Marcel
Malypetr



Skútr Čezeta

retro



renovace, údržba, opravy, technika

2., rozšířené vydání

GRADA®


GRADA®

Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

2., rozšířené vydání

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****.*

Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

2., rozšířené vydání

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 6494. publikaci
Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 192
Druhé vydání, Praha 2017
Vytiskla tiskárna TNM Print s. r. o.

© Grada Publishing, a. s., 2017
Cover design © Jakub Náprstek, 2017

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-9650-0 (pdf)
ISBN 978-80-271-0351-5 (print)

Obsah

1. Úvod 7
2. Jak šel čas (aneb harmonogram vývoje)..... 11
3. Čezeta typ 501..... 21
   - Předsériové provedení 22
   - Popis skútru Čezeta typ 501 29
   - Popis skútru Čezeta 501/01 32
   - Popis skútru Čezeta 501/03 32
   - Popis skútru Čezeta 501/05 34
4. Čezeta typ 502..... 37
   - Popis skútru Čezeta 502 (502/00 a 502/01)..... 38
   - Popis skútru Čezeta 502 (502/05 a 502/06)..... 42
   - Popis skútru Čezeta 503 43
5. Čezeta typ 505 rikša 45
   - Popis skútru Čezeta 505 rikša..... 46
   - Velorex 435 a další příbuzní 52
6. Čezeta žije 54
   - Sport 57
   - Čezeta klub Praha..... 60
   - Skútrklub Čezeta..... 61
   - Čezeta – Kymco..... 66
   - Čezeta typ 506 69
7. Technické údaje a schémata 74
8. Poruchy, opravy, údržba..... 88
   - Poruchy a jejich opravy 90
   - Údržba..... 110
   - Seřízení..... 118
9. Renovace..... 125
   - Dvakrát měř, jednou řež 126
   - Barevné provedení 135
   - Lakování a montáž 140
10. Tuning a styling..... 149
    - Tuning..... 150
    - Styling..... 169
11. Závěr 175
12. Barevné přílohy..... 177

Použitá literatura, poděkování 192


J·F·K
JAROSLAV FRANTIŠEK KOCH
1893 – 1983
MOTOCYKLOVÝ KONSTRUKTÉR A ZÁVODNÍK
SVÉMU RODÁKOVI VĚNUJE OBEC MCELY, RODINA A PŘÍZNIVCI

1 Úvod

První vydání této knihy je již vyprodané, a tak jsme se rozhodli společně s vydavatelstvím Grada, že bychom měli vám čtenářům a hlavně zájemcům o skútry Čezeta vrátit tuto publikaci na pulty knihkupců. Ale aby to nebyl návrat ledajaký, rozhodl jsem se přidat několik novinek. Tak nejdříve, a to hned tady v úvodní kapitole, bych vás chtěl informovat o tom, že se nám v roce 2015 podařilo zajistit a následně slavnostně odhalit památník konstruktérovi skútrů Čezeta Jaroslavu Františku Kochovi v jeho rodné obci Mcely na Nymbursku. Pak vás v úvodu třetí kapitoly „Čezeta – typ 501“ čekají podle mých znalostí dosud nepublikované technické informace o předsériovém provedení skútrů Čezeta. Sice tyto skútry známe z obrázků, ale nyní se jim podíváme trochu pod kabát. Kdo je spíše zaměřen na současnost skútrů Čezeta a ne na jejich minulost, tak doporučuji šestou kapitolu „Čezeta žije“, kde se dočtete o tom, jak dva podnikatelé, každý z jiné polokoule, se rozhodli oživit značku Čezeta, a komu z nich se to povedlo.

