

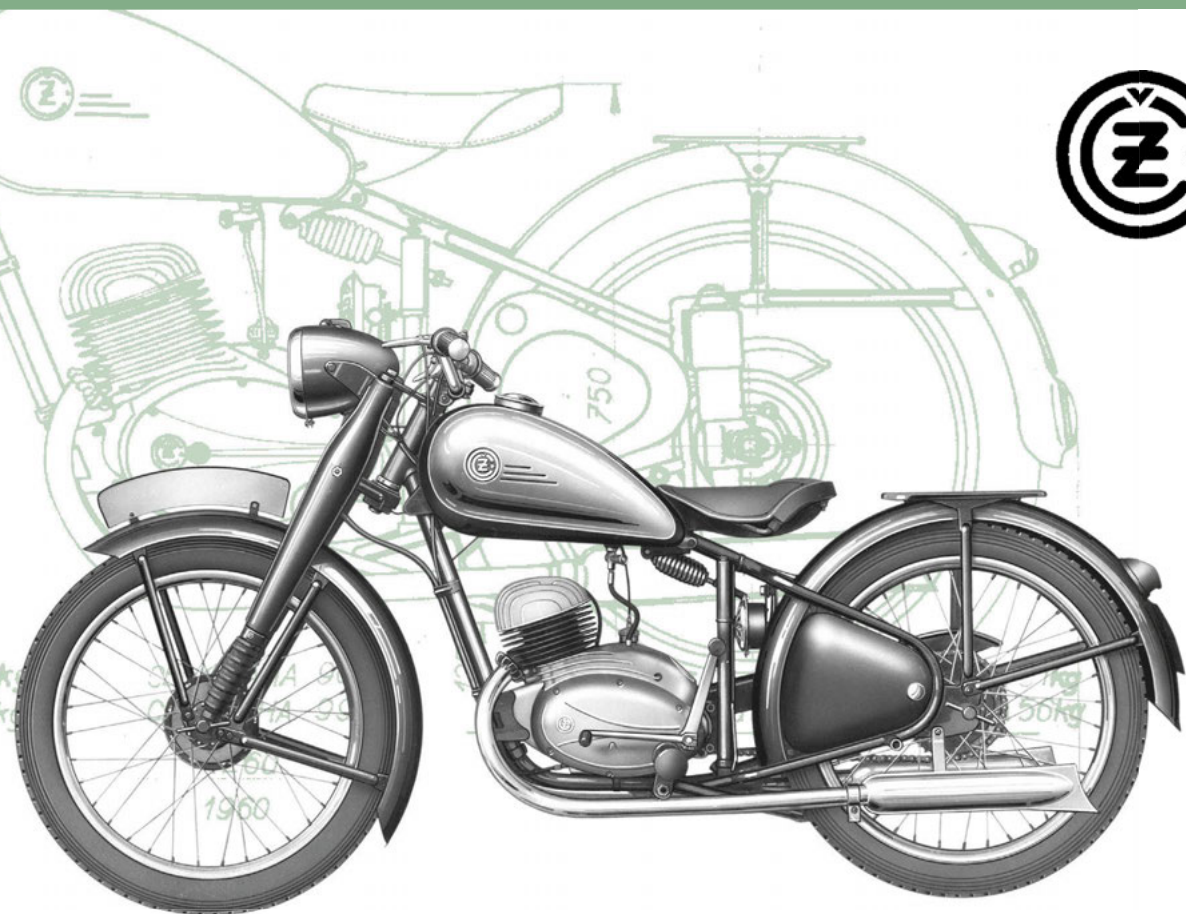
TRIO

Augustin Šulc, Karel Šulc, Augustin Šulc jun.

Údržba a opravy motocyklů ČZ 125 a 150C

Kniha, která, ač byla připravena k tisku v roce 1955, nikdy nevyšla...
sestavili, doplnili a do knižní podoby připravili Libuše Šulcová a Dušan Šebek

**Zacházení s motocykly ČZ, jejich ošetřování,
udržování a opravování**





Údržba a opravy motocyklů ČZ 125 a 150C

v padesátých letech pro motoristy připravili
Augustin Šulc, Karel Šulc a ilustracemi doprovodil Augustin Šulc mladší

vycházelo v časopisu Svět motorů 1953–1955

po mnoha letech sestavili, doplnili a do knižní podoby připravili Libuše Šulcová a Dušan Šebek



Augustin Šulc, Karel Šulc, Augustin Šulc jun.

Údržba a opravy motocyklů ČZ 125 a 150C

Kniha, která, ač byla připravena k tisku v roce 1955, nikdy nevyšla...

**Zacházení s motocykly ČZ, jejich ošetřování,
udržování a opravování**

Augustin Šulc, Karel Šulc, Augustin Šulc jun.

Údržba a opravy motocyklů ČZ 125 a 150C

Texty, obrázky: Augustin Šulc, Karel Šulc, Augustin Šulc jun., Libuše Šulcová, Dušan Šebek

Fotografie: Archiv autorů (fotografie původně nebyly součástí návodu)

Editoři: Libuše Šulcová, Dušan Šebek

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 6876. publikaci

Grafická úprava a sazba Fiala&Šebek Visual Communications a.s. – Dušan Šebek

Počet stran 112

První vydání, Praha 2018

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2018

Cover Design © Dušan Šebek, 2018

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.

ISBN 978-80-247-3025-7 (pdf)

ISBN 978-80-271-0580-9 (print)

Obsah

Úvod	8
Stručná historie firmy Bratři Šulcové	9
Cesta k malému motocyklu ČZ	14
Technické údaje motocyklu ČZ 125C a ČZ 150C bez zadního pérování (1950)	18
Technické údaje motocyklu ČZ 125C a ČZ 150C – 51ZP (1951–1953)	20
Údržba a opravy motocyklů ČZ 125 a 150C	22
1. Před spuštěním každého nového motoru	22
2. Před každou jízdou	22
3. Spuštění motoru	22
4. Zasouvání převodů	24
5. Jízda do kopce	25
6. Brzdy	26
7. Zastavení motocyklu	26
8. Zajíždění nového motocyklu	26
9. Jízda za tmy	26
10. Pojistka selenového usměrňovače a akumulátoru	27
11. Nářadí a náhradní díly	28
12. Čištění motocyklu	28
13. Mazání motocyklu	29
14. Ošetřování řetězů	30
15. Napínání zadního řetězu u neodpérovaného kola	30
15a. Napínání řetězu u odpérovaného kola	31
16. Vyjímání předního kola	31
17. Vyjímání zadního odpérovaného kola	32
17a. Vyjímání zadního neodpérovaného kola	32
18. Ošetřování a seřizování brzd	33
19. Ošetřování pneumatik	33
20. Teleskopická vidlice	34
21. Zadní teleskopy	36
22. Karburátor	36
Vložka šoupátkové komory	38
Postup regulace volnoběhu	40
Rozebrání karburátoru	41
Montáž karburátoru	42
23. Spojka	42
Příznaky prokluzování spojky	45
24. Sejmutí levého víka motoru a jeho utěsnění	45
25. Magdynamo a elektrické zařízení	46
Světlomet	48
Jak se provádí zkouška akumulátoru	50
Demontáž a montáž akumulátoru	50
26. Sejmutí pravého víka motoru	51
Nasazení víka	51
27. Seřízení zapalovače	51
Seřízení odtrhu	52
Seřízení bodu zážehu	53

