

Marcel
Malypetr



Skútr Čezeta

retro



renovace, údržba, opravy, technika

Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno. Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ KNIHY:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 4789. publikaci
Odpovědná redaktorka Šárka Němečková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 172
První vydání, Praha 2012
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2012

ISBN 978-80-247-4168-0

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-7989-8 (ve formátu PDF)

Obsah

1. Úvod	7	7. Technické údaje a schémata	63
2. Jak šel čas	11	8. Poruchy, opravy a údržba	77
3. Čezeta - typ 501	21	Poruchy a jejich opravy	78
Čezeta typ 501	23	Údržba	96
Čezeta typ 501/01	26	Seřízení	104
Čezeta typ 501/03	26	9. Renovace	111
Čezeta typ 501/05	28	Dvakrát měř, jednou řež	112
4. Čezeta – typ 502 a 503	31	Barevné provedení	121
Čezeta typ 502/00 a 01	32	Lakování a montáž	126
Čezeta typ 502/05 a 06	36	10. Tuning a styling	135
Čezeta typ 503	37	Tuning	136
Ukončení výroby	37	Styling	154
5. Čezeta – typ 505 rikša	41	11. Závěr	159
Čezeta typ 505 rikša	42	12. Barevné přílohy	164
Velorex 435 a další příbuzní	48		
6. Čezeta žije	51	Použitá literatura, poděkování	172
Sport	53		
Čezeta klub Praha	56		
Skútrklub Čezeta	57		



1

Úvod

Když jsem psal knihu Skútr Čezeta, která posléze vyšla v této edici Retro ve vydavatelství Grada, tak jsem neměl vůbec představu o tom, jak početná je základna čtenářů a fandů, kteří o tuto knihu projeví zájem. Samozřejmě, že již mnoho let se mezi sběrateli skútrů pohybují, ale ta parta skútristů, která se schází na různých skútristických nebo veteránských akcích, by asi na rozprodání celého nákladu nestačila. Proto jsem moc rád, že stále někdo skútra shání, že ho chce renovovat a že se také pídí po dalších informacích, které by mu v tom pomohly. Vzhledem k tomu, že někteří informací chtiví skútristi se obraceli přímo na redakci, dali tak trochu podnět k tomu, aby vzniklo toto druhé doplněné a dost odlišné vydání.



V prvním vydání jsem se snažil popsat vznik skútru Čezeta z historického hlediska, jak a kdy vůbec skútry vznikly, jaká byla situace v naší zemi a co přesně se odehrálo v padesátých letech minulého století, když se o výrobě Čezety rozhodovalo. Samozřejmě bylo důležité podívat se i na situaci na trhu, na konkurenty, ale také na příslušenství a přívěsné vozíky, kterými bylo možno skútr Čezeta doplnit a vylepšit.

A čím se tedy toto druhé vydání liší? Základní informace o všech typech čezet zde opět najdete, samozřejmě i detailní a rozšířený technický popis všech základních typů. Navíc však spoustu nových informací o provozu, závadách a opravách, renovaci a okrajově i o tuningu skútrů Čezeta, k tomu schémata elektrické instalace všech typů i další nákresy a rozměrové náčrtky. Také zde najdete obrazové porovnání některých typově odlišných dílů, které se často při renovacích zaměňují. A když už jsme u těch obrázků, tak nesmím zapomenout i na změnu barevné přílohy, která obsahuje místo převahy historických snímků fotografie současné, tzn. skútry v nálezovém stavu i po renovacích, a to jak zcela zásadních „od šroubku“, tak i takové, které se snaží maximum původních dílů popř. i lak zachovat, což se začíná v současné době čím dál tím víc prosazovat a je pravověrnými veteránisty více ceněno.