◂ Památník Jaroslavu Františku Kochovi – konstruktérovi skútru Čezeta byl slavnostně odhalen v jeho rodné obci Mcely na Nymbursku dne 22. srpna 2015 za účasti mnoha hostů





Na předchozí stránce jsem upozornil na hlavní změny tohoto vydání. Samozřejmě i ostatní kapitoly byly v drobných detailech aktualizovány. Takže se v osmé kapitole „Poruchy, opravy a údržba“ dozvíte třeba o tom, jak vás může potrápit prasklý válec nebo že za jízdy mohou prasknout řídítka. To vše je ze zkušeností mých i mých kolegů z posledních dvou let. Tak doufám, že si každý z vás najde v knize něco zajímavého.

Památník J. F. Kocha

Musím se přiznat zcela sebekriticky, že tato myšlenka ve mne žila už několik let. Zvláště pak, když jsem viděl, že v nedaleké obci Kochánky byl založen park a postaven památník rodákovi a výbornému motocyklovému závodníkovi Františku Šťastnému. A znáte to, něco byste chtěli a nevíte, jak do toho. Šťastná náhoda tomu chtěla a já jsem se při oslavách 95. výročí ČZ seznámil s vnučkou Jaroslava Františka Kocha paní Jaroslavou Ledkovou, pak jsem oslovil paní Brutarovou (spolupracovnici pana Kocha), a když jsem měl od obou souhlas, že je to dobrý nápad, vyrazil jsem na OÚ obce Mcely. Od vedení obce jsem se setkal s vřelým přijetím i pochopením a nestálo tedy už nic v cestě, abychom se do toho společně pustili. Málem jsem zapomněl na kolegu Milana Veselého, který byl naším spolupracovníkem v oblasti znalostí práce J. F. Kocha mimo skútry Čezeta (takže Praga 500 BD,

◄ Po projevech o významu J. F. Kocha provedli samotné odhalení paní Jaroslava Brutarová, spolupracovnice p. Kocha, hejtman Středočeského kraje Miloš Petera, Milan Veselý a autor knihy

◄ Slavnostního odhalení se zúčasnila i jediná vnučka J. F. Kocha paní Jaroslava Ledková ze Strakonic (na obrázku) se synem, která od začátku celý projekt výrazně podporovala

motocykly Koch apod.). Na tuto akci byla vypsána oficiálně celostátní sbírka, přispívali i skútristi ze zahraničí. Jediný, kdo tuto akci absolutně bojkotoval, byla firma ČZ a. s. Strakonice, kde právě J. F. Koch zkonstruoval slavnou Čezetu. Nemohu si odpustit připomenout staré české přísloví: „Nevděk světem vládne!“

Není asi důležité, abych zde popisoval všechny práce, které bylo nutno vykonat, a všechny problémy, které bylo nutno překonat, než nastal onen kýžený den 22. srpna. 2015, kdy jsme mohli společně s paní Jaroslavou Brutarovou, středočeským hejtmanem panem Milošem Peterou a Milanem Veselým památník odhalit. Vedení obce Mcely pojalo celou akci jako obecní oslavu, takže byla instalována výstava o životě a díle J. F. Kocha, děti měly svůj koutek, odpoledne proběhla soutěž v jízdě na kárách, samozřejmě nechybělo občerstvení. Doufám, že se nám všem společně celý záměr povedl a vám mohu jen doporučit, abyste se při svých cestách u památníku zastavili a třeba i položili kámen ze svého bydliště, jako jsme to udělali my skútristi při setkání u památníku po roce. Pan Koch byl známý cestovatel, a tak ty kameny z cest určitě k jeho památníku patří.



▸ Po stranách památníku stály dva nejslavnější stroje J. F. Kocha. Praga 500 BD se sajdkárem a Čezeta 502 s Druzetou. Za památníkem byl motor JFK zapůjčený panem Liborem Marčíkem

SVAZARM

SVĚT MOTORŮ

ČASOPIS 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 Strakonicích.
(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. O tomto provedení skútru se podrobně dočtete v následující kapitole.