28. Zapalovací svíčka	54
Péče o svíčku	57
Zásady při montáži zapalovací svíčky	58
29. Dekarbonisace a výměna kroužků	58
30. Seřízení světlometu	64
31. Kabely elektrického zařízení	65
32. Přebroušení válce	66
33. Jak hledat poruchu	67
34. Hlava řízení	70
35. Rovnoběžnost kol	71
Měření latí	72
Měření provázkem	72
36. Motor	72
Klikový mechanismus a ojnice	72
Schéma převodů motocyklu ČZ 150C a použitých ložisek v motoru	74
Schéma převodů motocyklu ČZ 125C a použitých ložisek v motoru	75
Výpustné šrouby	77
Utěsnění motoru	77
Jak je kliková skříň utěsněna	77
Výměna těsnících vložek klikového hřídele	78
Co a jak prohlížet	80
Montáž náhonu	82
Výměna těsnící vložky pravého čepu	82
Sejmutí setrvačníku	82
Sejmutí kotvy magdynama	83
Vyjmutí motoru z rámu	84
Jaké mohou být poruchy převodovky	88
Výměna klikového čepu, válečku a ojnice	88
Čištění kuličkových ložisek	88
Smontování motoru	88
Vliv rychlosti na spotřebu	91
37. Kola	93
38. Vyjmutí ložisek z náboje předního kola	94
Montáž ložisek	94
39. Vyjmutí ložisek z náboje zadního kola neodpérováného	94
40. Vyjmutí ložiska brzdového bubnu neodpérováného kola	94
41. Vyjmutí ložisek z náboje zadního kola odpérováného	94
42. Vyjmutí ložiska brzdového bubnu odpérováného kola	95
43. Nádrž na palivo	96
44. Brzdy	96
Montáž čelistí na víko brzdy	96
Doslov	96
Přílohy	97
Přehled článků o údržbě motocyklů ČZ 125 a 150 ccm	97
Zapojení svorkové destičky přepínače	98
Základní provedení motocyklů ČZ 125C a 150C	99
Prospekty motocyklů ČZ 125 a 150C	100



Karel a Augustin Šulcovi

*Věnováno památce
firmy Bratři Šulcové
generální zastoupení motocyklů ČZ
Konviktská ulice 6, Praha 1*

Milí majitelé motocyklů ČZ,

v roce 2012 jsem získala z pracovního stolu Augustina Šulce – tatínka mého manžela Vladimíra – dvě velké igelitové tašky plné zdánlivě nepotřebných papírů a fotografií. Jaké ale bylo moje překvapení, když jsem postupně nacházela nejen dobové fotografie, nejrůznější reklamní letáčky, ale hlavně složky tatínkových vzpomínek a úvah, prostě historii firmy Bratři Šulcové rukou nejpovolnější. Nejcennější složka byla s názvem „Zpověď starého motocyklisty“. Stala se rozhodujícím podkladem k tomu, abych shromáždila vše, co jsem dosud měla o historii firmy Bratři Šulcové, oprášila vzpomínky na tatínkova vyprávění a konečně mohla s čistým svědomím začít se psaním knihy. Proč s čistým svědomím? Měla jsem totiž strach, aby moje osobní zážitky nebyly zkreslené časem a vztahem k rodině a už nebyl nikdo, kdo by mohl napsané opravit. A teď jsem měla většinu svých údajů potvrzenou. Mezi množstvím volných papírů byla ale jedna složka pečlivě přepásaná gumičkami a v ní kopie Návodu na obsluhu motocyklů ČZ 125 a 150 tak, jak vycházel na pokračování v časopise Svět motorů. Pro plánovanou knížku se 140 stranami se svým rozsahem nehodil, a tak jsem to tehdy odložila. Psaní knížky o firmě Bratři Šulcové mne úplně pohltilo na tři krásné roky a teprve po jejím odevzdání k edici a grafice jsem se k tajemné složce znovu vrátila. (více na str. 112)

Záměr bratrů byl zcela jasný. Tak jako v roce 1925 vytvořili a vydali instrukční knížku pod názvem „Rady a pokyny pro majitele motocyklů BSA“, tak chtěli dát i majitelům motocyklů ČZ do vínku stejně propracované rady a pokyny. Bohužel v aktivním životě s ČZ se k tomu už nedostali a všichni víme dobře, proč. Dodnes se divím obrovskému morálnímu citění a nasazení, s jakým se tatínek a strýček vrhli do shromažďování podkladů a náčrtů. V době, kdy jim komunistický režim poskytl 9měsíční „ubytování“ ve vazbě, vzal nejen celou firmu, cenný majetek soukromý – např. obraz Kamila Lhotáka s osobním věnováním Augustinu Šulcovi – a navíc ještě jako

zvláštní odměnu „za zásluhy o motoristický sport“ zakázal jakoukoliv činnost v motorismu – oni připravovali pro své zákazníky unikátní informace prověřené letitou zkušeností.

Návod na obsluhu motocyklů ČZ vycházel v letech 1953–1955 pod pseudonymem „TRIO“. Dlouho jsem nechápala, proč bylo zrovna TRIO jejich krycím podpisem, když bratři byli dva, až mi jednou švagrová Maru vysvětlila, že ten třetí byl její brácha Gusta, který jim kreslil všechny náčrty a obrázky. Ona to musela dobře vědět, protože ručně psaný text přepisovala na kufříkovém stroji a druhý bratr Vláda pak hotové části odnášel do redakce. To už Karel pracoval jako skladník na přehradě Orlík a svoje návrhy a části textu, případně připomínky, posílal poštou nebo po synovi Honzovi.

Při pročítání „Návodu“ mne nejdříve napadlo, že by se hodil jako seriál na pokračování v časopisu Motor Journal, ale to by vycházel moc dlouho a ztratil by souvislost. A tak jsem s radostí přijala nabídku pana Dušana Šebka, že ho vydáme společně jako knížku. Třetí dobrou sudičkou se stal pan redaktor Matulík z Grady, který poznal důležitost návodu, a tak máme pozhánání zajištěno.