Všechny tři obrázky na této dvoustraně vám přibližují atmosféru posledního srazu Skútrklubu Čezeta, který se v roce 2011 poprvé uskutečnil mimo území České republiky, a to na Slovensku v Prievidzi. Bylo to velice povedené setkání skútristů, o kterém se ještě dočtete na dalších stránkách této knihy



SVĚT MOTORŮ

ASOPIS SVAZU PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU



2

Jak šel čas

(aneb harmonogram vývoje)

Tato kapitola byla na začátku všeho. Chtěl jsem si pro sebe udělat přehled, jak se měnily typy v průběhu výroby, v čem se lišily, od kdy a do kdy se co vyrábělo. Tím jsem se dostal mnohdy do problémů, neboť i podklady od výrobce se liší od informací z dobového tisku a od skutečností vyplývajících z jednotlivých technických průkazů, které jednoznačně specifikují typy s přiřazením k příslušnému dni výroby.

Takže nyní následuje přehled toho, co se dělo kolem čezety v průběhu její výroby. Jedná se hlavně o rozdíly ve specifikaci jednotlivých typů. Detailní informace pramenící z jednotlivých „Technických popisů a jízdních návodů“, které byly dodávány s výrobkem, jsou uvedeny v dalších kapitolách.

1. 5. 1956

První představení **prototypu skútru Čezeta** v prvomájovém průvodu ve Strakoniciích.

(zdroj: Svět motorů č. 11/1956 z 24. 5. 1956)

podzim 1956

Na II. výstavě československého strojírenství byla čezeta oficiálně představena (v modrošedé barvě). Pro zajímavost měla tou dobou premiéru i Tatra 603, Felicie a také např. postranní vozík Velorex k motocyklům Jawa.

1. čtvrtletí 1957

ČEZETA 501 – výroba nulté série pro širší okruh zákazníků.

motor: tlumič výfuku společný s předním držákem motoru, karburátor s hranatou plovákovou komorou, dvouvýfukový válec motoru

karoserie: bez předního nosiče, název skútru velký plechový, na předním čele ozdobné lišty – vlnovky, chromované lišty (na každé straně v přední části 4 malé samostatné lišty) přišroubovány samostatnými šrouby, otvor pro hodiny zakryt víčkem, postranní dvířka u motoru s devíti podélnými úzkými otvory, podsedadlová schránka s deseti větracími otvory v zadní části, před koleny jezdce dvě samostatné uzavíratelné schránky na drobné předměty (podle pana Kocha prý na čisté a špinavé rukavice)

elektro: spínací skříňka s ampérmetrem ve víčku přístrojové desky, dvě samostatné kontrolky na přístrojové

desce, tachometr s rozsahem do 100 km/hod bez osvětlení, dynamo 6 V/45 W, ukostřen + pól (po celou dobu výroby)

3. čtvrtletí 1957

Zahájení sériové výroby typu Čezeta 501 (série I. od výr. čísla 100301)

(tech. způsobilost schválena 11. 2. 1957 – č. j. 56440/56)

motor: dva klasické motocyklové výfuky – rybiny, jako příplatková výbava bylo zavedeno vnější ovládání přepalovacího kolíku karburátoru (vyvedeno postranními dvířky)

karoserie: postranní dvířka pouze se čtyřmi otvory, chybí lišty na předním čele, nápis kovový ale menší, odlišné ozdobné lišty na bocích (pouze dvě na každé straně, obě stejné, jedna v přední a druhá v zadní části skútru)

únor 1958

Modernizace typu 501 (série II.)

motor: změna zakončení výfuků – doutníky místo rybin (důsledek změny u ostatních motocyklů)

karoserie: montáž předního nosiče bez poutek pro řemínky, mechanické hodiny Prim s pětidenním strojkem (oba uvedené díly byly na přání zákazníků přimontovány i na starší skútry), název skútru plastový, montáž hliníkového držadla za dvojseďlem

poznámka: v některých zemích (např. v Holandsku) prodáváno pod názvem „la Bohème“ (tzn. Češka), plastový nápis byl umístěn na předním čele a po obou bocích v přední části karoserie

Ještě poznámka k číslování skútrů. Jak již bylo uvedeno, začalo číslování sériových skútrů číslem 100301. Těch prvních 300 kusů je sporných, podle některých zdrojů

byly ve zkouškách a následně rozebrány, přestavěny nebo sešrotovány, podle jiných názorů těchto skútrů zdaleka tolik nebylo. Přibližně do čísla 117500 byla čísla karosérie a motoru shodná, pak se začala rozcházet (zhruba od konce roku 1958).

