

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

**MOTOCYKLOVÁ A ZBROJNÍ VÝROBA V ČZ
STRAKONICE**

2012

Jaroslav Bartovský

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra antropologických a historických věd

Studijní program: Historické vědy

Studijní obor: Obecné dějiny

Bakalářská práce

Motocyklová a zbrojní výroba v ČZ Strakonice

Jaroslav Bartovský

Vedoucí práce:

Doc. PhDr. Ing Aleš Skřivan

Katedra antropologických a historických věd

Fakulta filosofická Západočeská univerzita v Plzni

Plzeň 2012

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2012

.....

Rád bych poděkoval Doc. PhDr. Ing. Aleši Skřivanovi za vedení práce, cenné rady, odborné připomínky.

Obsah

1.Úvod	5
2.Začátky podniku ČZ Strakonice	8
2.2.Začátky motocyklové výroby	10
2. 3 Skútry.....	14
2. 4 JAWA – ČZ.....	16
3. Silniční speciály	22
3.2 Waltrovka bez Waltera.....	24
3.3 Walter jako motorlet	24
4. Soutěže a motokros	32
5. Zbrojní výroba	38
6. Závěr	48
7. Summary	51
8. Zdroje	52
9. Seznam příloh	55
10. Obrazová příloha	56

1.Úvod

Dlouhou dobu jsem si lámal hlavu, jaké téma zvolit pro bakalářskou práci a pak mě napadlo vzhledem k mým zájmům napsat historii motocyklové a zbrojní výroby ve strakonické Čezetě. Vzhledem k mým zájmům o veterány, které renovuji a na motokrosových čezetách se i někdy zúčastňuji závodů veteránů a celkově se stýkám se starší generací jezdců tak mi to přišlo jako výborný nápad.

Vzhledem k tomu kolik toho již bylo o tomto tématu napsáno jsem se s chutí vrhnul na shánění literatury, avšak moje teze o hromadě materiálů byla bohužel i bohudík velice nadsazená a materiály byly spíše encyklopedického typu nebo jen články v novinách a časopisech které se pro mě staly, jak jsem zjistil, téměř nedostupné. Je na místě zmínit i dochovaná fakta a zdroje, které jsou k dispozici. Z mnoha používaných zdrojů byla nejlepším dílem kniha od bratří Pavlůsků s názvem ČZ. Tato kniha se pro mě stala vzorem a zároveň inspirací, jak by práce měla vypadat. Další mojí inspirací byla práce Miroslava Gomoly s názvem Motocykly ČZ aneb strakonická historie. V neposlední řadě musím zmínit práci Jana Skramoušského o československých pistolích a plukovníka Miroslava Šády o československých ručních palných zbraních a kulometech.

Největším problémem mého snažení byl nedostatek archivních materiálů o zbrojní výrobě. Tento problém byl zjevně zapříčiněn spojením firem ČZ a Cagiva. Po sloučení firem v roce 1989 firma ještě nějakou dobu fungovala, ale již dlouho se zde nevyráběly zbraně. Přesto by se dalo říct, že se části archivu ztratily. Dalším problémem byly povodně, při kterých byla zničena velká část archivu ve Strakonících. Některé dokumenty jsou umístěny v Moravském zemském archivu v Brně nebo

v archivu Škodových závodů v Plzni. Mým účelům postačil archiv Škodových závodů v Plzni.

V následující práci se zabývám historií strakonického podniku. Snažím se zjistit, jaké bylo postavení podniku v mezinárodním obchodu. Pokládám si otázku, jak továrnu ovlivnila 2. světová válka, znárodnění a politická omezení. Proč měly zmíněné faktory vliv na chod podniku? Zabývám se i rozdělením sfér výroby a snažím se zjistit, jaké byly důsledky tohoto omezení? Zjišťuji, proč došlo k zaměstnání J. Waltera ve Strakonících? Snažím se pochopit, proč docházelo k politickým zásahům do výroby?

Samotný text jsem rozdělil do šesti kapitol. V jednotlivých kapitolách se nejprve zabývám začátky podniku, dále zmiňuji důvody, které vedly k výrobě motocyklů a začátky jejich výroby. Zmiňuji několik významných a revolučních modelů. V dalších dvou kapitolách se zabývám spoluprací Jawy a Čezety na projektu národní řady JAWA – ČZ a výrobou slavných československých skútrů. Do práce jsem také zařadil dvě kapitoly o terénních a silničních závodních motocyklech a závodních úspěších. Na konci práce je jedna z nejzajímavějších kapitol o zbrojní výrobě.

Rozhodl jsem se napsat odbornou studii, která by se stylem výrazně lišila od již napsaných prací na toto téma. Hlavním nedostatkem mnou používaných pramenů byl zvláštní chaos a neuspořádání informací. Po dokončení mé práce jsem zjistil, že můj text má podobný problém, ale tím se budu zabývat v závěru mé práce. Předpokládal jsem, že se od mé práce neočekává pouze encyklopedický vývoj modelů jednotlivých značek, i když uznávám, že jsem se k němu v určitých fázích práce dost přiblížil, ale věřte, že to bylo naprosto nezbytné a i tak jsem se ho snažil co nejvíc zobecnit což podle mého očekávání vedlo k razantnímu zkrácení práce. Jen okrajově vždy zmiňuji parametry výrobků. Popisovat

přesný výkon, točivý moment, rozměry, objem nádrže, zdvih odpružení atd. není v mé práci prioritou. Kdybych tak učinil a napsal technický popis, stala by se práce pro čtenáře nesrozumitelná. Technické parametry jsou již podrobně uveřejněny ve speciálních technických tabulkách. Setkal jsem se také s pamětníky. Toto setkání mě v mnoha ohledech nadchlo, i když se s nimi potkávám celkem běžně a prakticky oni mě přivedli k mé zálibě v motokrosu. Jejich vyprávění byla velice poutavá a dozvěděl jsem se spoustu zajímavých věcí, které mi ale velmi inspirovaly k sepsání práce. Hlavně vzpomínky na zlatou éru plné nadšení a pak prudký obrat související se zánikem značky, s kterým se někteří ještě zcela nesmířili. V práci jsem tyto poznatky většinou nepoužíval, protože jsem zjistil, že se od oficiálních vysvětlení hodně liší. Dalo by se říct, že při rozhovoru pamětníci zmiňovali své osobní názory. Jejich zajímavé vyprávění mi ale pomohlo k utřebení myšlenek a získání celkového názoru na toto téma. Většinou se snažím v práci opírat o vlastní časem získané zkušenosti a vědomosti o tomto tématu.

2. Začátky podniku ČZ Strakonice

Po vzniku Československé republiky bylo zapotřebí zachovat suverenitu státu a zabezpečit práva občanů, vybavit a motorizovat armádu a policii novými zbraněmi, které by nahradily tehdejší zastaralé rakousko – uherské vybavení, byl jedním z prvních vládních úkolů. Nově vzniklá republika neměla peněz nazbyt a nákup ze zahraničí tedy nebyl možný. Musela se spoléhat na domácí trh.

Výroba zbraní a motocyklů se tedy stala velice perspektivním a finančně výhodným podnikáním. V Praze tuto potřebu využil mladý strojní inženýr Janeček, který poté postavil továrnu na motorová kola a později na motocykly Jawa. V jižních Čechách si příležitost nenechal ujít architekt Karel Bubla. Už roku 1919 si nechal zaregistrovat do obchodního rejstříku ochrannou známku Jihočeská zbrojovka s. r. o. se sídlem ve Strakonících. První zbraň nevznikala ve strakonické zbrojovce, ale v Plzni v Holbmayerově mlýně. Důvody byly jednoduché, ve Strakonících nebyla vhodná budova pro výrobu. Začátky zbrojní výroby souvisí s výrobou malé tzv „kapesní pistole“ FOX.¹ Vhodné prostory se začaly budovat v roce 1919. Vhodné prostory se začaly budovat v roce 1919. Karel Bubla se seznámil s výrobou zbraní na studiích ve Vídni. Budoucnost zbrojního průmyslu byla zaručená, proto již velmi brzy vstoupili do Jihočeské zbrojovky další společníci s vkladem 1 200 000 Kč Tyto finanční zdroje podpořily rychlou výstavbu budov ve Strakonících a rychlé zahájení výroby, a to již v roce 1921,² byli také přizváni odborníci na zbrojní výrobu z Vídně. Jejich hlavním úkolem bylo dohlížet na kvalitu výroby zbraní.

ČZ Strakonice, původním názvem Jihočeská zbrojovka, byla ve svém počátku plně zaměřena na zbrojní výrobu. Zbrojovka se

¹ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str.16.

² Pavlůšek Alois, Pavlůšek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.7.

specializovala na výrobu ručních a automatických ručních zbraní.³ K rozšíření podnikatelské činnosti došlo sloučením s továrnou na zbraně ve Vejprtech a závodem v Praze. Tímto sloučením podnikatelských aktivit vznikla v roce 1923 firma „Česká zbrojovka v Praze továrny ve Strakoncích“.⁴ K dalšímu rozvoji továrny došlo v roce 1930, kdy byla odkoupena továrna na součásti jízdních kol v Kralupech nad Vltavou. Firma již svým rozvojem získala mnoho možností a zkušeností k rozvoji výroby. Vyráběly se zde nástroje, přesná měřidla, svítilny Sessa i kleštičky pro vlakové průvodčí. Odkoupením vejprtského závodu byla umožněna výroba jízdních kol a samozřejmě zbraní.⁵ Na výrobu jízdních kol navázal projekt výroby motokol, který se uskutečnil v roce 1932. Od výroby motokol již bylo téměř jasné, na co se továrna v budoucnu soustředí. O tři roky později, v roce 1935, začaly z továrny vyjíždět první černobílé motocykly ČZ.