Moje jediná podmínka pro uveřejnění je ta, že návod bude vytištěn v původní verzi tak, jak ho vytvořili bratři Karel a Augustin Šulcovi. Jsem přesvědčena, že trošku odlišná čeština nebude na závadu, naopak, bude vám všem připomínat, kdo vám to pomáhá.

A tak vám, moji milí, předkládáme dílo statečných průkopníků motorismu s přáním, aby splnilo naděje, které do něj vložili úžasní muži, a aby se stalo pomůckou ve vaší snaze udržet technické památky – motocykly ČZ – v nejlepší kondici.

Libuše Šulcová

Stručná historie firmy Bratří Šulcové

Možná, že někteří z vás mají firmu Bratří Šulcové v povědomí jako výhradního zástupce britské továrny BSA a mají, i když částečnou, pravdu. Firma bratrů Karla (1898) a Augustina (1900) byla založena 1. 3. 1923 a získala „Generální zastupitelství BSA“ z Velké Británie. Již před tím ale bratři dovezli několik motocyklů BSA ještě pod hlavičkou jejich otce Karla Šulce, který měl obchod se zbraněmi (malorážky BSA) a potřebami pro rakouskou armádu. Jak bývalo zvykem, na studia mohl jenom nejstarší syn, což Karlovi otevřelo cestu na švýcarské vyslanectví (roce 1918–1920). Nejprve tam pracoval jako jízdní kurýr a pak i jako řádný úředník. Byl tak úspěšný, že ho navrhli na vyslanectví v Americe. Této možnosti nevyužil, ale vrátil se do Prahy, aby pomohl mladšímu bráchrvi s obchodem. Augustin se vyučil obchodním příručím u svého otce Karla, zůstal v obchodě a prakticky ho vedl. Podle tehdejšího právního řádu byl člověk plnoletý až v 21 letech, a tak vše musel zastřešovat otec. Po skončení 1. světové války v roce 1918 se celý sklad s potřebami pro armádu a rakouské

úředníky stal bezcenným. Nikdo nic nekupoval a tehdy mu rozčilený otec hodil klíče od krámu na stůl, ať si s tím dělá co chce. 18letý mladík dělal opravdu to, co chtěl. Vybudoval obchod s junáckou výzbrojí a výstrojí a byl tak úspěšný, že během dvou let vytvořil finanční základ pro novou firmu. Ale to vše je na dlouhé povídání, které je obsaženo v knížce Augustin Šulc: Měl jsem motocykl rád!

Oba bratři se výborně doplňovali. Zatím co Karel byl teoretik, diplomat, něco jako šedá eminence, Augustin byl perfektní praktik, který se k dokonalé znalosti motocyklu dostal od té nejmenší součástky. Karel projednával smlouvy, marže a objemy dodávek, Augustin motocykly nejen prodával, ale i učil nové motocyklisty jízdě a péči o stroje. Z této péče vznikla v roce 1925 knížka „Rady a pokyny jezdcům na motocyklu BSA“, kterou sepsali František Nušl a ing. Vladimír Balcar. V roce 1927 jako první na světě vymyslel Augustin systém 3. záručních prohlídek (o rok později s tím vyjel FORD a v roce 1930 Chevrolet – oba takřka v doslovném znění) a v roce 1928, když byl dostavěn a otevřen Dům BSA, nabídnul svým zákazníkům



*Před startem dvoudenní jízdy spolehlivosti – červen 1924. Kaprova ulice, před prodejnou Bratří Šulcové.
(6) Augustin Šulc, (14) Karel Šedivý, (13) František Nušl*

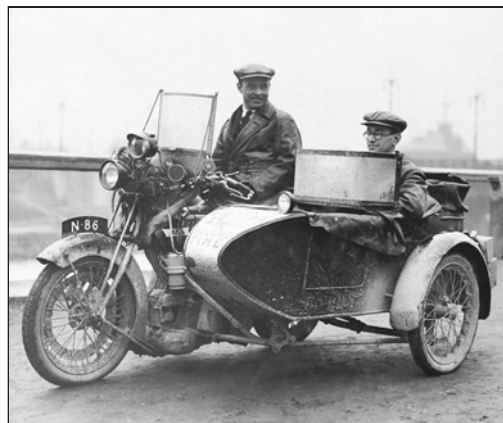


Josef Paštika a Bratří Šulcové k sobě neodmyslitelně patřili. Na snímku Josef Paštika a Jarmila Šulcová

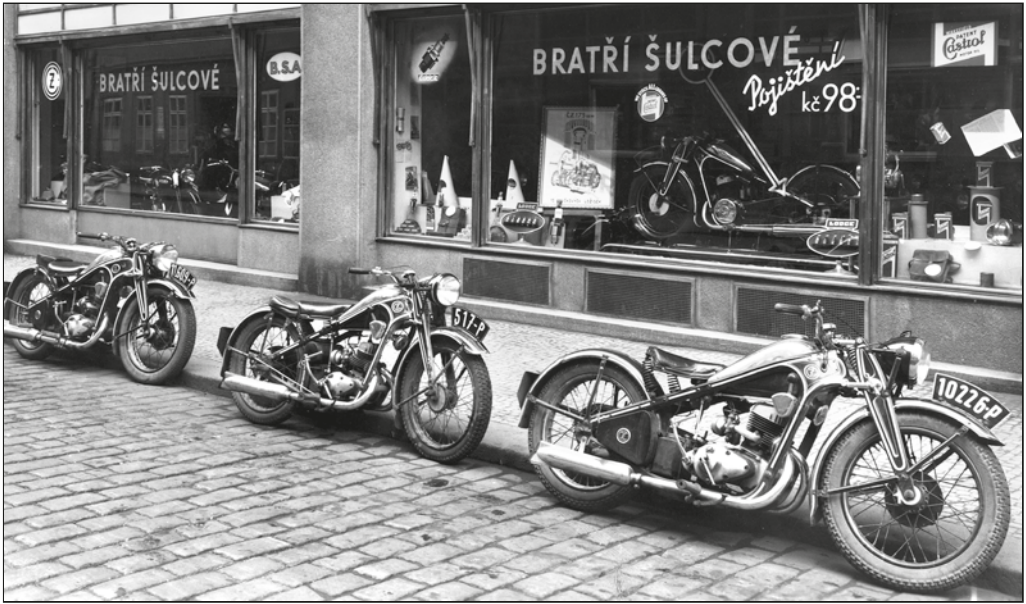
„Kompletní servis pro motocykly BSA“. Firmě se dařilo, a přesto pro výstavbu Domu BSA přijali bratři třetího spolumajitele, aby urychlili výstavbu. Začali v roce 1927 a na jaře 1928 už byl dům v plném provozu. Tuto moderní vymoženost mohli motoristé používat jenom necelých šest let, potom třetí společník Oldřich Filip vystoupil z firmy a bratři, aby ho mohli vyplatit, museli dům prodat. Také nová prodejna v Konviktské si vedla dobře dál přesto, že se nad Evropou stahovala mračna 2. světové války. Prozíravý Karel usoudil, že by firma měla zastupovat také nějakou českou motocyklovou firmu a Augustin při návštěvě v Birminghamu projednal od ředitelství BSA povolení. Tehdy nastala Karlova doba: shánění informací a jednání s možnými partnery. Nejdříve byla na řadě JAWA (že by proto, že první motocykl, který si kluci Šulcovic pořídili a později také jako první prodali, byl Wanderer?). Jednání se protahovala, ředitel Janeček si nárokoval neúměrné požadavky, a tak ze smlouvy sešlo. Později toho pan