3. čtvrtletí 1957

Zahájení sériové výroby typu Čezeta 501 (série I. od výr. čísla 100301)
(technická způsobilost schválena 11. 2. 1957 –
č. j. 56440/56)
motor: motor Jawa ČZ 175, dva klasické motocyklové výfuky – rybiny, jako příplatková výbava bylo zavedeno vnější ovládání přeplavovacího kolíku karburátoru (vyvedeno postranními dvířky), karburátor s hranatou plovákovou komorou Jikov 2924 M13
karoserie: postranní dvířka pouze se čtyřmi otvory, chybí okrasné lišty na předním čele, nápis Čezeta kovový ale menší, odlišné ozdobné lišty na bocích (pouze dvě na každé straně, obě stejné, jedna v přední a druhá v zadní části skútru), na nádrži chyběl nosič a na přístrojové desce hodinky – tyto díly nebyly při zahájení výroby k dispozici, místo hodinek bylo lakované víčko, nebyly také montovány ochranné plechy před nohami řidiče a zadní madlo

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 dvojsedlem
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 skříňce), zrušení plechů pro usměrňování proudu vzduchu před válcem, zavedení ochranných hliníkových plechů před nohami 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

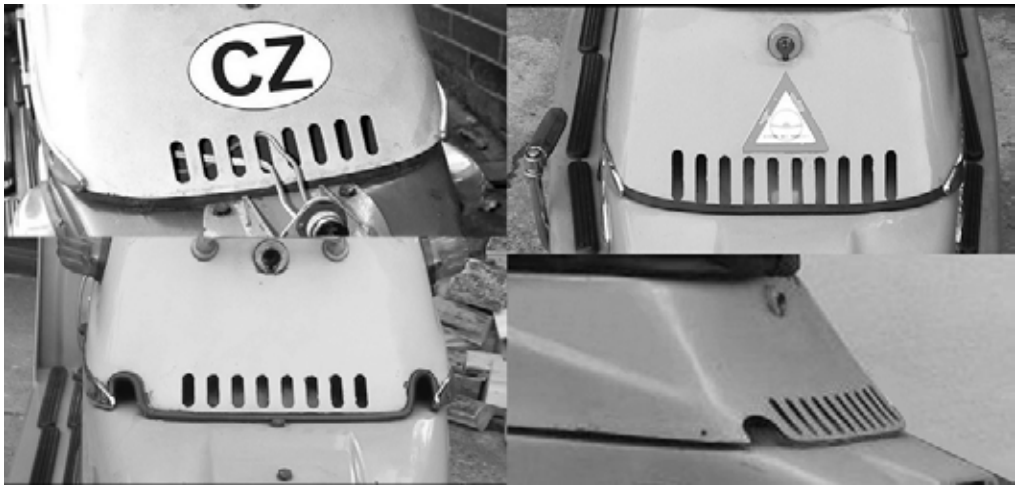
březen 1959

Čezeta typ 501/03 – zavedení ventilátoru chlazení

motor: ventilátor chlazení (jeho konstrukce umožňovala dodatečnou montáž na předcházející typy), zvýšení komprese na 7, pootočení žebrování hlavy válců o 90 °
karoserie: zavedení krytů postranních dvířek – tzv. vlaštovky, zpočátku s vylisovaným 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)



▲ 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)

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 plexištítů
– 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 podle všech dostupných pramenů asi realistický, 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 řadícího 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 blikače (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 pětimístné číslo motoru bylo číslováno vždy pro nové provedení od čísla 00001. Odlišné je číslování karosérií, kde pětimístná 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 karoserii 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).