Z původně vojenské výroby se zformovalo dalších odvětví výroby. Hlavním prodejním artiklem se staly motocykly a motokola ČZ. Firma se brzy stala největším výrobcem motocyklů v Československu a dále rozšiřovala výrobu. Nadále rostla produkce a vývoz výrobků do celé Evropy, Asie a Jižní Ameriky. Výroba byla také rozšířena o výrobu řetězů. Nejprve pro jízdní kola a motocykly, později vznikla společnost ČZ řetězy, která funguje dodnes a vyrábí i speciální řetězy pro průmyslovou výrobu. Byla zavedena i výroba obráběcích strojů.

Konec rostoucí výroby znamenala druhá světová válka a přechod na zbrojní výrobu. Dalším pomyslným hřebíkem do rakve bylo znárodnění. Ke znárodnění došlo v roce 1946 na základě vyhlášky Ministerstva průmyslu č. 1326, firma byla začleněna do nově vzniklého

³ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 3.

⁴ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 3.

⁵ Pavlůšek Alois, Pavlůšek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.8.

projektu národního podniků.⁶ Následovalo postupné omezování a nakonec úplné zrušení zbrojní výroby, ke kterému došlo v roce 1954.⁷ Zbrojní výrobu nahradil provoz slévárny.

Jižní Čechy byly dlouhou dobu převážně zemědělským krajem a industrializační vlna kraj příliš neovlivnila. Stavba továrny znamenala mnoho nových pracovních příležitostí a tím i oživení Strakonicka. Nedostatek průmyslové výroby měl však velmi vážné důvody. Nejenomže nebyla v kraji téměř žádná naleziště potřebných surovin, ale neexistovala zde strojírenská tradice a tím pádem se projevil nedostatek kvalifikovaných pracovníků. Strakonicko bylo, jak jsem již nastínil, počátkem 20. století chudým krajem a lidé zde neměli lehký život. Byla zde vysoká nezaměstnanost, nedostatek kvalitních potravin a dřeva. Založit továrnu v tomto prostředí by se dalo považovat za zcela neperspektivní a nevýhodné.

2.2.Začátky motocyklové výroby

Současně se začátkem výroby jízdních kol se začala rozvíjet myšlenka na výrobu motokol. Provedení konstrukce motokola nebylo příliš obtížné, protože strakonická kola se vyznačovala robustní konstrukcí a rám tedy bez problému unesl i přídatný motorek. První pokus o vytvoření motokola s názvem ČZ 76 Kaktus se však příliš nepovedl.⁸ Motorek byl umístěný na přední vidlici a poháněl přední kolo. Toto řešení bylo velice nevýhodné, kolo bylo příliš zatíženo na přední část a stalo se velice těžkým na ovládání. Navíc byl motor velice hlučný a poruchový. Tyto chyby musely být napraveny, a tak došlo k přepracování výše zmíněné

⁶ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str.7.

⁷ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 54.

⁸ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 31.

koncepce a v témže roce vznikl nový model s motorem umístěným nad pedály a hnaným zadním kolem. Kola byla poháněna jednoduchým kompaktním jednoválcovým motorem o obsahu 76 ccm³.⁹ Výkon motoru se pohyboval kolem 1,5 k. Motor se vyznačoval velice malou spotřebou, ale z hlediska jeho uložení došlo ke změně posezu a kolo se stalo velmi nepohodlným.

Dalším krokem směrem k motocyklům bylo motokolo ČZ 98 (příloha obr. 1), které se již víc podobalo malému motocyklu než kolu.¹⁰ Stroj měl již odpruženou přední vidlici, silnější motor a neustále procházel vývojem na jehož konci měl i třístupňovou převodovku, startpáku a šlapky nahradily stupačky.¹¹

Na platformě ČZ 98 začal vznikat nový motocykl ČZ 175.¹² Tento stroj se stal základem designu předválečných motocyklů. Motocykl byl sice navrhovaný od začátku samostatně, ale podobnost s předchozími modely nezapře. Tehdy svět zažíval doznívající hospodářskou krizi, ale ve Strakonících se již tvrdě pracovalo na stopěťasedmdesátce. Tento motocykl opustil tovární halu v roce 1934.¹³ Na pohled byl motocykl naprosto vyjíměčný. Měl lisovaný robustní rám, výkonný motor, elegantní vzhled podtržený černým smaltováním a doplněný charakteristickými černými linkami. U nadstandardního typu poutaly chromované prvky, jež podporovaly lehkost a originální vzhled. Motocykl musel být přizpůsoben svým rozměrům a výbavě. Měl silnější motor, který dosahoval rychlosti až 90 Km/h a proto musely být zvětšeny i bubnové brzdy, rám, odpružení a řetězová soustava. Tyto stroje se u veřejnosti těšily velké oblibě díky své ovladatelnosti a malé spotřebě.

⁹ Marčík, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. Str. 39.

¹⁰ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.11.

¹¹ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 35 - 38.

¹² Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 31.

¹³ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 8.

Vzhledem k úspěchu stopětasedmdesátky se ve Strakonících rozhodli rozšířit výrobu o silnější stroj s označením ČZ 250. Jednalo se o téměř totožný stroj jen se silnějším motorem a všemu co k němu patří tj:větší nádrž, hmotnost, rychlost, brzdové bubny o průměru 180mm. Čezeta se v této době již hojně zúčastňovala motocyklových soutěží a s ČZ 250 dosáhla velkých úspěchů. Dvěšestpadesátka byla upravena a odlehčena a vážila okolo 105 kg a dosahovala rychlosti přes 100 km/h.¹⁴

Posledním předválečným motocyklem byla silniční pětistovka. Motocykl byl velice podobný stroji DKW, ale výkonnostně i vzhledem ho předčil. Byl využíván ke vládním a vojenským účelům. Vyrobená byla i série motocyklů pro vatikánskou papežskou gardu ve smetanově bílé barvě se zlatými linkami.¹⁵ Motory byly dost silné i na to, aby byly použity v mnoha československých drezínách. Pětistovka byla posledním zhotoveným předválečným projektem. Skvěle fungující strakonickou zbrojovku, jako i většinu tehdejších strojíren zastavila válka. Vyrábělo se samozřejmě dál, ale už pro potřebu válečné ekonomiky.

V letech 1939–1945 byly motocyklové závody změněny na tzv. „pokusný ústav“. Vývoj byl značně omezen pouze na dva motocykly ČZ 125 A a B, i když mají podobný název, tak se jedná o zcela rozdílné stroje. Oba stroje byly úspěšně odzkoušeny. Z Čezety 125 B, která byla inspirována stroji DKW, se později vyráběla ČZ 125 C a ČZ 150 C, kterým se budu věnovat později.¹⁶

Po válce nečekaly český průmysl lehké časy. Musela se prakticky odznovu přeorganizovat výroba a navázat na předválečná léta. Pomoc pro válkou postiženou Evropu nabídly Spojené státy prostřednictvím Marshallova plánu. Československo s nabídkou souhlasilo, ale jasný

¹⁴ Marčík, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. Str. 43.

¹⁵ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 25.

¹⁶ Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str.53 a 59.

nesouhlas Sovětského svazu, který Československo považoval za sféru svého vlivu, spolupráci se západem zakázal. Fakt, že nebyl přijat Marshallův plán, jednoznačně poškodil československý průmysl. Hospodářská pomoc ze Sovětského svazu byla výrazněji horší nabídkou. Toto odmítnutí znamenalo přerušení vývoje ČZ – Indián (příloha obr. 2.), který, jak už naznačuje název, byl určený výhradně pro americký trh. Zároveň probíhalo jednání podniku s Američany o spolupráci a vývozu motocyklů do USA. ČZ – Indián byl zcela jistě konkurence schopný a kdyby byl projekt uskutečněn, zcela jistě by byl velkou konkurencí pro tehdejší DKW – Harley Davidson 125.¹⁷

Dopad hospodářské izolace od vyspělých západních států, už je dnes zcela jasně viditelný. Strakonickou továrnu zasáhly tyto problémy velice citelně, hlavně z hlediska dovozu surovin potřebných pro výrobu a povrchovou úpravu. Po válce se také sešli výrobci motocyklů aby, si rozdělili sféru vlivu. Čezetě byl přiznán monopol na výrobu a vývoj motocyklů ve třídě 125 ccm.¹⁸ JAWA měla vyrábět pouze dvěstěpadesátky. Vyšší objemové kubatury připadly firmě Ogar. Takové řešení nevěstilo nic dobrého, protože když není rostoucí konkurence, není potřeba zavádět žádné inovace a to jasně vede k technickému zaostávání. Také nesmíme opomenout znárodnění podniků, které mělo vliv zejména v jeho organizaci a personálním složení. Nicméně zpátky k Čezetě. Technici se rychle pustili do dokončování projektů započatých tajně za války. Výsledkem byla nová ČZ 125 B, 125 T a 150 C (příloha obr.3).¹⁹ Zaměstnanci se zhostili úkolu s velkým nasazením a úspěch na sebe nenechal dlouho čekat. Stroje ze Strakonice se vyvážely do 112 států a Strakonice konkurovaly na trhu anglickým výrobcům, kteří byli tehdy nejlepší na světě.²⁰ Bohužel doba zahraničnímu obchodu na západ příliš

¹⁷ Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str.53.