Janeček senior litoval a veřejně prohlásil, že ČZ Strakonice by nikdy nedosáhly takových úspěchů, nebýt firmy Bratří Šulcové. Pak to Karel zkoušel s motocykly OGAR, ale ani tady to nedvlelo k úspěchu. Zcela náhodou vypátral, že kdesi u Strakonice prý nějaká továrna vyrábí, nebo chce vyrábět, motocykly. Karel si na tu cestu vypůjčil auto Jawa (jaká ironie) a s obavami čekal výsledek. Bude znovu zklamán neúměrnými požadavky, nebudou oceněny nabyté zkušenosti ani snaha propagovat české stroje? Ale vše dobře dopadlo, Karel si odvázel příslib od prokuristy Kocourka (pozdějšího ředitele ČZ), že firma Bratří Šulcové bude jejich výhradním zástupcem. A tak byla v roce 1935 uzavřena smlouva s počátečním počtem 300 motocyklů, kterých hned v prvním roce prodali 333.

A tady začíná 2. etapa historie firmy. Oba bratři se dali do práce s plnou vervou. Podle Augustinova návrhu byl pro PVV 1938 ve spolupráci s J. F. Kochem zkonstruován „kolotoč“. Zařízení, které umožňovalo naučit nováčky řízení, řazení a brzdění bez rizika úrazu. Motocykl byl upevněn na konstrukci tak, aby jezdil stále dokola, uprostřed bylo sedátko s ovládním, aby instruktor mohl vypnout zapalování, kdyby jel jezdec příliš rychle. Jak víme, v té době žádné autoškoly neexistovaly a takové zařízení mělo velký význam. Na veletrhu si jízdu vyzkoušelo přes 800 zájemců. Velkým oceněním kolotoče byl požadavek dopravního oddělení policejního ředitelství, aby se na něm mohlo naučit ovládat motocykl jejich mužstvo.



Jízda Londýn–Praha za 84 hodin, 1925. Na motocyklu BSA 770 sedí Karel Šedivý, v sidecaru Augustin Šulc



Generální zastoupení ČZ – Bratři Šulcové, Konviktská ulice 6, Praha 1

Následně po podepsání smlouvy mezi ČZM a firmou Bratři Šulcové rozjeli bratři reklamní akce. Nejen u nás prvními „billboardy“, které umístili na příjezdové silnice, ale také reklamními cestami. Podle Karla nebyly nákladné, ale měly velký ohlas. Bylo jich hodně, ale uvádím jen ty nejdůležitější:

V roce 1936 absolvoval Jaroslav Kodeda na ČZ 250 Tourist v jednom týdnu 2000 km, projel 4 alpské pasy z Prahy přes Rakousko, Itálii až do Novi v Jugoslávii. Tam si u moře trochu oddechl a vrátil se z cesty bez jediné poruchy.

V roce 1937 absolvovali Josef Paštika na ČZ 250 Tourist a Jaroslav Kodeda na ČZ 175 Speciál větší rakouských a italských pasů včetně obávaného Katschbergu, dokonce s Augustinem Šulcem a fotografem Paulem v tandemu!

V roce 1938 byla uskutečněna zřejmě poslední velká evropská cesta se třemi dvoutaktními ČZ 500 se sidecary. Kam výprava směřovala a kam až došla se mi nepodařilo zjistit, jenom na jedné fotografii je na směrovce uvedeno „Moritz“.

Kromě zahraničních cest se tovární jezdcí pod vedením Augustina účastnili velkého množství domácích závodů a vždy s úspěchem.

Na počátku 2. světové války prodávala firma Bratři Šulcové v prodejně Konviktská ještě do vyprodání zásob motocykly ČZ (dovoz moto-

cyklů BSA byl již německými úřady zakázán). Koupě byla pro zákazníky spíše investicí, než dopravním prostředkem, protože prodej benzínu byl omezen a později zakázán (byl povolen pouze pro lékaře a potřeby Říše).

Přes veškerá omezení a zákazy okupantů jel vývoj v továrně ČZM naplno a také bratři pracovali pro budoucnost. Ve spolupráci s J. F. Kochem vyvinuli a nechali vyrobit malý skútr s motorem 98 ccm a v roce 1942 dokonce i otypovat.

Dopisem z 5. března 1942 navrhnul Karel řediteli ČZM panu Václavu Kocourkovi zavést „Servisní službu zákazníkům ČZ“ takovou, jaká se osvědčovala od roku 1928 majitelům BSA. Návrh byl přijat a po čase i realizován.

V roce 1943 prodávala firma už jenom ČZ kola a navíc bez pneumatik (strategický materiál Wehrmachtu). Od roku 1944 už ani motocykly, ani kola, pouze užitkové vozy AERO 30 – zase jen omezeně pro služby a výrobu. Firma Bratři Šulcové přežila válku úspěšně hlavně opravami kol a motocyklů.

Hned po skončení války v roce 1945 pokračovala úspěšná spolupráce s ČZM Strakonice. Společné plány byly ale po krátké době omezeny a následně zrušeny. Rozjely se hlavně přípravy na mezinárodní soutěže a prvním velkým úspěchem Strakonického týmu pod vedením



Po 2. světové válce se Augustin Šulc stal manažerem soutěžních týmů ČZ Strakonice. Na fotografii je zachycen ve Zlíně na Mezinárodní šestidenní soutěži 1947, kde dovedl tým ČZ k vítězství ve Stříbrné váze.

