest set motocyklů tohoto typu.

## 1946 – ČZ 125 A

První poválečnou novinkou v modelové nabídce značky ČZ, kterou bylo v roce 1946 možné koupit, byla lehká stopětadvacítka s typovým označením ČZ 125 A. Novinkou byl tento malý motocykl ovšem pouze s ohledem na datum zahájení jeho sériové výroby. V roce 1938 bylo totiž rozhodnuto o vývoji motokola, které mělo být jednoduché jak výrobně, tak co do obsluhy, z toho důvodu mělo být pouze jednorychlostní a cenově nemělo přesáhnout částku 2 500 Kč. První čtyři prototypy byly poháněny motorem o objemu 76 cm<sup>3</sup>, později zvýšeným na 98 cm<sup>3</sup>, který měl výfuk s vyústěním na zadní straně válce, spojku o velkém průměru a přední vidlici se dvěma pružinami. Plánovala se produkce 3 000 kusů v první výrobní sérii, ale přišel březen roku 1939 a s ním i okupační německá správa, která ovlivnila budoucnost bezrychlostního motokola v souladu s typizací zavedenou v německé říši, což



Prototyp ČZ 125 A z roku 1940.

vedlo k navýšení objemu motoru na 125 cm<sup>3</sup>, takže z výroby jednoduchého a levného motokola sešlo a základem pro budoucí ČZ 125 A se stalo holandské motokolo ČZ 98.

První prototyp stopětadvacítiky byl dokončen v průběhu roku 1939 a veřejnosti se představil prototyp ještě se startovací pákou na pravé straně motoru koncem roku 1940 na pražské výstavě. I když mohla být sériová výroba zahájena už v roce 1942, vzhledem k válečným událostem k tomu nedošlo a vývoj pokračoval dál i během válečných let.

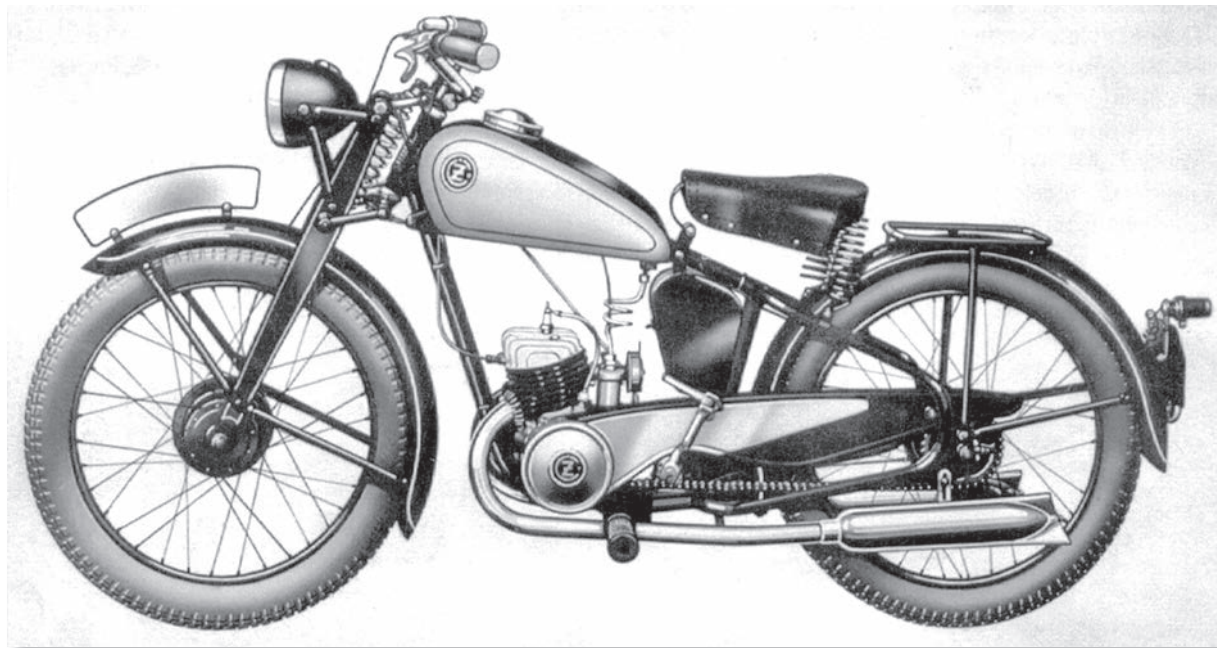
Dvoudobý jednoválec s vratným vyplachováním a dvěma výfukovými trubkami o objemu 123 cm<sup>3</sup> dával výkon 3,1 kW (4,3 k)/4 000 ot/min, což ve spojení s třístupňovou převodovkou stačilo k dosažení největší rychlosti 75 km/hod při průměrné spotřebě 2,5 l/100 km.