¹⁸ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 57.

¹⁹ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 31 – 33.

²⁰ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.61.

nepřála a vznik železné opony tento obchod naprosto znemožnil. Československo tehdy mohlo v motocyklovém průmyslu bez problémů konkurovat Evropě a jistě by se motocykly těšily velké oblibě. Tato výborná pozice byla promarněna a československé sériově vyráběné motocykly již nikdy nebyly tak vyspělé, aby mohly znovu v Evropě konkurovat. Pokud nepočítáme sportovní motocykly.

2. 3 Skútry

Motocykly procházely neustálým vývojem a v padesátých letech se konstruktéři začali zabývat použitím motocyklu ke každodenní činnosti. Řeč je samozřejmě o světově proslulém skútru Čezeta. Na skútry je kladen požadavek vysoké spolehlivosti, užitečnosti, ochrany proti nepřízní počasí a možnosti dosáhnout i na dlouhých tratích jízdní časy srovnatelné se středními motocykly. Skútry s motory 175 ccm³ a 200 ccm³ s výkonem kolem 9. koní, splňovaly tyto požadavky, byly dobře prodejné a jejich výroba byla někdy až dvojnásobná oproti klasickým motocyklům²¹. Záměr vytvořit motocykl, který je především založen na pohodlí a komfortu jízdy, byl v té době dost odvážný, ale vyplatil se. Doposud vyráběné motocykly byly konstruovány většinou s ohledem na motor, pohodlí a posez se řešil později. Motocykl, který by se mohl vyrovnat automobilu s velkou přední kapotáží na ochranu nohou, mnoha úložnými prostory a multifunkčním využitím, se stal prioritou vývoje ve Strakonících. Motocykl musel být samozřejmě i elegantní a tak byl angažován konstruktér J. F. Koch (proslul především konstrukcí motocyklů Praga 500 BD)²². J. F. Koch si už v roce 1940 patentoval samonosnou skútrovou karoserii. Prototyp skútru byl představen na pražském autosalonu v roce 1947. Vývoj skútru byl zahájen v roce 1950. Na konstrukci spolupracovali J. F. Koch, ing.

²¹ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 73.

²² Malypert, Marcel. Skútr Čezeta. Grada publishing a. s, Praha 2008. Str. 32.

Kejval a ing. Hausman²³. Každý konstruktér vytvořil vlastní prototyp. Vzhledem ke zkušenostem a výbornému technickému zpracování byl vybrán prototyp J. F. Kocha.

Skútr byl představen a zařazen do výroby v letech 1956 – 1957.²⁴ Byl označen jako ČZ typ 501/01(příloha obr.8), a vyráběl se v pobočce závodu v Českých Budějovicích. Tento stroj způsobil na českých silnicích doslova pozdvižení. Desing korespondoval s počátkem kosmického věku. Na přídí byl umístěn integrovaný světlomet a měl zaoblený a zavalitý tvar a tím si vysloužil přezdívku „Prase“. Zavalitý stroj měl nepoměrně malá kolečka a čelní ochranný štít, který dole přecházel v průběžné podlahové stupačky. Od předního ochranného štítu se karoserie zúžuje až na rozměr předního světlometu. Důkazem, že je skútr praktický pro každodenní cestu do práce nebo na nákup, jsou úložné prostory pod sedačkou, nad předním kolem, háček pod řídítky na nákupní tašku nebo kabelku. V tomto ohledu se skútr dá považovat za předchůdce moderních Italských a japonských strojů, jak je známe dnes. Motorová jednotka je uložená pod sedlem u zadního kola, které je poháněno řetězem. Jako pohonná jednotka posloužil motor z motocyklu jednotné řady Jawa ČZ 175.²⁵ První skútry měly problémy zejména s chlazením. Motor byl uzavřen v karoserii. Bylo tedy zvětšeno žebrování i větrák uchycený na levém boku motoru. Za dobu své existence od roku 1957 si skútry Čezeta získaly svou spolehlivostí a jízdními vlastnostmi pevnou pozici na domácím i zahraničním trhu. Mimo značného počtu exportovaných kusů do všech zemí světa měly skútry ještě jedno výrazné prvenství. Byly montovány v tisícových sériích na Novém Zélandu a staly se prvním českým motocyklem montovaným v zahraničí. Skútry procházely mnoha modernizacemi a úpravami. Kromě modelů 502/00 a 502/01, které se

²³ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 103.

²⁴ Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 73.

²⁵ Malypert, Marcel. Skútr Čezeta. Grada publishing a. s, Praha 2008. Str. 137.

lišily výbavou, startérem a jinými technickými úpravami.²⁶ Byl dokonce opatřen sajdkárou nebo upraven na tříkolku s malou korbou ČZ 175 typ 505 tzv. rikšou.²⁷

Rikša byla vyvíjena pro přepravu menších lehčích nákladů. Měla sloužit jako servisní vozidlo nebo na rozvoz zboží. Socialistický sektor neměl pro rikšu využití, ale setkala se se zájmem drobných živnostníků.²⁸ V Itálii a na východě je tento druh vozidel velice populární a často nahrazuje náročnější přepravu dodávkami.

2. 4 JAWA – ČZ

Znárodnění Československých podniků a centrálně řízený systém hospodářství spolu s normalizací vytvořily podmínky pro vznik tzv. „jednotné řady“ motocyklů. To znamenalo od roku 1953 spolupráci na vývoji motocyklů. Spolupráce se nemohla dotknout nikoho jiného než odvětvých rivalů Jawy a strakonické Čezety. Byl započat nový vývoj modelů o obsazích 150, 250 a 350 ccm. Prakticky to znamenalo zánik standardního designu značky ČZ a použití prakticky stejného vzhledu jako měla značka JAWA. Nicméně vznikla celkem podařená řada motocyklů, kterým se lidově říkalo „kývačka“. Kývačka to byla proto, že se při jízdě zejména v zatáčkách podivně kývalo zadní odpružení. Řada motocyklů vznikla v roce 1954 a byla vyráběna po mnoho let bez jakýchkoliv výraznějších modernizací.²⁹ Motocykly byly vyváženy v obrovských počtech na méně náročné trhy. Tento fakt je v dnešní době považován za zlomový v technické pokročilosti československých

²⁶ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.110;;

²⁷ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 77.

²⁸ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa –ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010 Str. 93.

²⁹ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 65.

motocyklů. Vývoj se začal ubírat nesprávným směrem a motocykly začaly za západní Evropou výrazně zaostávat. Vyráběly se motocykly snadné na opravy, nenáročné na údržbu a pevné jako sovětská ocel. Svůj účel však splnily a stále jezdí v mnoha zemích např: Egypt, Libye, Mongolsko, Vietnam. Ve Strakonících vznikly motocykly Jawa – ČZ 125/150 typ 351/352 (příloha obr.4), Jawa – ČZ 125 typ 355 a 175 typ 356³⁰. Motocykly vyšších kubatur vyráběla pouze Jawa podle rozdělení výroby z poválečných let. Jawa tedy vyvinula motocykl Jawa – ČZ 350 typ 354.³¹ Vrcholem společné řady byla dvouválcová JAWA – ČZ 350 typ 354/04.³² Tento projekt byl ukončen v roce 1959. Jawa nadále pokračovala v designu jednotné řady. Ve Strakonících se ale začaly vyrábět motocykly s trubkovým rámem místo jednotného čtyřhranného průřezu, jež používala Jawa.

První motocykl po ukončení spolupráce se nevyznačuje velkými změnami designu, kromě jiné barvy. Ve Strakonících se vrátili k černo – šedým barvám. Ke změnám došlo hlavně v motoru, kde se upravilo tvarování kanálů a hlavně žebrování motoru. Výhodou oproti Jawě bylo použití jednoho výfuku. Díky tomu bylo dosaženo menší hmotnosti a snadnějšího chlazení motoru. Výsledkem byl motocykl ČZ 175 typ 450 a typ 470 Sport.³³ Tento motocykl byl označen pamětníky za nejpovedenější poválečnou konstrukci ze Strakoníc.³⁴ Výroba motocyklu byla zahájena roku 1959 a základ konstrukce se stal podkladem pro stavbu sportovních speciálů.³⁵ Motocykl byl uveden na trh v provedení sport a trial. Sport byla silnější verze motocyklu s drobnými karosářskými úpravami. Zajímavějším motocyklem byla úprava Trial z roku 1966. Měla

³⁰ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 45.

³¹ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.54.

³² Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str.43.

³³ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str.48.

³⁴ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 54.

³⁵ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 93.

nápadně oranžovou nádrž a moderně řešený výfuk vedený horem pod sedačkou. Při konstrukci se počítalo s použitím motocyklu v terénu. Byla upravena převodovka kvůli zvýšení stoupavosti v terénu a motocykl byl nabízen se třemi variacemi motorů. Motocykly byly označeny jako ČZ 125 typ 473.4, ČZ 175 typ 470.4 a ČZ 250 typ 470.5(příloha obr. 5).³⁶

Motocykly Sport a Trial byly v 60. letech velice oblíbené, vzhledem k rostoucí oblibě Motokrosového sportu. Bohužel se v Čechách staly zbožím nedostatkovým a byly určeny hlavně pro vývoz. Nejlepší modernizací tohoto typu byly dva motocykly ČZ 250/988(příloha obr. 6) a 250/986. Výroba byla zahájena v roce 1973. Největším konkurentem v tomto segmentu sportovní endur, byla v té době Kawasaki 350 Big horn. Čezeta se jí v mnoha ohledech vyrovnala a někdy i předčila a to hlavně cenou.³⁷ Kawasaki v roce 1972 už vyráběla silniční motocykl Z 1000, který měl čtyřtákní čtyřválec o obrovském výkonu 82 koňských sil. O takovémhle motoru mohly české firmy v té době pouze snít a technologická zaostalost se projevovala i u těchto dvou konkurenčních endur. Důvodem bylo již několikrát zmiňované omezování výroby. Bohužel se motocykl v Československu moc neproslavil, protože byl určen výhradně pro vývoz, který už ale nedosahoval velkých počtů. Důvod byl opravdu neuvěřitelný, podle sovětského svazu by se tento motocykl ve Východním bloku nikdy neujal vzhledem k náročnější údržbě. Technické vymoženosti a vzhled v té době údajně nebyl pro lidi důležitý.