K nejvyšším vavřínům dopomohl znače také v květnu 1949 na Skotské šestidenní a ještě v září na šestidenní FIM ve Fort William v Anglii. Měl obrovskou zásluhu na vzniku „zlaté strakonické generace“ soutěžních jezdců, kteří slavili úspěchy v padesátých a začátkem šedesátých let...

Augustina Šulce bylo vítězství na Šestidenní soutěži 1947 ve Zlíně. ČZ jezdci získali Stříbrnou vázu, i když ji fyzicky nikdy nedostali. Během války se totiž ztratila a nová se nestačila vyrobit.

Dne 18. března 1948 byla na firmu Bratři Šulcové uvalena národní správa a veškerý majetek převeden do Ústřední prodejny 20 (pozdější Mototechny). Karel i Augustin se stali nakrátko zaměstnanci ÚP 20. V únoru 1949 byla firma zestátněna a oba bratři vyhozeni.

Karel, diplomat, odborník a vynikající obchodník odešel pracovat jako skladník na výstavbu Slapské přehrady.

Augustina měl odvahu zaměstnat jedině ředitele ČZM pan Skala. V prvních letech po uzavření „Smlouvy o zastupování“ byl Augustin veden jako externí spolupracovník ČZ až do roku 1948, kdy firma Bratři Šulcové byla znárodněna. Ale už v roce 1947 převzal přípravu a vedení to-

várních jezdců s výbornými výsledky. Takového pracovníka přece ředitel nemohl nechat odejít! Augustin se chopil příležitosti, jak zůstat u milovaného motorismu. Ani mu nevadilo, že přes týden spal ve Strakonících v hotelu a rodinu viděl jen o víkendech.

Po velkém úspěchu ve Zlíně začala konstrukce ČZM pracovat na novém provedení motocyklů se 4stupňovou převodovkou pro šestidenní soutěž v Itálii. Jenomže při tréninku se stále více ukazovalo, že nová verze není to, co se od nového provedení očekávalo. Trenér varoval vedení dopisem 23. 6. 1948 a znovu 9. 8. 1948, že stroje nejsou v pořádku a dokonce navrhoval zrušení účasti v Itálii, ale marně. Do San Rema se jelo! V průběhu Šestidenní odpadlo z celkového počtu osmi motocyklů ČZ šest.

Tak a co teď! Jak napravit pokaženou pověst motocyklů ČZ? Augustin Šulc navrhnul ředitelství, aby se jezdci účastnili Skotské šestidenní 1949. Těto prestižní akce se dosud za dobu trvání nezúčastnil žádný nebritský team! Byla to velká výzva a ředitelství souhlasilo. Nastala náročná doba příprav od nové konstrukce převodové skříně, která byla dílem Ing. Waltra, až po tvrdé denní tréninky v terénu. Jezdci často reptali, že tak těžký terén, jako jsou haldy



Motoškola ČZ – upoutaný motocykl ČZ Tourist na kruhové dráze, která sloužila k výcviku jezdců.

S nápadem přišel Augustin Šulc, konstrukčně motoškolu vyřešil J. F. Koch. Zajímavostí je, že podobná motoškola, ale s upoutaným skútretem ČEZETA, se používala ještě v padesátých letech

u Příbrami, nemůže nikde existovat. Po prvním dni ve Fort William připodobnili tréninky doma k „procházce růžovým sadem“. Tvrdá příprava se vyplatila. Nejen, že se na úseky, kde zrovna jeli Čechoslováci, sbíhali diváci a odměňovali jejich jízdu potleskem, ale team malých motocyklů ČZ 125 zvítězil nad teamem složeným z motocyklů 350 a 500 ccm! Naši získali Stříbrnou vázu a velké uznání. Pak už bylo jednoduché přesvědčit vedení ČZM o účasti na šestidenní FIM na podzim 1949. Tentokrát byla výprava početnější a jezdce z JAWY. A znovu velký úspěch motocyklů ČZ! Pod vedením manažera Šulce získali znovu Stříbrnou vázu když porazili domácí jezdce s podstatně silnějšími 4taky. Podrobný průběh obou šestidenních by se k „Návodu na obsluhu“ nevešel a je popsán v knížce „Augustin Šulc: Měl jsem motocykl rád“. Tak se rozhodně nechci opakovat.

Myslíte, že úspěchy ČZ pod vedením Augustina Šulce měly šťastné pokračování? Omyl! Na podzim roku 1949 byl zatčen Karel a v Táboře nucených prací Všebořice držen dva měsíce.

Augustin tentokrát zatčení ušel, protože pracoval ve Strakoncích na vylepšení soutěžních strojů a tréninkových metod. Ale 23. října 1950 byli zatčeni oba bratři a drženi ve vazbě celých devět měsíců. Vznesená obvinění se nepodařilo prokázat, ať se úřady snažily sebevíc a bratři museli být propuštěni. Z té veškeré nespravedlnosti bylo nejhorší, že bratři dostali zákaz jakékoli činnosti v motorismu. Ani tehdy se Karel a Augustin nevzdali svého plánu, dát i jezdcům na ČZ motocyklech stejnou pomůcku, jako dali jezdcům na BSA. Začali shromažďovat podklady nejprve „do šuplíku“ a pak už pro Svět motorů sepisovali „Návod k obsluze motocyklů ČZ 125 a 150“ tak, jak vám ho teď předkládáme. Vycházel v letech 1953–1955 v 25 pokračováních, jejich přehled naleznete na straně 97. Pro budoucnost plánovali vydat ho jako příručku, ale to se jim už nepodařilo. Nakonec ještě malou perličku – v průběhu vydávání článků chybí pokračování ve Světě motorů č. 13! Asi byli bratři trochu pověřiví, že by jim třináctka přinesla smůlu a Návod by nevyšel!



První mezinárodní triumf ČZ Strakonice ISDT 1947 Zlín a jeho aktéři: Čeněk Kohlíček, J. F. Koch, Augustin Šulc, Josef Paštika a Emanuel Marha

Cesta k malému motocyklu ČZ

Ještěliže pátráme po vzniku malého motocyklu ve Strakonících, musíme jít před 2. světovou válku, do roku 1931, kdy ve Strakonících vzniklo první motokolo... to vlastně bylo prapředkem malého strakonického motocyklu. První ČZ 125A vznikla ve Strakonících těsně před válkou a později dostala označení ČZ 125A. Novinka se na předválečný trh dostala jen v omezené míře.