leden 1959 (přibližně)

Čezeta typ 501/01 – konstrukční příprava pro další typy (od výrobního čísla 119 522)

motor: změna tolerance pístu kvůli zadírání, nový karburátor se sytičem ovládaným z místa řidiče

karoserie: přední nosič doplněn poutky pro řemínky, zrušení odkládacích schránek (kvůli umístění ovládání sytiče), zrušení hodin (kvůli nové spínací skřínce), zrušení plechů pro usměrňování proudu vzduchu před válcem, zavedení ochranných hliníkových plechů před nohama řidiče (kvůli odírání laku špičkou boty), zřejmě v této době byla i změněna podsedadlová schránka (zavazadelník) – počet větracích otvorů se snížil z deseti na osm a zmenšila se i jejich výška (byla to zřejmě příprava pro vznik zavazadelníku s bočními otvory pro montáž zadního nosiče zavazadel, i když na obrázku vidíte i starší typ zavazadelníku s těmito otvory (?))

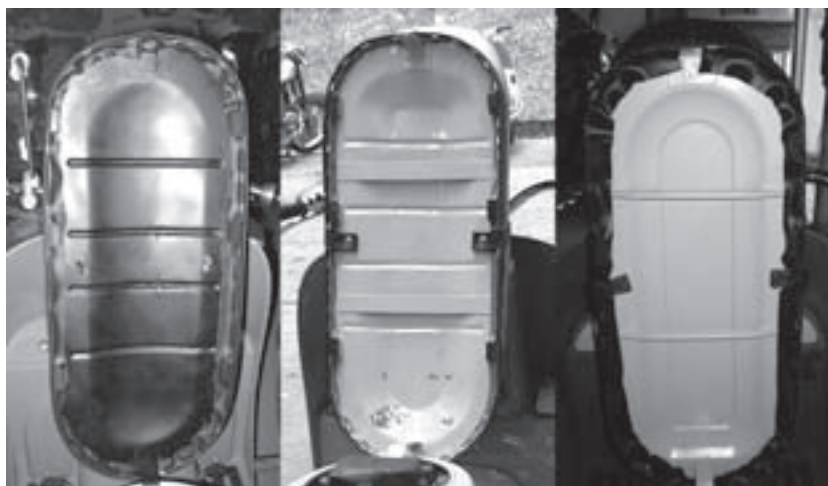
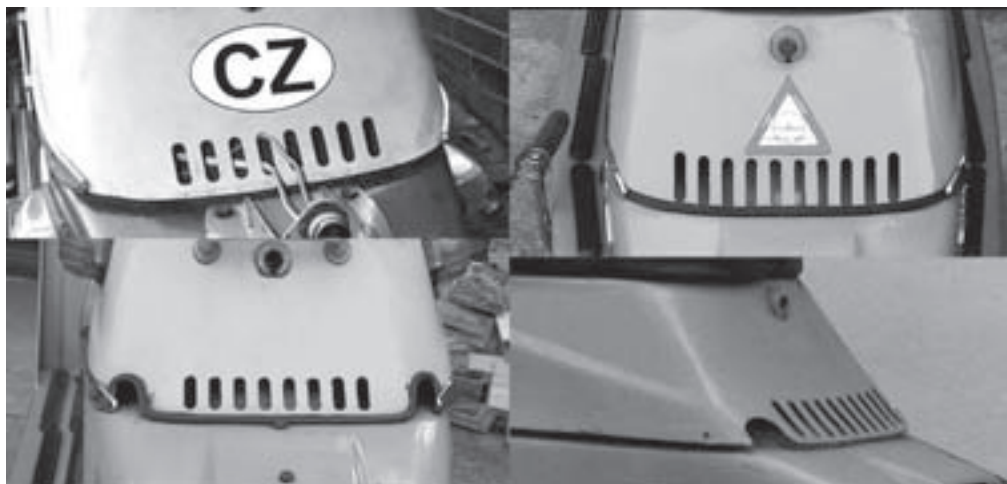
elektro: zavedení spínací skříňky Bosch a nového háčku na zavazadla, jehož součástí jsou obě kontrolky