Postupem času se začínal projevovat důsledek hesla: Standartní kvalita je důležitější než technologický pokrok. Export na nenáročné východní trhy znamenal sice velký odbyt, dokonce došlo v roce 1960 k naprostému vrcholu motocyklové výroby. V Československu bylo v roce

³⁶ Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 32.

³⁶ Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str.117.

1960 vyrobeno 105 100 kusů motocyklů. V následujících letech však nastal prudký pokles.

Příčiny této krize byly rychle odhaleny a byly jednoduché: Motocykly byly zastaralé a nemohly nadále obstát v zahraniční konkurenci. Paradoxně tento problém odhalili ti, kteří dlouhé roky bránili a komplikovali vývoj nových technologií a lidově řečeno „házeli motocyklovému průmyslu klacky pod nohy“. Vždy když se nějaká myšlenka nebo nápad dovedl k dokonalosti, tak byl projekt direktivně zastaven a nahrazen. Víceméně analýza problému proběhla na výbornou a zjistilo se, že je potřeba investovat do modernizace. Po správné analýze ale následovalo naprosto chybné řešení. Řešením se měla stát výroba malolitrážních automobilů a vývoz do zemí RVHP. Strojírenská sekce RVHP však již předtím rozhodla, že se maloobjemové lidové automobily budou vyrábět v NDR.³⁸ Direktivní nařízení ukončilo výrobu ve skvěle zaběhlém podniku v Praze Nuslích a výborných skůtrů Čezeta v Českých Budějovicích.

Ukončení výroby v Nuslích bylo zamýšleno s ohledem na to, že ve Strakonicích byla slévárenská technologie na vyšší úrovni a bylo lepší, pokud se všechny motory odlévaly ve Strakonicích. Došlo tedy k tomu, že motory pro Jawu odlévala Čezeta. Toto opatření nenalezneme nikde na světě. Konkurenti si samozřejmě moc nepomáhali a nerozuměli a v konečném výsledku to samozřejmě nefungovalo. Došlo, ale ke drobnému zvýšení výkonu jawáckých motorů s ohledem na kvalitnější odlití.

Zatímco ve světě začínaly na trh pronikat nové motocykly z Japonska a byly podporovány obrovskou reklamní kampaní, u nás se věnovaly novým způsobům řízení výroby. O technickém pokroku nemohla být tehdy řeč. Vývoj probíhal jen v duchu patriotismu a to téměř v utajení.

³⁸ Státní oblastní archiv v Plzni, archiv Škoda Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 372, inventární číslo 1687.

V šedesátých letech zaznamenal motocyklový trh prudký vzestup. Rozvoj trhu v USA a v západní Evropě byl podmíněný expanzí japonských značek. Došlo k velkému soupeření o přízeň zákazníků. Japonské motocykly byly technicky vyspělejší než většina evropských značek a v Evropě muselo dojít k razantní změně na vlně modernizace. V Československu, jak již bylo dříve zmíněno, se nepodařilo z hlediska mnohých omezení udržet krok s dobou.

V západoevropských státech a USA motocykl přestal být klasickým dopravním prostředkem a našel staronové využití jako sportovní stroj pro jízdy na krátké vzdálenosti v okolí měst a vyjížděky do přírody. Tento nový styl vyjížděk vyžadoval lehké a nekrytované motocykly s dobrým výkonem a ovladatelností. České motocyklové závody, ve snaze rozšířit své odbytiště, připravily do sériové výroby motocykly, které byly srovnatelné s konkurencí. Nové motocykly se vyráběly ve třídách 125 a 175ccm pod označením 476 a 477. Koncepte byla inovativní s lehkým sportovním vzhledem a s minimálním krytováním. Díly, které tvořily samostatný charakter motocyklu např: nádrž, sedlo, světlomet, blatníky, byly řešeny jako samostatné celky, které umožňovaly další tvarovou variabilitu v průběhu sériové výroby. Došlo k využití prvků ze závodních motocyklů, hlavně přední vidlice a zadní kyvné vidlice, díky kterým došlo ke zlepšení ovladatelnosti a komfortu jízdy.

Problém nastal i v podniku zahraničního obchodu Motokov, který se léta opíral o povrchní informace a o rozboru trhu a marketingu nemohla být ani řeč. Zanedbávání západního trhu a podcenění „invaze“ japonských firem vedlo k tomu, že PZO Motokov se stal hlavní příčinou úpadku československých motocyklů. Samozřejmě k tomu došlo z důvodu dosazování politicky spolehlivých pracovníků na místa zkušených odborníků.

Vzhledem k uvolněné politické atmosféře v druhé polovině šedesátých let, se motocyklová výroba začala znovu přibližovat západu. Projevilo se to hlavně v množství nabízených modelů a rychlé modernizaci. Největší úspěch dosáhla Čezeta s motocyklem ČZ 125/476 a 175/477.³⁹ Tyto dva motocykly získaly ocenění za design na výstavě v Paříži v roce 1970.⁴⁰

V roce 1974 byla uvedena na trh ještě ČZ 250/471.⁴¹ Motocykl byl vyroben na žádost ze Sovětského svazu a stal se z nouze kompromisem. Rám motocyklu byl ze Strakonice a motor byl dvouválec z JAWY. Motocykl se vyráběl i s motorem Jawa 350 ccm až do roku 1993, kdy byl naposled modernizován.

V devadesátých letech, konkrétně roku 1992, byla založena dceřiná společnost ČZ – Cagiva. Nově vznikající firma odkoupila kromě Cagivy a Čezety ještě Ducati a Husqvarnu. Tyto firmy byly postiženy hlavně expanzí Japonských motocyklů. U všech firem se podařilo znovu obnovit výrobu motocyklů, jedinou výjimkou byla továrna ve Strakonici. Prvním společným motocyklem společnosti ČZ - Cagiva byl roadster, který neměl s Čezetou nic společného. Došlo ještě k výrobě dalšího roadsteru ČZ – Cagiva typ 521 (příloha obr.7) a silnějšího provedení s motorem 200 ccm typ 621.⁴² Společný podnik ale roku 1997 zkrachoval a ve Strakonici se definitivně zastavila motocyklová výroba. V současné době se v továrně vyrábí pouze drobné díly a řetězy pro všechna odvětví.

³⁹ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 82.

⁴⁰ Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Praha 2007. Str. 34.

⁴¹ Gomola, Miroslav. Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 95.

⁴² Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str.101.

3. Silniční speciály

Silničním závodům nebylo dáváno ve Strakonících tolik pozornosti, jako motokrosu, ale vývoj probíhal. Nejčastěji převzali iniciativu sami závodníci. Samozřejmě nemůžeme srovnávat dnešní jezdce a jezdce před 50 – 80 lety. Tehdy se většinou jednalo o zaměstnance, kteří pracovali na svém motocyklu za finanční podpory továrny. Finanční podporou se samozřejmě myslelo to, že může na stroji pracovat v pracovní době a že mu budou poskytnuty součástky. Těžko si představit, že by si dneska Rossi, Stoner a další po závodech stoupli k rýsovacím prknům nebo soustruhu.

Nicméně v ČZ se takto uvažovalo a i to chvíli fungovalo, ale samozřejmě by se dalo hovořit o pionýrských dobách motorsportu. S vývojem technologií a společnosti se muselo myslet na zdokonalení závodních speciálů. Tento problém byl celkem zajímavě vyřešen v roce 1949. Znárodňování předválečných podniků se nevyhnulo ani Josefu Walterovi, jehož továrna byla roku 1949 převedena pod správu státu a on přišel o místo.⁴³ Tento postup nebyl tehdy neobvyklý a o svůj majetek přišlo mnoho průmyslníků. Toto cílené zrušení soukromého sektoru v podnikání, ale nabídlo možnost Josefa Waltera i se synem Jaroslavem zaměstnat ve Strakonících.⁴⁴ Od roku 1949 tedy rodina Walterů působila v Čezetě a už v roce 1951 se stroje Walter – ČZ zúčastnili prvních závodů.⁴⁵

Josef Walter patřil k otcům-zakladatelům českého automobilismu. Začínal se svým podnikáním přibližně ve stejné době jako Laurin a Klement a v době, kdy se kolem Kopřivnice proháněl legendární první

⁴³ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str.6.

⁴⁴ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 133.

⁴⁵ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 32.

středoevropský automobil Praesident.⁴⁶ Stejně jako pánové Laurin a Klement, začínal i Josef Walter výrobou bicyklů. Za letopočet zrodu značky Walter se považuje rok 1898, kdy si tento vyučený strojní zámečník otevřel ve Smetanově ulici na pražském Smíchově malou dílnu.⁴⁷ Ke skutečné automobilce však ještě vedla dlouhá a křivolaká cesta.