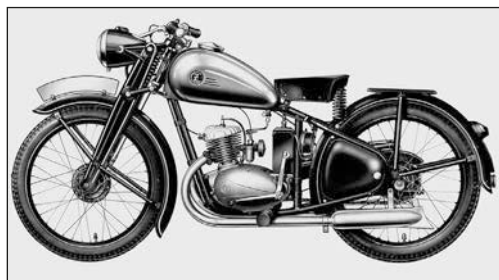
Přes období 2. světové války došlo ke konstrukčním změnám hlavně motorové části, která byla přizpůsobena německým standardům, a sériové výroby se tento malý motocykl dočkal až v roce 1946–1947, kdy jich strakonická zbrojovka vyrobila přes 7708 ks.



Motocykl ČZ 125A rok 1946

Typ, s nímž ČZ pomáhala motorizovat válkou zničené Českoslovenko a můžeme říci, že i Evropu, byly až typy B, T a masově vyráběný typ C. Díky jednoduché konstrukci, dostatečnému výkonu a výdrži si tento malý motocykl nacházel mnoho spokojených uživatelů. Strakonická zbrojovka se začátkem padesátých let dokonce na malou chvíli stala jedním z největších producentů motocyklů v Evropě a typ C je ještě dnes velmi rozšířený mezi veteránskou veřejností. Vraťme se však do roku 1946...

33. Pařížský autosalon v říjnu 1946 byl první mezinárodní ukázkou stavu automobilového a motocyklového průmyslu po válce. Z československých firem se autosalonu účastnila Jawa, Ogar a ČZ. Poslední z trojice vystavovatelů předvedl nový motocykl ČZ 125B. Podle dobového tisku se malý motocykl ze Strakonice líbil, i když byl vybaven na svou dobu již zastaralou vahadlovou přední vidlicí. Snahou výrobce bylo pravděpodobně co nejrychleji



Motocykl ČZ 125B rok 1947

představit nový motocykl, což s sebou nutně neslo použití některých ne zcela moderních komponentů. Podle pamětníků byl motocykl pro autosalon v Paříži jen maketa, motor byl bez vnitřních součástek. To by i potvrdzovala fotografie z Paříže, kde je řadicí páka neobvykle „spadá“ pod stupečku.

Motocykl ČZ 125B začal konstrukčně vznikat již v průběhu války a oproti prototypům bylo provedení roku 1946 již vybaveno setrvačnickovou zapalovací magnetkou Bosch-ČZ a karburátorem Jikov. Ještě v roce 1946 před-



Motocykl ČZ 125T rok 1949

stavil J. F. Koch svou vizi budoucího moderního motocyklu s teleskopickou přední vidlicí a hlubokými blatníky. S motocyklem startoval jeho syn Jaroslav Koch v několika soutěžích 1946–1947.

Definitivní podoba motocyklu se české veřejnosti představila na jarním pražském vzorkovém veletrhu 1947. Motocykl měl stále ještě vahadlovou přední vidlici, ale již v průběhu roku 1947 je nová přední teleskopická vidlice konstrukce J. F. Kocha testována v soutěžních strojích.

Motocykly ČZ 125B provedení I. série mají čísla 152.014–160.013. Typu B bylo vyrobeno celkem 10 018 ks. V oficiální zprávě nese první stroj ČZ 125T číslo 160.014. Produkce moto-

cyklů B probíhala v letech 1946–1947, kdy bylo vyrobeno 10 018 ks (1816 ks v roce 1946 a 8202 ks v roce 1947). Již v roce 1947 nabíhá výroba typu T, kterého je v roce 1947 vyrobeno 4594 ks (z toho je 417 ks určeno pro export). V evidencích počtu vyrobených kusů se ale setkáváme i s údajem, že jen v roce 1947 bylo vyrobeno 10 000 ks typu B a 4911 ks typu T. U typu B jsou pravděpodobně v seznamech vyrobených kusů započítány i prototypové stroje. Prvním motocyklem, na který byla sériově montována přední teleskopická vidlice, je stroj v. č. 160.014, smontovaný v září 1947. ČZ 125B vyrobené koncem roku mají ještě vysoko uchycený přední blatník, ale jsou již vybaveny přední teleskopickou vidlicí. Někdy se pro tyto stroje používá označení ČZ 125Bt – toto označení je několikrát použito v odborných časopisech i letácích, ale v archivních materiálech ČZ se toto označení nevyskytuje. Vzhledem k tomu, že mnoho majitelů ČZ 125B využilo možnosti a opatřilo dodatečně svůj motocykl přední teleskopickou vidlicí, se dnes setkáváme se stroji, které svým provedením do uvedeného číslování nezapadají.

Nutno podotknout, že v mnoha výkazech vyrobených kusů jsou stroje v letech 1946–1949 uváděny pouze jako ČZ 125 bez určení typu. Evidence výrobních čísel a změny ve výrobě, které uvádím, vycházejí z kusovníků jednotlivých provedení.

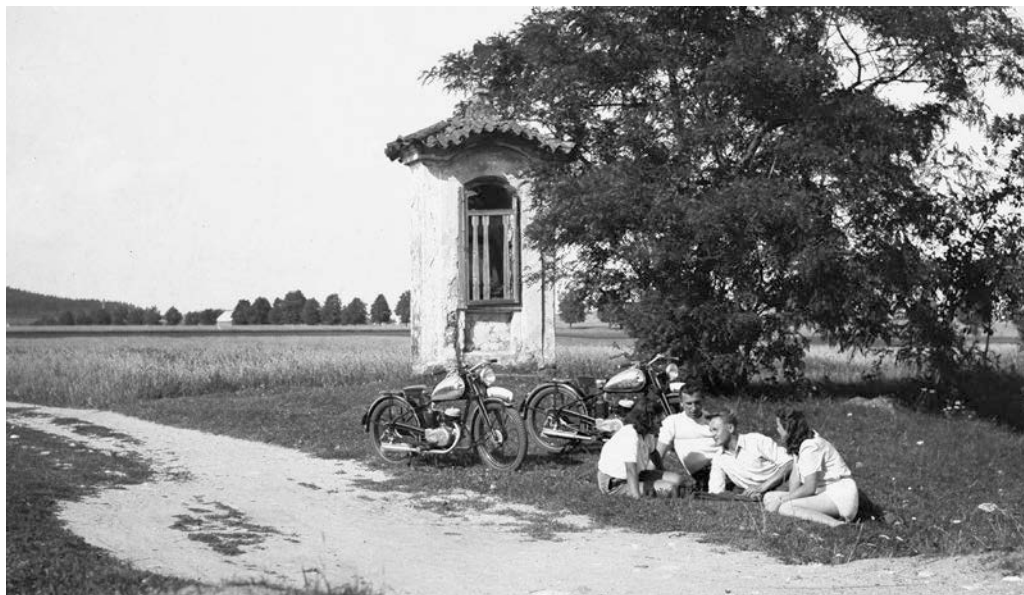


Jarní veletrh 1947 Praha, představení typu B

Na XXVIII. mezinárodní výstavě automobilů v Praze na podzim roku 1947 je vystavován „nový moderní malý československý motocykl s teleskopickou přední vidlicí“ pod označením ČZ 125T. Továrna využívá úspěchů v soutěžích a mezinárodní šestidenní k propagaci kvalit motocyklu. ČZ 125T je produkován ve čtyřech sériích, které se od sebe vzájemně odlišovaly. Motor byl vyráběn ve třech provedeních – I. čísla motorů 150.014–176.212, provedení II. 176.213–213.120 a provedení III. 213.121 až 229.043.