Čezeta typ 501/02 Tropy

– od provedení 501/01 se liší tříokruhovým střídavým zapalováním, u kterého je jako zdroj použit magnetový alternátor s přerušovačem, kondenzátorem, usměrňovačem 6 V/15 A a tlumivkou místo dynama 6 V/45 W, a odlišnou spínací skříňkou s příslušným el. svazkem



▲ Porovnání názvů skútru Čezeta vyrobených v Českých Budějovicích. Začínalo se chromovaným, později byl plastový. Název „la Bohème“ byl určen pro francouzsky mluvící země



-
- ▲ Další porovnání, tentokrát zavazadelníků. Starší provedení s deseti velkými otvory a nové s osmi menšími otvory. Oboje provedení je bez i s otvory pro montáž zadního nosiče
 - ◀ Nejen zavazadelníky, ale i plechy sedaček prošly vývojem. Od prvních (vlevo), které neměly výztuhy, přes výztuhy z pásků plechu (uprostřed) až po výztuhy z plechových profilů (vpravo)

březen 1959

Čezeta typ 501/03 – zavedení ventilátoru chlazení

motor: ventilátor chlazení (jeho konstrukce umožňovala dodatečnou montáž na předcházející typy), zvýšení komprese na 7, pootočení žebrovaní hlavy válců o 90°

karoserie: zavedení krytů postranních dvířek – tzv. vlaštoky, zpočátku s vylišovaným znakem ČZ o průměru 40 mm a hloubce 0,5–0,8 mm obdobným, jaký je na bocích ozdobného rámečku předního světlometu (po opotřebení raznic byl znak na dvířkách zrušen)

Čezeta typ 501/04 Tropy s ventilátorem

– stejné odlišnosti od typu 501/03 jako jsou mezi typy 501/01 a 501/02

4. čtvrtletí 1959

Čezeta typ 501/05 – zavedení dynamospouštěče

motor: dynamospouštěč 12 V 90/100 W, změna tvaru pravého krytu motoru s víčkem pro údržbu zapalování

karoserie: změna podsedadlové schránky pro umístění dvou akumulátorů

elektro: instalace 12 V, spínací skříňka s polohou pro startování, dva akumulátory 6 V/12 Ah

v průběhu roku 1960

Zahájení výroby plexistítů

– Kovodružstvo Hořovice (typ M-60) – spodní díl štítu uchycen pod houkačkou

– Okula Nýrsko – cena 295 Kčs

květen 1960

Zahájení montáže Čezet na Novém Zélandu ve Wellingtonu, většina dílů byla dodávána z našich továren

říjen 1960 (přibližně *)

Čezeta typ 502/00, 502/01 ** – zahájení výroby

(tech. způsobilost schválena 8. 3. 1960 – č. j. 10886/60)

(tech. způsobilost schválena 20. 6. 1960 – č. j. 20182/60)

*) Termín náběhu tohoto typu je pro mě zahalen tak trochu rouškou tajemství. Tento termín je asi tak realistický podle všech dostupných pramenů, ale odporuje mým informacím od pracovníků ČZ, že se nikdy nevyráběly souběžně odlišné typy skútrů, že vždy po výběhu jednoho typu začala výroba jiného typu. Ze zhruba 20 000 skútrů vyrobených v roce 1960 byla zhruba jedna čtvrtina typu 502, což opět odpovídá náběhu v desátém měsíci. Já jsem však objevil typ 501/05 vyrobený dne 28. 11. 1960. K tomuto problému se však ještě jednou vrátím v kapitole o výrobě a prodeji.

**) Typ 502/00 s dynamospouštěčem a instalací 12 V, typ 502/01 s dynamem a instalací 6 V – dle dobového tisku byl vyráběn pouze pro export do určitých zemí (např. NDR), dle informací od výrobce byl pouze dokumentačně zpracován a nevyráběl se. Ve skutečnosti tyto skútry existují i s česky psanými výrobními štítky.