Zpočátku vůbec nic nenasvědčovalo, že Walterova dílna je něčím jiným než stovky podobných, které žily z tehdejší popularity velocipedů. Její majitel tu kola nějaký čas jen opravoval, později sem tam nějaké i postavil. V roce 1901 svou živnost přestěhoval do ulice Kinského a přibral bratra Josefa. To už se začal zajímat i o motory a jejich zabudování do bicyklů. Díky vrozenému puntičkářství se mu podařilo vyvinout spolehlivý stroj a roku 1903 získalo jeho motokolo stříbrnou medaili Průmyslové jednoty pražské.⁴⁸

V roce 1905 přišlo další stěhování, tentokrát do ulice Na Zlatance. To už nešlo o zapadlou dílničku, ale o konstrukční kancelář s výrobními prostorami a větším počtem zaměstnanců. Walter si mohl určitou velkorysost dovolit, nejen díky věnu, ale především proto, že jeho výrobky šly na odbyt. Ve stejné době sestrojil svůj první motocykl s dvouválcovým motorem a pomalu se začínal zajímat o vícestopá vozidla.⁴⁹ Jeho cesta vedla přes tehdy oblíbené motorové tříkolky k prvnímu automobilu, který spatřil světlo světa roku 1909. Zájem zákazníků od samého začátku upoutával účastí v závodech, z nichž si jeho stroje často odnášely vavříny vítězství. Nejúspěšnějším závodníkem značky Walter se později stal někdejší učeň Jindřich Knapp.

⁴⁶ Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 23.

⁴⁷ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 38.

⁴⁸ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 135.

⁴⁹ Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 19.

3.2 Waltrovka bez Waltera

Během první světové války se Walter musel orientovat na potřeby armády, nedostatkem zakázek ale rozhodně netrpěl. Po ukončení bojů se firma roku 1919 přeměnila na akciovou společnost. Do vedení nastoupili mladší odborníci a Josef Walter ve svém podniku pomalu ztrácel vliv. Roku 1922 ho to přestalo bavit a Waltrovku definitivně opustil.⁵⁰ Založil si v Košířích vlastní firmu, kde zpočátku vyráběl ozubená kola, později se vrátil k osvědčeným motocyklům. Tuto firmu po něm převzal jeho syn Jaroslav a zaměřil produkci především na závodní stroje.

Po boku otce Josefa se profiloval nadaný syn Jaroslav Walter. Jeho osudem se staly motocykly, hlavně čtyřdobé jednoválce klasické anglické školy. Zpočátku nesly označení Walter, později JAW a nakonec ČZ-Walter.

3.3 Walter jako motorlet

Němci zanechali jinonický podnik v dobrém stavu a o jeho znárodnění po skončení války nemohlo být nejmenších pochyb, protože (na rozdíl od mnoha jiných) prakticky neměl majitele. Pro jistotu ale dostal jméno, které zakladatele a někdejšího vlastníka ani v náznaku nepřipomínalo: Motorlet.⁵¹

Do období po druhé světové válce spadá také krátký návrat Waltrovky k automobilům, kdy tu vznikaly oblíbené vozy Aero Minor. Od padesátých let už ale Motorlet produkoval pouze letecké motory, jak proudové, tak pístové a později i turbovrtulové. Po znárodnění přišli Walterové nejen o továrnu, ale i pohledávky. Naopak závazky firmy museli ještě po léta

⁵⁰ Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 159.

⁵¹ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 6.

splácet. Jaroslav spolu s bratrem nastoupil do strakonické ČZ.⁵² Před závistivci je chránil ředitel ing. Skála. Vadilo třeba i to, že Walter jezdil do práce asi 15 let starým dvousicem z otcovy dílny. Jeden „dobrák“ si dokonce v udavačském stylu postěžoval: „Zaměstnanec národního podniku v lidově demokratickém státě nemůže užívat vozidlo, které nese jeho jméno“. Důležitější je, že Jaroslav v 50. letech vyvinul řadu vynikajících závodních strojů ČZ-Walter a vychoval si nástupce, konstruktéra Františka Pudila.⁵³

Walterovy motocykly se zúčastnily závodu „Dva směry“ v Praze v roce 1951. Ve třídě 350 motocykly vyhrály a v dvěstěpadesátkách byly druhé, samozřejmě také díky jezdcům Lucákovi a Markvartovi.⁵⁴

Tyto motocykly byly prakticky prototypy a měly původní Waltrový motory, vyrobené ve Strakonících, stejně jako převodovku a rám. Toto provizorní řešení mělo jednoznačný důvod: Bylo krátce po válce a nebyly peníze na vývoj ani suroviny, zároveň byl v únoru nastolen totalitní režim. Vývoj také komplikoval nedostatek dílů a možnost dovozu byl velice omezený. V letech 1949 – 1951 neexistovaly závody Jikkov (karburátory), Barum (pneumatiky) a další na výrobu zapalování, tachometrů a otáčkoměrů.⁵⁵ J. Walter byl tehdy také velice režimem pronásledovanou osobou. Po znárodnění Waltrovky mu stát přenechal všechny dluhy, které se na továrnu vázaly a tak byl pronásledován exekutory.⁵⁶

Po roce 1951 bylo nutné motocykly přepracovat, aby došlo ke zlepšení jízdnicích vlastností. J. Walter začal pracovat na novém typu šasí a brzy vznikly nové dva typy motocyklů s označením Typ 850 – 250 ccm

⁵² Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 35.

⁵⁵ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.136.

⁵⁶ Gomola Miroslav, Josef Walter a spol. AGM CZ, Brno 2002. Str. 113.

a 851 – 350 ccm(příloha obr. 9.).⁵⁷ Tyto dva stroje se staly odrazovým můstkem pro stvoření československého silničního motocyklového sportu. Slavily úspěchy v Rakousku a Švýcarsku. Byly vyrobeny v malé sérii 80 kusů a v ČSR na nich jezdil Vladimír Markvart, František Bartoš, Stanislav Malina, Václav Kvěch.⁵⁸ Tempo poválečné obnovy se začalo postupně zvyšovat a trendem doby se staly lehké a výkonné stopětadvacítky. To znamenalo, že Čezeta musela vyvinout nový typ závodního motoru pro tuto třídu. S vývojem maloobjemového motoru se začalo už v roce 1950, dokončen byl v roce 1952 a po odzkoušení byl ihned nasazen do závodů. Tovární jezdci dosáhli s těmito motocykly velkých úspěchů, např.:Václav Parus zvítězil ve velké ceně Švédska, Holandska, Maďarska a Československa.⁵⁹ František Bartoš zvítězil v dalším ročníku Velké ceny v Holandsku, Československu a dalších úspěchů dosáhl v mezinárodních závodech v Německu a Švédsku.⁶⁰ Samozřejmě pro továrnu jezdilo mnoho dalších skvělých jezdců jako byl František Zloch, Stanislav Malina a Jaroslav Žipek.⁶¹ V roce 1954 začal předvídavý J. Walter pracovat na novém motoru, protože považoval vylepšení dosud využívaných motorů za maximálně možné.⁶² Začal tedy projektovat zcela nové motocykly v objemových třídách 250 a 350 ccm typovým označením 853 a 854.⁶³ Samozřejmě tento impuls nevznikl jen tak z volné chvíle, ale musel se zamyslet jak porazit stále se zlepšující stroje NSU Sportmax, které s přehledem vyhrály Velkou cenu Československa v Brně v roce 1954.⁶⁴ Brno nebylo výjimkou, závodní speciály natolik převyšovaly konkurenci, že se vyráběly v ohromných

⁵⁷ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 136.

⁵⁸ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 36.

⁵⁹ Marčík, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. Str. 118.

⁶⁰ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 116.

⁶¹ Wolmoth Jiří, Rychlá řídítka. Grada publishing, a.s, Praha 2010. Str. 29.

⁶² Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.137.

⁶³ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 145 – 146.

⁶⁴ Husák Pavel, Velká cena. Krajské nakladatelství v Brně. Brno 1963. Str. 55.

počtech. Kdo chtěl být vítězem, musel mít NSU Fox nebo Max.⁶⁵ V roce 1955 se stal H. P. Müller mistrem světa ve třídě do 250 ccm.

Hlavním cílem modernizace motocyklů bylo nejen velké zvýšení výkonu, ale i vhodným převodováním využití jeho potenciálu. Roku 1955 je odzkoušena hlava 2x OHC na starém typu 850, potvrdilo se zvýšení výkonu a roku 1956 vyjel z továrny nový silniční speciál. První zkouškou nového motocyklu s označením 853 se stal závod Velké ceny Rakouska. V Salzburku jel jezdec František Bartoš a přesvědčivě s novou motorkou porazil spoustu startujících strojů NSU. Čezeta se dostala do pozice šampionů a motocykly byly ve třídách 250 a 350 téměř neporazitelné a nahradily stroje NSU. Bohužel se vinou režimem organizované výroby a omezené kupní síly nerozšířily a nezískaly takový věhlas jako stroje NSU.

Vývoj nových motocyklů probíhal neustále dál a pracoval na něm samozřejmě opět J. Walter. Zabýval se vývojem stroje, který by nahradil stárnoucí typ 852 ve třídě 125 ccm.⁶⁶ Návrh na tento motor se stal vrcholem jeho celoživotního díla a nadlouho nebylo potřeba provádět výrazné změny. Další silniční sportovní motory již nebylo třeba výrazněji měnit a mohlo se na ně volně navazovat, k čemuž bohužel nedošlo. Šasi nového motocyklu s Waltrovým motorem bylo inspirované modely 853, jen bylo přizpůsobeno menšímu motoru.