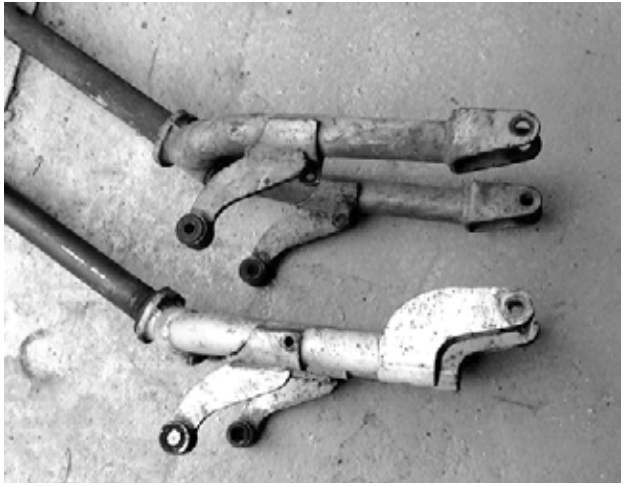
Pozn.: V současné době se velmi často setkáváme s tím, že STK popř. Odbory dopravy obecních úřadů s rozšířenou působností dělají problémy majitelům skútrů ohledně typového označení. Nikdo z nich nechápe, jak skútr typu 502/00 může mít motor 502.03. …. apod. Zkoušel jsem vytvořit nějaký doklad ve spolupráci s ČZ Strakonice, který by tuto problematiku jednoznačně objasňoval a byl pro příslušné úřady závazný, avšak firma ČZ nemá o takový postup zájem. Proto setkáte-li se s nějakým podobným problémem, musíte se individuálně obrátit na firmu ČZ. Měli by vám vyjít vstříc.

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

4. čtvrtletí 1961

Čezeta typ 505 (rikša) – zahájení výroby
(tech. způsobilost schválena 23. 6. 1961 – č. j. 22353/61)
Jedná se o nákladní skútrovou tříkolku, která používá upravenou přední část a upravený pohonný agregát z typu 502.

Tato tříkolka byla vyráběna v pobočném závodě v Blatné u Strakonic. Původně byl vyráběn typ 505 (označen i jako 505/00), později pak 505/01 (snad 1963). Dle podkladů z ČZ (viz. opis listu s číslováním karoserií a motorů), měl být typ 505/00 se 6 V instalací tzn. bez dynamospouštěče a tudíž i bez zpátečky. Nikdy jsem se však s tímto provedením nesetkal a ani katalog náhradních dílů neobsahuje díly pro 6 V instalaci. K této problematice se vracím ještě v kapitole o rikše.
Jednalo se zřejmě o postupnou modernizaci, jako u typu 501 a 502. Snad jediný rozdíl byl ve snaze stále zvyšovat kapacitu startovacích akumulátorů, protože při převážně městském provozu byly kladeny na startování velké nároky. Pro zajímavost uvádím používané typy akumulátorů.

výroba:	**akumulátor:**	
do 31. 12. 1961	6 V/12 Ah	2 kusy
od 1. 1. 1962	12 V/10 Ah	1 kus
od 1. 7. 1962	12 V/35 Ah	1 kus

Později jsem se setkal ještě s typem 505/03, což je typ 505/01 doplněný o plechovou uzavíratelnou nástavbu na korbě. Nikde jsem však nenašel informace o zahájení výroby tohoto typu, i když technická způsobilost byla schválena stejným dokumentem jako u základního typu 505.

v průběhu roku 1962

DRUZETA typ 408 – zahájení výroby
(technická způsobilost byla schválena 17. 7. 1962 – č. 25043/62-10)
Postranní vozík (sajdkár) k Čezetě využívající tvarově shodných dílů karoserie, který zkonstruoval také J. F. Koch. Výrobcem bylo Středočeské kovozpracující lidové družstvo DRUPOL ve Štiříně u Prahy, které také tyto vozíky na přání montovalo. Jak je patrné z názvu, vznikl spojením slov DRUpol a čeZETA. Ukončení výroby neznám, poslední reklamy na montáž Druzety zveřejnil výrobce v tisku v květnu 1967.

v průběhu roku 1962

Kabina řidiče pro rikšu – zahájení výroby
Kabinu (snad) vyráběl Kovodružstvo Holice a byla montována na přání zákazníků.