Jednoduchý uzavřený rám svařený z ocelových trubek se od rámu motokola ČZ 98 příliš nelišil. Přibyl tlumič kmitů přední vidlice vylisované z ocelového plechu a k odpružení předního kola bylo použito vahadla. Původní bicyklová řídítka motokola byla nahrazena klasickými motocyklovými,

brzdy měly průměr 125 mm. Novinkou byla také devatenáctipalcová kola oproti původním třiatřicetipalcovým kolům „Holandřana“.

Po ukončení druhé světové války byla ČZ na základě dohody o rozdělení výroby jednotlivých objemových tříd motocyklů přidělena produkce motocyklů především ve třídě 125 cm<sup>3</sup> a základem poválečné produkce ČZ se stala ČZ 125 A dodávaná v černém laku doplněném bílými linkami a stříbrno-černým krytem řetězu. Stroje sestavené z válečných zásob měly boky palivové nádrže stříbrné s modrou linkou, ale k nejrozšířenějšímu standardnímu provedení patřilo provedení palivové nádrže s černými boky, stříbrným středem a s jednou červenou a dvěma bílými linkami. Ke konci produkce byla výbava obohacena o lehký nosič nad zadním kolem. Celkem bylo v letech 1946 a 1947 postaveno necelých 8 000 motocyklů ČZ 125 A.

65 kilogramů vážící motocykl byl určen pro překlenutí krátkého období po druhé světové válce a měl nabídnout veřejnosti levný dopravní prostředek do doby, než bude nahrazen pokrokověji řešeným modelem. Tím se stala další stopětadvacítka ČZ 125 B.