Motocykl ČZ 855 – 125 ccm z konstruktérské dílny J. Waltera, jak se již stalo pravidlem, znovu vyhrával jak v domácích, tak i v mezinárodních soutěžích. Od roku 1959 na něm vyhrál Stanislav Malina. Poté následují desítky vynikajících umístění na velkých cenách a mezinárodních závodech. Na stopěadvacítce závodila řada továrních i soukromých jezdců jako byli např: Václav Parus, Karel Bojer, Jaroslav

⁶⁵ Gomola miroslav. Motocykly – encyklopedie a ceník. AGM cz, Brno 2001. Str.118.

⁶⁶ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.137.

Žipka, Josef Hejmala, Josef Lukšík.⁶⁷ Tento motocykl byl jak Waltrovým, tak továrním vrcholem. V pozdějších letech vyvstalo mnoho problémů, které znovu jako u všech již zmiňovaných problémů, s kterými se ve Strakonících museli smířit, nebyl důsledkem špatného rozhodnutí podniku, ale naprosto nesmyslného omezování direktivním státním řízením.⁶⁸ Jako dokonalý příklad lze uvést nařízení o zákazu výroby čtyřdobých motorů s rozvodem 2xOHC, které bylo namířeno proti strojům ČZ a možná i konkrétně Waltrovi.

Ještě před tímto rozhodnutím unikla v roce 1959 z mezinárodní organizace mistrovství světa informace o vypsání třídy pro motocykly třídy 175 ccm.⁶⁹ Vzhledem k historii stopětasedmdesátek ve Strakonících, se J. Walter znovu chopil příležitosti a sestrojil nový motor pro rok 1961 pro tuto třídu. Byl nasazen do závodů a Václav Parus a František Boček ovládli československé tratě⁷⁰, ale třída vypsána nebyla a v Čechách došlo k omezení, které jsem zmínil výše.

Sestrojení nového motoru pro stopětasedmdesátku bylo prozíravé a brzy se ukázalo, že práce nepřišla vniveč. Motor byl převrtán a s drobnými úpravami byl nasazen ve třídě do 250 ccm.⁷¹ Motocykl opět vyhrával. V sedle seděl František Šťastný a Stanislav Malina, který zvítězil ve Velké ceně ČSR.⁷² Po dvou sezónách úspěchů byl vývoj typu 857 – 250 ccm znovu zastaven. Důvodem tentokrát byla opět změna technických předpisů, která připustila ve třídě 250 ccm pouze dvoudobé, jednoválcové, vzduchem chlazené motory. Důvodem mělo být zpřístupnění závodů širšímu okruhu jezdců, ke kterému došlo, ale zároveň došlo k zaostávání, protože západní Evropa se ubírala jiným

⁶⁷ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 116.

⁶⁸ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 145.

⁶⁹ Husák Pavel, Velká cena. Krajské nakladatelství v Brně. Brno 1963. Str. 102.

⁷⁰ Novotný, Skořepa: Rychlá kola, kniha o motocyklovém sportu – Olympia 1974. Str. 104.

⁷¹ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str. 145.

⁷² Husák Pavel, Velká cena. Krajské nakladatelství v Brně. Brno 1963. Str. 160.

směrem. V té době se začaly zdokonalovat víceválcové čtyřtákní motory a těm jednoválcem nikdy nemohl stačit.

Toto omezení vedlo k úpravě objemu motocyklu a nasazením ve třídě do 350 ccm. Došlo k převrtání válce na 293 ccm a poté na 318 ccm. K tomuto provizornímu řešení problému došlo z důvodu časové tísně, kdy se drahý a složitý vývoj motoru zdál zbytečný a musel se nějak využít. Vývoj probíhal opravdu na poslední chvíli a byl dokončen těsně před tréninkem na VC Československa v roce 1964, kde s ním Stanislav Malina zvítězil.⁷³ Dokonce porazil dvouválcem Honda 350 ccm na okruhu v Monze, kde skončil třetí.

Dalším vývojovým typem byla ČZ Typ 858 – 125 ccm, ale tento motocykl nedostal mnoho příležitostí a pozornost se upřela na zmiňovanou třídu 350 ccm, konkrétně typ 859 – 350 ccm (příloha obr.10.).⁷⁴ Třístapadesátka, jak bylo řečeno byla, vyvíjena v časové tísně, ale J. Walter dokázal motor znovu přepracovat do konečného objemu 350 ccm. Byl to však jeho poslední projekt a roku 1964 Jaroslav Walter opustil konstruktérskou kancelář ve Strakonících.⁷⁵ Na jeho místo nastoupil jeho dlouholetý zástupce František Pudil, který s Walterem úzce spolupracoval.

Je paradoxem, že když nějaký výrobek, stroj fungoval, osvědčil se ve světové konkurenci a měl obrovský potenciál k dalšímu rozvoji, tak se znelíbil režimu. K budování československého socialistického ráje a snahy Ruska přesvědčit západní Evropu, že východní blok je lepší, bylo nutné porazit západní konkurenci! Zaostalostí a leností ještě nikdo nedosáhl úspěchu a Josef a Jaroslav Walter jsou zářnými příklady předešlého tvrzení. Oba byli tvrdě pronásledováni režimem a to, že našli

⁷³ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 120.

⁷⁴ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 42.

⁷⁵ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.145.

pomyslné útočiště ve Strakonické zbrojovce a znovu prokázali své kvality, jednoznačně prokazuje nesmyslnost vyvlastnění Waltrovy továrny. Můžeme už jen polemizovat o tom, jak by se Waltrovi vedlo, kdyby nebyl zaměstnancem, ale soukromým vlastníkem, ale výsledky mluví za vše a mohl vychovat spoustu šikovných konstruktérů a ti dodnes mohli konkurovat japonským motocyklům. Zcela jistě měl v Čechách nejlepší potenciál a často se na jeho motocykly zapomíná.

F. Pudil od roku 1965 pracuje na zcela novém motocyklu, kde se snažil využít své zkušenosti, získané od J. Waltera. Snažil se konstrukci zrychlit, ale neměl výhodné pracovní podmínky.

Na Velké ceně se dostal do sporu s ministrem průmyslu Karlem Poláčkem. Ten byl příznivcem mnoha sportů mezi něž silniční závody patřily, a tak není divu, že byl v Brně. Procházel stájí a zastavil se i u jezdců ČZ, kde se rozvinula debata, proč začínají Češi zaostávat. Nastala výměna názorů a F. Pudil řekl své: „Výrobní možnosti, materiálové problémy, tříleté dodávky nezbytného příslušenství, mají za následek prodloužení realizačních časů.“⁷⁶ Ministr však byl přesvědčeným komunistou a takovéto názory nehodlal tolerovat. Bylo dohodnuto, že až bude projekt nové čtyřválcové 350. Hotov, bude domluvena audience u ministra pod záštitou F. Šťastného.⁷⁷

Jakmile byl projekt hotov, byla domluvena schůzka s ministrem. Projekt byl dopraven na ministerstvo, ale došlo k omylu. Hlavní podmínkou audience byla účast F. Šťastného, který však slavil den předtím narozeniny a nemohl se dostavit. Těžko říct, jak to tehdy opravdu bylo. Motocykl se ale podařilo protlačit do výroby za přímluvy J. Waltera.⁷⁸ Projektu byla dána privilegia k výrobě a ta se velice rychle rozběhla, ale

⁷⁶ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 153.

⁷⁷ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 154.

⁷⁸ Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 120.

poté byla dána přednost jiným projektům. Prototyp byl dokončen pouze ze solidarity spolupracovníků, kteří trochu urychlili výrobu.

Výsledkem byla nepřiměřeně dlouhá realizační doba. Motocykl vyjel na závodní dráhu až po čtyřech letech v roce 1969. Byl velice rychlý, ale zapomnělo se na tepelné zpracování odlitků motoru a tím se zatloukaly ventily do hliníku.⁷⁹ Chyba byla napravena a další rok byl motocykl nasazen do závodů. Motocykl provázelo mnoho poruch a většinou ze závodů odpadl, i když z předních pozic. Většina poruch byla zapříčiněna nedostatkem kvality použitých materiálů. Proto byly nahrazeny zahraničními díly značek Bosch, Helmuth Fath.⁸⁰ Dalším problémem byl nedostatek kvalitního oleje, který často dlouhou dobu ležel ve skladu, začal se usazovat na dně a tak docházelo ke zadření motoru.

Tento typ motocyklu byl upraven i pro třídu do 500ccm a pro sezónu 1972 bylo připraveno několik motocyklů. Po sezóně však nastal další zvrát a na příkaz ředitele továrny byly všechny závodní motocykly v roce 1973 zakonzervovány ve skladu.⁸¹ Vysvětleno to bylo jednoduše. Sféry vlivu v motosportu byly jasně rozděleny již dříve a silniční sport připadl Jawě. Čezeta se mohla zúčastňovat závodů jen do té doby, než bude mít JAWA konkurenceschopné silniční závodní motocykly. Posledním dokončeným a úspěšným motocyklem se stal typ 860(příloha obr. 11.), se kterým B. Staša vyhrál v letech 1970 – 1972 čtrnáct mezinárodních závodů a závod mistrovství světa v Brně.⁸² Těmito úspěchy ale již definitivně končí strakonické vrcholové účinkování v mistrovských závodech. Ve Strakonících byl vývoj úplně zastaven.