Do v. č. 213.120 je motor vybaven dekompresorem. Od čísla motoru 150.014–176.113 se připevňuje páka starteru na hřídel šroubem





M5×20, na dalších motorech je upevnění šroubem M6×20. Stejná změna je od č. m. 217.643 u páky nožního startování, opět změna šroubu na M6×20.

Do č. motoru 176.114 je startovací páka z jednoho kusu, dále je používána sklopná. Od č. motoru 167.838 změna zapojení elektrické soustavy motocyklu. Úzký řetěz 1/2"×5,2 použit u 150.014–197.880, 202.557–205.625, 205.726 až 209.508, u všech ostatních je použit řetěz 1/2"×5/16".

V roce 1949 od výrobního čísla 213.121 došlo vedle dalších změn k přemístění vypínání spojky na spodní část karteru a změně tvaru hlavy motoru. Dne 1. 4. 1949 začala ČZ vydávat informace o motocyklech ČZ formou písemných dopisových zpráv – Technická informační služba.

ČZ 125T byl prvním masově vyráběným motocyklem ze Strakonice. Celkově bylo vyrobeno 4829 ks v roce 1947, 35 025 ks v roce 1948 a v roce 1949 pak 24 066 ks. Dle evidence vyrobených kusů je to tedy 10 018 ks provedení B a 62 920 ks provedení T.

Vývoj motocyklu typu C začal již v roce 1948. První prototypy jsou zkoušeny v roce 1949 a v téže roce jsou již motocykly typu C používány a testovány při soutěžích. Prototyp se zkoušel jak ve čtyřrychlostním, tak i ve

třírychlostním provedení. Stejně tomu bylo i u soutěžních strojů 1949, kdy 125 ccm byl osazen čtyřrychlostní převodovkou a ČZ 150 třírychlostní. Prototyp z roku 1949 je označen ČZ 150/4-C49, je zkoušen se čtyřrychlostní převodovkou, překryt karburátoru má místo sítka štěrbiny.

Nový motocykl C navazoval na osvědčený model T, zásadně se lišil motor, který byl překonstruován a měl zakrytou celou zadní část motoru s karburátorem, měl oproti modelům B a T menší průměr klikového hřídele, vyšší výkon a příjemnější průběh kroutícího momentu. Sedlo je nově řešeno jako výkyvné, konstrukčních změn doznala i přední vidlice. Zadní kolo se dalo vyjmout z podvozku bez



Jarní veletrh 1947 Praha – stánek ÚPM

nutnosti rozpojování řetězu. Sériově se začal motocykl s třístupňovou převodovkou vyrábět v roce 1950 ve dvou kubaturách – 125 ccm a 150 ccm.

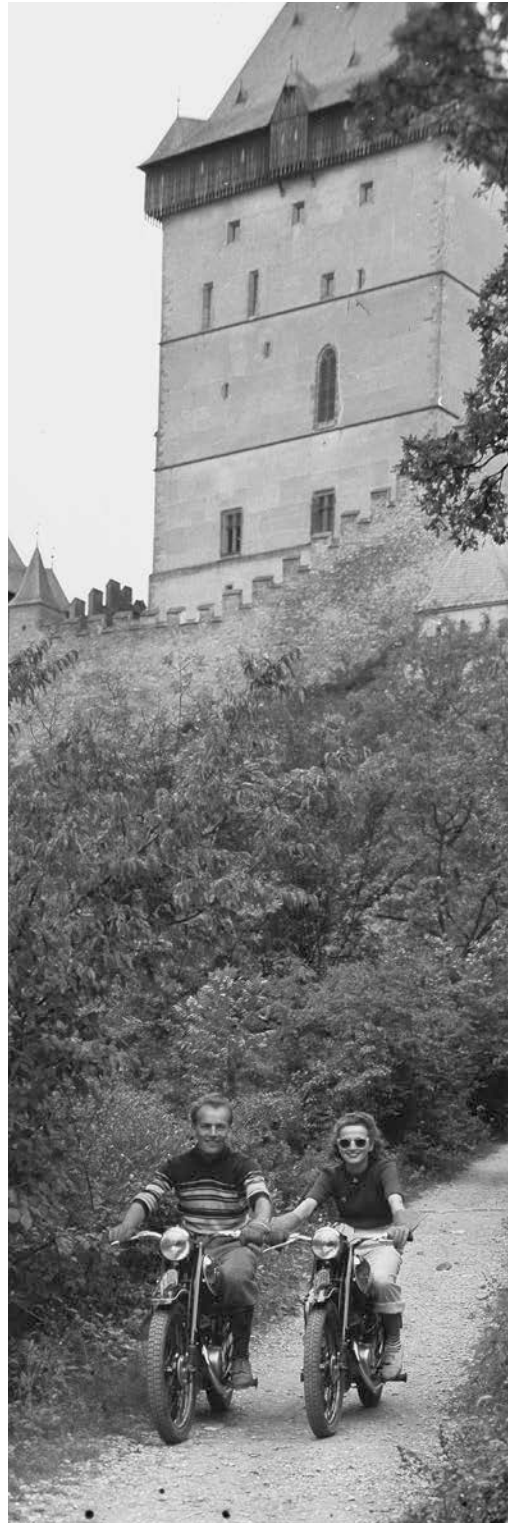
Prodejně bylo nabízeno několik modifikací, které se vzájemně lišily bohatostí chromování. Pro zahraniční zákazníky bylo nabízeno i tzv. „horské“ provedení s odlišným odstupňováním převodovky. Na konci roku 1950 dostaly oba modely kluzáky zadního pérování a od roku 1951 je nabízen motocykl ČZ 125 i 150 pouze v provedení se zadním odpružením. Pro tuzemský trh byl motocykl dodáván i v tzv. lidovém provedení, které mělo chromované části nahrazené lakováním. Co se týká odstínu, jak pro tuzemský, tak pro zahraniční trh se produkovaly motocykly v základní černé barvě i v barvě červené (oproti všeobecně přijímanému pravidlu, že červené modely byly určeny pouze na export). Podle bohatosti chromování a doplňků se stroje odlišovaly jak cenou, tak značením.