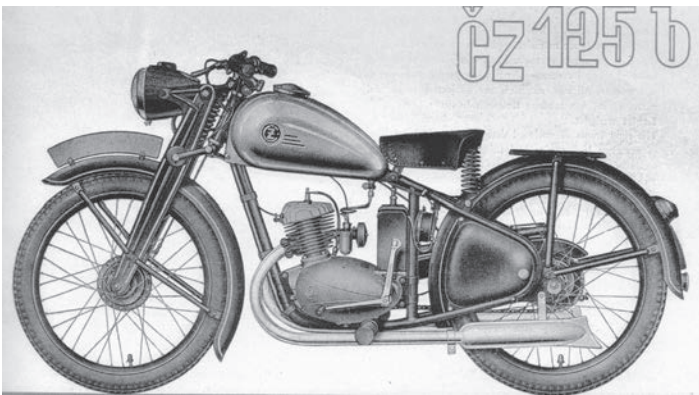


**ČZ 125 A byla vyráběna v letech 1946 a 1947 (obr. z propagačního letáku z druhé světové války).**

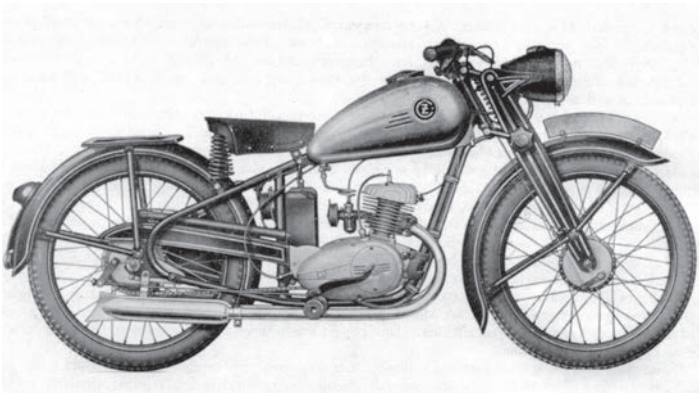
## 1947 – ČZ 125 B

V roce 1943 byly dokončeny tři prototypy nesoucí označení ČZ 125 B, které byly na rozdíl od poválečné ČZ 125 A už plnohodnotnými prototypy. Tým jejich tvůrců – Václav Pavlíček, Cyril Němec, J. F. Koch a Jan Hájek – se nechal inspirovat ve své době velmi oblíbenými motocykly značky DKW, ale inspiraci hledali i u NSU nebo rakouských motocyklů Puch.

Právě tyto první tři prototypy posloužily jako základ dalšího vývoje, který byl zahájen v roce 1945. Veřejnosti se ČZ 125 B poprvé představila na výstavě motocyklů v Paříži roku 1946 a v květnu téhož roku byly poprvé publikovány její fotografie v tuzemském časopise Auto. Skutečné motocykly byly k vidění na domácí půdě na jarním pražském veletrhu v roce 1947.



**ČZ 125 B byla vyráběna v roce 1947 (obr. z propagačního letáku).**



Do sériové výroby se ČZ 125 B dostala v roce 1947. Zcela nové konstrukce byl jednoválcový dvoudobý motor o objemu 125 cm<sup>3</sup> o výkonu 3,1 kW (4,3 k), což stačilo k tomu, aby 75 kg vážící motocykl mohl jet nejvyšší rychlostí až 75 km/hod při spotřebě 2,5 l na 100 km. Oproti prototypu se zapalováním Noris byly sériové stroje vybaveny setrvačnickovou zapalovací magnetkou Bosch-ČZ. Třístupňová převodovka měla řadicí páku stejně jako startovací umístěnou na levé straně motorového bloku, zatímco na protější stranu se poprvé u motocyklů ČZ nastěhoval řetěz sekundárního převodu, na jehož plechovém krytu byla uložena hustilka. K tomu, aby řidič malá „Čízy“ věděl, jaký má právě zařazený rychlostní stupeň, sloužil mechanický ukazatel umístěný na pravé straně motorového bloku.

Podvozek byl tvořen jednoduchým trubkovým rámem, přední vahadlovou vidlicí s centrální pružinou, ale odpružení zadního kola bylo suplováno sedadlem odpruženým dvojicí tlačných pružin. Nově tvarovaná palivová nádrž a plášť světlometu, jehož součástí byl tachometr. Na levé straně motocyklu byla ještě malá schránka na nejnnutnější nářadí. Standardně byla ČZ 125 B dodávána v černém laku doplněném chromovanými boky palivové nádrže a bílými linkami, které byly i na černě lakovaných devatenáctipalcových ráfcích kol.

V podobě ČZ 125 B vznikl levný, jednoduchý, a přitom líbivý motocykl, který se díky svým dobrým jízdním vlastnostem mohl docela dobře uplatnit ve sportu. V období těsně po druhé světové válce ještě nikdo závodní speciály nestavěl, a tak se mohlo stát, že stopětadvacítka ze Strakonice přivezla do Československa v roce 1947 Stříbrnou vázu ze slavné Šestidenní motocyklové soutěže.

V původním provedení byla ČZ 125 B vyráběna jenom v letech 1946 a 1947 (schválení do provozu bylo uděleno až v červnu 1947), ale přesto bylo vyrobeno více než 10 000 motocyklů ČZ 125 B. V následujícím roce byla její tuhá přední vidlice nahrazena vidlicí teleskopickou, a tak přišel na svět

**ČZ 125 B byla sice moderní konstrukcí, ale v porovnání s domácí konkurencí byla handicapem zastaralá přední vidlice.**