⁷⁹ Novotný, Skořepa: Rychlá kola, kniha o motocyklovém sportu – Olympia 1974. Str. 154.

⁸⁰ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 42.

⁸¹ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.149.

⁸² Straka Miroslav, Silniční závodní motocykly ČZ. Moto public, Praha 2010. Str. 128.

4. Soutěže a motokros

Motocyklové závody se v současné době stávají přístupné široké veřejnosti což dříve bylo zcela nemožné a byl výsadou jen tich nejlepších jezdců kteří byli soustředěni v Rudé hvězdě (policisté a vojska PS), Dukle (armáda), Svazarmech (Svaz pro spolupráci s armádou). V těchto tréninkových svazích byla soustředěna špička českého sportu, kde byli sportovci trénováni, technicky podporováni motocykly a součástkami, byl jim dodáván benzín a ještě za to byli placeni. To je v dnešní době již jen nostalgická vzpomínka a dnes je špičkový motorsport bez obrovských finančních prostředků prakticky nepřístupný.

Když by bylo možno nějak jednoduše popsat vývoj motorů pro závody tak bych začal čtyřtaktíma půllitrama a poté přes mnoho dalších typů a variant bychom došli k dvoutaktům zejména výroby ČZ a pak nastal trend stopětadvacítek, u kterých téměř začíná zánik výroby Čezeta, ale k tomu se vyjádřím také později. V éře stopětadvacítek vstupují na trh zahraniční motocykly souvisí to také s uvolňováním režimu, ale byly to drahé stroje a nebyly na ně náhradní díly a k tomu jich ještě bylo tak málo že i bohatý člověk měl problém je sehnat. Ale pokračujeme v trendu vývoje kubatura 125 se stala plnohodnotnou součástí závodů až dodnes, ale k nim se připojili i čtyřtaktí kubatury 250 a 450, které jsou v současnosti nejrozšířenější, ale podle mého názoru i tento trend v současnosti ustupuje a jezdci se navracejí k dvoutaktním strojům takže by se dal předpokládat nějaký rámcový stále se opakující vývoj, což je řečeno dost odvážně vzhledem neustálému vývoji motocyklů, ale posuďte sami jestli pozorujete stejný vývoj.

U značky ČZ byl vývoj napřed než v konkurenční Jawa, v motocyklovém sportu účinkovala již před válkou, ale bez větších úspěchů a to většinou v soutěžním sportu. Až v polovině šedesátých let

se staly Čezety úspěšné i na motokrosovém mistrovství světa a to vydrželo až do konce sedmdesátých let. Po této velice úspěšné éře nastal útlum a na počátku osmdesátých let čezety z vrcholového motokrosu zmizely. Určitou nadějí by se dalo nazvat zakoupení Čezety italskou Gagivou, ale ta bohužel zklamala.

Spousta inženýru se nadále snažila vyrábět konkurenceschopné motocykly, ale tyto snahy byly od Italů vždy zastaveny a prototypy byly zamčeny do trezorů. Toto jednání konstruktéry časem odradilo a upustili od vývoje motocyklů a tím se definitivně uzavírá brána podniku. Podnik dnes funguje jen pro výrobu řetězů a součástek pro Gagivu.

Čezety se po válce objevily už v roce 1948 a to se stopětadvacítkami a stopadesátkami, které byly lehké a výkonné, což je pro motokros ideální kombinace, ale jednalo se pouze o amatérské úpravy. Pozdější sériová výroba se vyvinula ze soutěžních a řada dílů byla z klasických cestovních motorek.

Už roku 1951 startovaly „čízý“ na prvním motokrosovém závodě u nás, který se konal na pražské Šárce.⁸³ Motocykly, však ještě nebyly dokonalé, měly třírychlostní převodovku, která v terénu nestačila a roku 1952 byla nahrazena čtyřrychlostní.⁸⁴ Stejný problém byl s podvozkem, který byl zastaralý. Ten v roce 1961 zmodernizoval Vlastimil Válek. Nedůvěru vzbuzovaly i dvoudobé motory, které se zdály nevýkonné, ale jak se později ukázalo, bohatě stačily. Kvůli motokrosovému mistrovství světa bylo také nutné zvýšit objem na 250 cm³, protože od roku 1961 byla vypisována třída do 250 cm³ a aby byly stroje konkurenceschopné, musely mít i patřičný výkon.⁸⁵

⁸³ Husák Pavel, Velká kniha motokrosu. Naše vojsko, Praha 1980. Str.10.

⁸⁴ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 164.

⁸⁵ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, Jawa – ČZ Motocykly Národní řady. Computer press, a.s, Brno 2010. Str.68.

Dvěštěpadesátky byly připraveny už pro sezonu 1962 a s nimi se dostavily první úspěchy. Vlastimil Válek byl 4. na mistrovství světa.⁸⁶ ČZ 250 typ 968 byla zlomovým modelem vyráběným v letech 1964 až 1974. Podčtvercový motor měl objem 246,3 cm³ a jeho skříň i víka byly odlity z elektronu⁸⁷. Stroj měl čtyřstupňovou převodovku, která byla shodná se sériovými modely, byla vyráběna strojně, ale ukázalo se, že není dost odolná a tak byla nahrazena mnohem robustnějším typem. Konstrukce rámu, který se pod motorem rozdvjoval, byla využívána i na dalších strojích v budoucnu, samozřejmě s úpravami, konstrukce byla výhodná z hlediska pevného uložení kyvné vidlice. Původní modely měly přední vidlici se zdvihem 135mm, ale časem byla nahrazena typem se zdvihem 170mm, což bylo nutné kvůli větší náročnosti terénu.⁸⁸ Díky používání laminátu a elektronu byla docílena výborná hmotnost 96 kg, pokud mluvíme o jedno výfukové verzi, ale dvoulaufy nebyly o moc těžší.

V roce 1963 se stal Vlastimil Válek na dvěštěpadesátce vicemistrem světa a v roce 1964 na tomto stroji ve dvouvýfukovém provedení byl Belgičan Joël Roberts mistrem světa.⁸⁹ V dalším roce ho předstihl Rus Viktor Arbekov na stejném stroji. Joël Roberts byl mistrem světa ještě v roce 1968 a 1969.⁹⁰ Tyto úspěchy znamenaly mnoho a značka ČZ se zapsala do podvědomí diváků, jezdců i konkurence a stoupala na popularitě. Lehké výkonné dvoutakty překonaly všechnu světovou konkurenci z Anglie, Francie, Německa a ovládaly startovní pole na motokrosové kolbištích. Někteří odborníci toto období v motokrosu nazývají dobou dvoudobou. Vývoj dvěštěpadesátek stále pokračoval, ale objevila se touha ovládnout královskou kubaturu pětistovek, na které dvěštěpadesátky nestačily. Přesto Vlastimil Válek na stroji, převrtném na

⁸⁶ Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 37.

⁸⁷ Novotný, Skořepa: Rychlá kola, kniha o motocyklovém sportu – Olympia 1974. Str.127.

⁸⁸ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str.122.

⁸⁹ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 27.

⁹⁰ Husák Pavel, Velká kniha motokrosu. Naše vojsko, Praha 1980. Str.77.

263cm³ startoval ve skupině pětistovek, dojel na druhém místě a to znovu dokazalo lepší obratnost a ovladatelnost strojů ČZ než těžkých „půllitru“ zahraniční výroby. Tam se pozornost ubírala spíše směrem k výkonu a ne k ovladatelnosti a Čezeta jim mohla i s mnohem slabšími motory lehce konkurovat. Po tomto úspěchu padlo na kongresu FIM rozhodnutí, že ve třídě pětistovek mohou startovat pouze stroje o objemu větším než 351cm³⁹¹.

Toto rozhodnutí nevedlo k ničemu jinému, než k vývoji silnějších strojů. Nové stroje vznikly jednoduchým převrtáním válce a ČZ 360 typ 969(příloha obr.12) byla na světě od roku 1964. Na „půllitru“ jezdil bývalý jezdec MZ Paul Friedrichs⁹² a dosáhl řady úspěchů. Byl mistrem světa v letech 1966, 1967 a 1968⁹³.

V této době už můžeme mluvit o absolutní nadvládě českých motocyklů, kdy tvořily v podstatě většinu startovního pole. Ve Strakonících se naplno rozjela sériová výroba motokrosových motocyklů, a tak bylo umožněn vývoz těchto motocyklů do celé Evropy a dokonce i USA, kde byla čezeta dražší než Škoda 1000.⁹⁴ Tyto motocykly se ale zdaleka nevyrovnaly speciálům pro tovární jezdce, byly to spíše polotovary, které se na mistrovské závody musely ještě patřičně upravit pro potřeby jednotlivého jezdce.

Na motokrosových speciálech se v roce 1973 objevil nový prvek tzv. „Krňávky“, což byl nový typ zadního odpružení, které vynalezl František Krňávka. Podstatou bylo nahrazení pružin gumovým měchem obsahujícím stlačený vzduch. Tímto se dosáhlo možnosti regulovatelnosti nastavení. Měchy se buďto nafoukly, nebo naopak. Tehdejší tisk byl z tohoto technického zázraku doslova unešen a označoval ho jako

⁹¹ Husák Pavel, Velká kniha motokrosu. Naše vojsko, Praha 1980. Str.79.

⁹² Novotný, Skořepa: Rychlá kola, kniha o motocyklovém sportu – Olympia 1974. Str.129.

⁹³ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 150.