2. čtvrtletí 1963

Čezeta typ 502/05, 502/06 – zahájení výroby
Jedná se o vylepšené luxusní modely (de Luxe) předcházejících typů 502/00 a 502/01, které se měly od sebe lišit stejně jako jejich předchůdci rozdílnou soustavou zdroje elektrické energie a startérem (a samozřejmě i rozdílným napětím v el. síti tzn. 12 V popř. 6 V). Vzhledem k tomu, že se však jednalo o luxusní modely, nepředpokládám, že typ 06 bez startéru skutečně existoval, ještě jsem se s ním nesetkal. V tomto případě bych skoro uvěřil informacím od výrobce, že existoval pouze v dokumentaci.
motor: filtr vzduchu s papírovou mikrovložkou
karoserie: nová panelová řídítka z Al-slitiny (se zalitými trubkami pro držadla), v řídítkách nový oválný tachometr se 2 kontrolkami, nový věšáček na zavazadla
elektro: nové přepínače světel a blikačů v podobě otočných objímek na řídítkách, světelná houkačka, nový tvar rámečku předního světlometu

1. pololetí 1964

Čezeta – ukončení výroby

V této časové posloupnosti vývoje skútrů Čezeta, doplňků a příslušenství k nim, bychom také neměli zapomenout na další vývojové práce, které tou dobou probíhaly a jejichž výsledek se už v sériové výrobě neobjevil. Jedná se především o použití motoru a větším zdvihovém objemu a následníka skútru Čezeta 502, kterým se měla stát Čezeta typu 503.

Větší motor a nová karosérie

Samozřejmě ani pan Koch ani ostatní konstruktéři nespali a chtěli svůj skútr vylepšovat. V oblasti pohonné jednotky byla situace jasná. Od zahájení výroby typu 501 se neustále zvyšoval výkon motoru. Nejprve zvýšením komprese u typu 501/03 s ventilátorem, pak přechodem na nový jednovýfukový motor u typu 502. Mezitím však byl zkonstruován a schválen závěs pro přívěsné vozíky (PAv 40, nebo třeba i dvoukolový Motex s celkovou hmotností 82 kg) a také vznikl postranní vozík Druzeta, což byly další podpůrné argumenty pro zvýšení výkonu motoru. No, a když ještě navíc přibyla rikša typ 505 a dokonce na ní byla montována poměrně těžká budka řidiče zvyšující i čelní odpor, nebylo již pochyb o potřebě většího motoru. Výkon motoru se dá jednak zvýšit jeho úpravou, což však znamená hlavně zvýšení výkonu ve vyšších otáčkách a tedy spíše předpokládá sportovní styl jízdy, nebo zvětšením jeho objemu, což je pro daný účel daleko výhodnější, neboť toto přináší hlavně tolik potřebné zvýšení krouticího momentu motoru.

Proto začal pan Koch pracovat na verzi s motorem ČZ 250, kterou přivedl také až do stádia prototypu. Tato náhrada motoru ČZ 175 motorem větším měla jednu velkou výhodu – oba motory mají totiž shodné vnější rozměry karteru, jen si liší velikostí válce, který se ovšem do sériové karosérie bez problémů vešel. Podle dostupných informací měl takto upravený skútr i syn pana Kocha, který také pracoval v ČZ Strakonice a který s ním jezdil do práce. Pan Koch pak prodal svůj skútr spolužákovi z průmyslovky, od kterého jsem ho zase koupil já v roce 1987 jako svůj první skútr do počínající sbírky, aniž bych věděl, jaký skvost jsem získal (viz obrázek dole). To jsem se dozvěděl až od paní Ledkové, dcery pana Kocha ml., která na něm jako malá s otcem jezdila. O jeho zvláštnostech se zmíním až v kapitole o úpravách skútrů. Zcela novou karosérii, a to nejen po stránce estetické, ale hlavně technologické, měl ztělesňovat nástupce typu 502, typ 503. Zmíním se o něm v kapitole o skútrech typu 502.



▸ Tento skútr v barevné kombinaci modrá petrol/světle modrá patřil původně panu Kochovi ml. Je vybaven motorem ČZ 250 cm³ bez větráku a bez startéru, s 6 V instalací. Nyní je ve sbírce autora knihy