motor: vycházející z typu 450, jednovýfukový, s ventilátorem, dynamospouštěč (typ 502/00) zvýšená komprese na cca 7,2 (dle jiných zdrojů na 7,3–7,4), prům. pístního čepu 18 mm, odlišná vložka čističe vzduchu, změnou řadicí páky a řadicího táhla obrácené schéma řazení

podvozek: pérování a tlumení motocyklového typu, vzadu klasická motocyklová vidlice místo hliníkového monobloku

karoserie: ovládání palivového kohoutu přemístěno z boku karoserie pod ovládání sytiče v dosahu řidiče,

zrušení zadních postranních větracích otvorů, rozšíření stupaček v prostoru pro nohy spolujezdce, přemístění houkačky z čela karoserie pod karosérii, změna stojánku z klasického na boční pohotovostní (zprvu uchycen na šroubu držáku motoru, později na samostatném čepu)

elektro: elektrické blikáče (spínač původně umístěn vlevo vedle dvířek přístrojové desky, později ve speciálním krytu na řídítkách u pravé rukojeti), nový tachometr s rozsahem do 110 km/h a s osvětlením

Čezeta 502/00 popř. 01 byla vyráběna ve třech provedeních, a to 01, 02 a 03. Tyto údaje jsou uvedeny na typovém štítku skútru u čísla motoru, které vypadá následovně:

502.0x.xxxxx,

přičemž dvoumístné číslo provedení následuje za označením 502, vlastní pětímístné číslo motoru bylo číslováno vždy pro nové provedení od čísla 00001. Odlišné je číslování karosérií, kde pětímístná čísla byla číslována pouze jednou řadou čísel pro všechna tři provedení společně.

Tady se dopouštějí veteránisté často chyb při identifikaci typu skútru. Pokud existuje technický průkaz vozidla, je tam typ zapsán, pokud ne, je třeba určit typ podle technického vybavení skútru. Jak vidíte z následující tabulky, kde jsou uvedeny příklady tří skutečně existujících skútrů, patří motor s číslem 502.01.12608 skútru typu 502/00 a nikoliv 502/01, jak by se mohlo zdát na první pohled. Jednoznačným rozlišením typu 502/00 a 502/01 je existence dynamostartéru a 12 V elektrické instalace. Do tabulky jsem vybral úmyslně taková výrobní čísla, kde paradoxně stoupá číslo karoserie a klesá číslo motoru.

typ	provedení	datum výroby	č. karoserie	č. motoru
502/00	1	30. 5. 1961	2080	502.01.12608
502/00	2	5. 2. 1962	23121	502.02.04914
502/00	3	12. 3. 1963	42483	502.03.00018

Velmi brzy po zahájení výroby provedení 03 (po cca 700 kusech) začala výroba typů **de Luxe** (typy 502/05, 06 – viz. dále). Provedení 03 se však od předcházejícího provedení lišilo také některými detaily na karosérii a na podvozku, jednalo se zejména o:

- zrušení prolisů před koleny řidiče (v místě bývalých schránek),
- zrušení výztuhy u hlavy řízení (viditelné pod dvířky přístrojové desky),
- změna průřezu (zeslabení) vahadla u přední vidlice
- změna průřezu podélníků zadní kývačky (z obdélníkového na kruhový).

v průběhu roku 1961

PAV-40 – zahájení výroby

Tento návěsný vozík byl schválen pro provoz s motocykly i skútry Čezeta, pro které bylo vyráběno speciální závěsné zařízení.

v průběhu roku 1961

Zahájení výroby plexištítů M-61

Jednalo se o plexištít výrobního družstva Motex (viz. kapitola o příslušenství) s možností montáže stěrače.



- ▲ Přední vidlice typu 505 nahoře a 502 dole. Pokud u rikši použijete lépe dostupnou vidlici z typu 502, věřte, že s udržením řídítek v přímém směru budete mít plné ruce práce
- Vlevo ráfek 2,15B × 12" pro pneu 3,25 × 12" (typ 501/502), vpravo ráfek 2,45 × 12" pro pneu 3,50 × 12" (typ 505). Na ráfky 2,15B × 12" lze montovat pneu 3,50 × 12" (první rikši popř. zadní kolo při montáži Druzety)
- Vidlice přední kývačky byly téměř celou dobu výroby stejné. Až u provedení 502.03 byla provedena změna a kývačka byla u oka zeslabena, jak je vidět na spodní části obrázku