Např. v Holandsku jsou v roce 1951 prodávány a prezentovány motocykly ČZ jako provedení Standard (pevný zadek, ještě s ruční houkačkou), Popular – model s akumulátorem a elektrickou houkačkou, model Tourist se zadním odpružením a model Super Tourist se zadním odpružením a celkově bohatším chromováním. Model „CZ Padvinder“ pak byl stejný jako Super Tourist, ale v barvě červené (tedy základní exportované stroje jsou v barvě černé!). V roce 1952 se toto značení mění, stroje jsou nabízené pouze v barvě červené, pod označením Gagmaker, Super Tourist, Voortrekker a Padvinder. S podobnou reklamní strategií byly motocykly prodávány i v dalších zemích, podporovány vždy výčtem úspěchů v mezinárodní šestidenní. V Belgii se motocykly prodávaly dokonce v osmi provedeních.

Celkově se v letech 1950–1953 vyrobilo 114 754 kusů motocyklů a 3185 ks v provedení rikša. Vedle motocyklů byly exportovány samostatné motory, používané např. v motocyklech Monark, Socovel, Tempo.

Produkce motocyklu typu C byla ukončena v roce 1953.

Dušan Šebek



Technické údaje motocyklu ČZ 125C a ČZ 150C bez zadního pérování (1950)



Technické údaje:

ČZ 125C

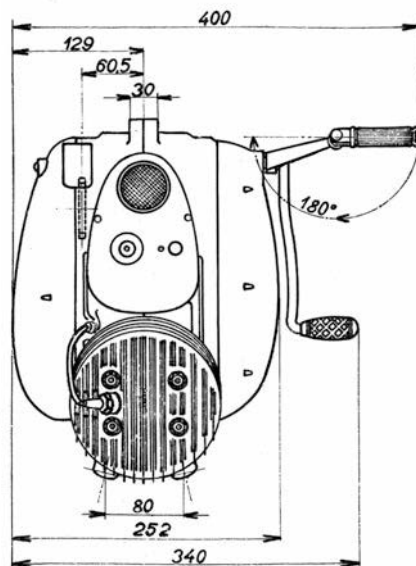
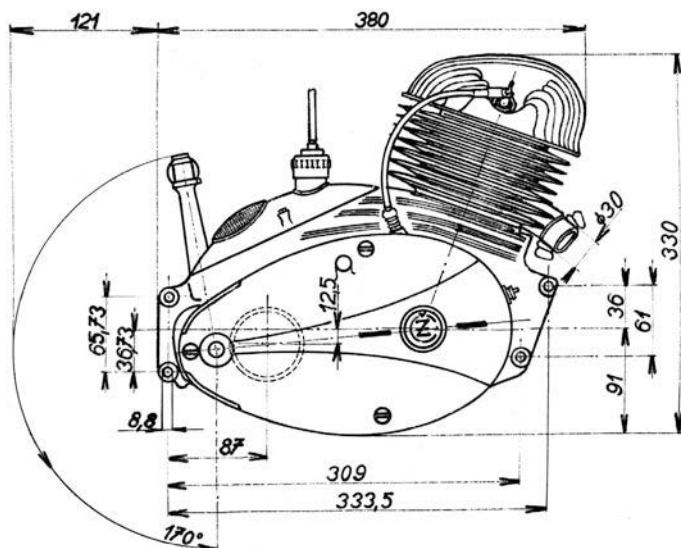
ČZ 150C

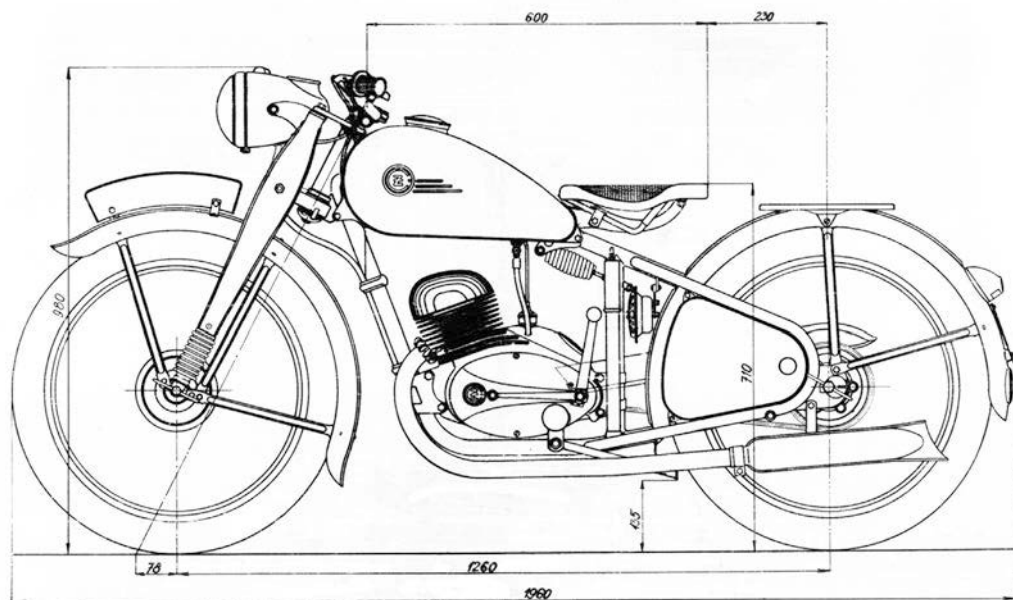
Motor

objem
vrtání × zdvih
výkon
výkon brzdový
kompresní poměr
karburátor
primární převod řetěz
maximální rychlost

dvoudobý, vzduchem chlazený jednoválec
123,2 ccm
52×58 mm
4,8 k/4500 ot./min.
5 k/5000 ot./min.
1:7
Jikov 2918 HC
3/8"×3/8"-50 čl.
80 km/hod.

148,3 ccm
57×58 mm
5,75 k/4500 ot./min.
6,2 k/5000 ot./min.
1:6,9
Jikov 2918 HC
3/8"×3/8"-50 čl.
85 km/hod.



**Podvozek**

délka	ČZ 125C 1960 mm	ČZ 150C 1960 mm
šířka	680 mm	680 mm
výška	980 mm	980 mm
nádrž	12 l	12 l
pneu	2,75"×19"	2,75"×19"
brzdy	čelistové 125 mm	čelistové 125 mm
hmotnost pohotovostní	84 kg	90 kg