⁹⁴ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 116.

převratné řešení, které výrazně změnilo jízdní vlastnosti stroje. Jeden titulek dokonce zněl: „Dřívější věčně poskakující „číza“ se nyní změnila na poslušnou říditelnou dělovou kouli“.⁹⁵ Toto je určitě nadsazené tvrzení, ale je faktem, že tento vynález byl zlomový a ovlivnil mnoho výrobců v budoucnosti. V sedmdesátých letech byla Čezeta stále ještě špičkou českého motokrosu, ale dochází již ke stále častějším zásahům režimu, např. vymizení zahraničních továrních jezdců, kteří byli na nátlak byrokratů postupně propouštěni. Čezeta se stávala pro režim nepohodlnou z důvodů více než zřejmých úspěchů a zastinování výkonů ruských jezdců. V roce 1974 jezdil Jaroslav Falta a jeho druhé místo na šampionátu ve třídě 250 cm³ dokazovalo kvality českých motocyklů.⁹⁶ První byl Rus Mojsejev, který na Faltu podal protest kvůli předčasnému startu a vzhledem k politickým poměrům nemělo žádný smysl protestovat proti ruskému závodníkovi. Tento čin byl okomentován prohlášením: „Zvítězil přeci náš soudruh. Tak proč se neradovat z dvojnásobného úspěchu našich soudruhů“. Faltova konstrukce motocyklu byla vyjímečná a originální, došlo k řadě úprav a vylepšení. Faltova replika je žádaná i dnes a je k vidění na závodech veteránů.

Na konci sedmdesátých let už je patrný úpadek věhlasu značky i přesto, že se vyrábělo obrovské množství motocyklů např.: V letech 1984 až 1990 bylo vyrobeno neuvěřitelných 12 422 kusů modelu MX 250 typ 980.⁹⁷ Výroba byla udržována už jen díky nadšení a pílí konstruktérů a poslední úspěchy čezeta zaznamenala pouze ve třídě 125 cm³.⁹⁸ Tento úpadek souvisí také s obrovským rozmachem japonských motorek, které byly technicky napřed a na to doplatilo i mnoho jiných evropských výrobců – např. KTM, která měla dlouhou dobu problémy dostat se zpět

⁹⁵ Svět motorů ročník 1973, číslo 5. Str.16.

⁹⁶ Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 127.

⁹⁷ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 31.

⁹⁸ Novotný, Skořepa: Rychlá kola, kniha o motocyklovém sportu – Olympia 1974. Str.47.

do vrcholového motokrosu, i když dnes už zase patří k světové špičce. Ale zpět k Čezetě. Stopětadvacítky navrhl konstruktér Oldřich Kreutz. První byla vyrobena v roce 1972 a téměř se nelišila od sériové dvěstěpadesátky, měla jen pětistupňovou převodovku a menší výkon. Ze stroje ČZ 125 typu 984 se vyvinula ČZ 125 typu 511 (příloha obr. 13)⁹⁹, jež byla v prodeji od roku 1975 a byla konkurenceschopná zahraničním motocyklům. Na MS stopětadvacítek roku 1975 skončil Jiří Churavý na pátém a Antonín Baborovský na 3. místě.¹⁰⁰ V roce 1976 na stopětadvacítkách uspěl znovu Jiří Churavý, stal se vicemistrem světa, třetí byl Zdeněk Velký.¹⁰¹ Posledním zahraničním úspěchem bylo 4. místo Jiřího Churavého v roce 1977.¹⁰²

⁹⁹ Vošálík, Jan, Přehled motocyklů ČZ. Jalna, Praha 2007. Str. 125 a 132.

¹⁰⁰ Šumán, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 37.

¹⁰¹ Šumán, Marián. Sportovní motocykly: České a Slovenské sportovní motocykly od roku 1945. Computer press, a.s, Brno 2011. Str. 32.

¹⁰² Pavlůsek Alois, Pavlůsek Ondřej, ČZ – edice motoalbum. Computer press, a.s, Brno 2007. Str. 127.

5. Zbrojní výroba

Zbrojní průmysl se v Československu začal výrazněji prosazovat až po první světové válce. Nově vznikající zbrojovky navázaly na výrobu ve Škodových závodech.¹⁰³ Za války však byla velkovýroba pěchotních zbraní a pušek zapotřebí víc než kdy jindy. Došlo tedy k ekonomickému vzestupu zbrojovek, hlavně v Rakousku a Německu, ale po válce měly tyto dvě země, dle mírových smluv, zákázanou výrobu zbraní. Tímto nařízením se eliminovali dva největší konkurenti a začaly vznikat zbrojovky nové. Nejlepší startovní pozici měly Škodovy závody, které již měly úspěšně zaběhlou výrobu děl a houfnic. Československý kapitál po převratu ovládl veškeré rakousko-uherské muniční závody na území Československa. V této době začaly vyrůstat základy nově vznikajícího československého zbrojního průmyslu. Roku 1918 nově vzniká zbrojovka Praga, kterou založil J. Novotný, majitel tehdy největší puškařské firmy u nás.¹⁰⁴ Současně se příležitosti chopil František Janeček, ale nejdůležitějším podnikem byla brněnská Zbrojovka. Z pobočky vídeňského arsenálu v Brně, zřízené rakouskou vojenskou správou, se začala formovat později známá Československá Brněnská zbrojovka.

Ve dvacátých letech 20. Století byla později světoznámá československá zbrojní výroba ještě takřkajíc v „plenkách“. Rozvoj tohoto průmyslu podporovalo mnoho podniků. Největší podporou byl dostatek kvalitní oceli, kterou produkovaly Škodovy závody a Poldina huť na Kladně. Střelivo se vyrábělo ve firmách Sellier & Bellot a G. Roth.¹⁰⁵

Začátky zbrojní výroby souvisí s výrobou malé tzv. „kapesní pistole“ FOX. Sestrojil ji puškař František Tomiška. Pistole měla mnoho

¹⁰³ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str.11.

¹⁰⁴ Šáda Miroslav, Umlčené zbraně – Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. Praha, Naše vojsko 1966. Str.201.

¹⁰⁵ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 160.

nedostatků z důvodu zastaralého způsobu výroby pomocí šablon. V. Zíbar prohlásil: „Pistole FOX (příloha obr.14) se nosily do opravy dřív než se začaly prodávat“.¹⁰⁶ V roce 1923 byla do ČZ převedena z brněnské zbrojovky výroba armádních samonabíjecích pistolí vz. 22, původní konstrukce ing. Josefa Nickela, dílovedoucího známé zbrojovky Mauser v Německu. Zkoušky nové armádní pistole byly tehdy velice náročné. Zkoušky se zúčastnil osobně tehdejší ministr obrany Udržal. Několik kusů namátkou vybraných pistolí bylo rozebráno, součástky pomíchány a znovu složeny. Hrozilo, že se projeví nějaká chyba ve výrobě a součástky nebudou v jiné zbrani fungovat. Pistole náročným testem prošla a byla označena jak ČZ vz. 24.¹⁰⁷ Prakticky od počátku existence továrny se strakoničtí konstruktéři snažili vyrobít samonabíjecí pušku. Nejprve ji zkonstruoval slovenský vynálezce Josef Netsch. Jeho konstrukce byla těžkopádná a nedokonalá. Později přispěl k vývoji pušky Emanuel Holek, který v ČZ pracoval v letech 1926 – 1927.¹⁰⁸ Dále na pušce pracovali Václav Polanka a Jan Kratochvíl a jejich přičiněním vznikla puška vz. 38. Samočinnou opakovačku v té době stále ještě trápily mnohé problémy, které se projevovaly už ve válce. Problémem bylo použití jednotné řady nábojů pro tyto pušky – kulometry. Výkonnost silných puškových nábojů byla nevyužita z důvodu těžkého samonabíjecího mechanismu. Byl neskladný a těžký, a tak se pušky v boji příliš nepoužívaly. Dalším problémem byla souvislá palba z této pušky. Voják nebyl schopen přesně mířit z důvodu velkého zpětného rázu. Pokroku v tomto mechanismu došlo až s vývojem pušky M1 Garant, která se se zmíněnými problémy dobře vyrovnala, ale stále nebyla dovedena k ideálnímu stavu.

¹⁰⁶ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 16.

¹⁰⁷ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 29.

¹⁰⁸ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 164.

Ve dvacátých letech se Česká zbrojovka zabývala také výzbrojí pro tehdejší letadla. Jednalo se o adaptovaný pozorovatelský kulomet systému Lewis, s diskovým zásobníkem a adaptovaný pilotní kulomet systému Vickers, s pásovým podáváním.¹⁰⁹ Tato výroba plynule navázala na tradici lehkých kulometů Praga vz 24 a 26 a brněnský ZGB 33, z kterého se vyvinul ve spolupráci s Anglií kulomet BREN.¹¹⁰ Pro oba kulometry se řešila lafetace. Pro pozorovatelský kulomet (mohly být dva), umístěný na zadním sedadle, platil požadavek, aby střelec mohl střílet všemi směry, ale zároveň nesmělo dojít k poškození letadla. Pilotní kulomet (mohly být až čtyři) byl lafetován pevně podél trupu letadla a pilot mířil celým strojem. Střílelo se okruhem dvou až třílisté vrtule, proto bylo důležitou součástí lafetace synchronizační zařízení, které zaručovalo, že se kulomet netrefí do vrtule. Letecké kulometry LK 30 byly na svoji dobu výbornými zbraněmi a uplatnily se jak v Československé armádě, tak v Řecku, Estonsku a Persii.¹¹¹ Perská zakázka potvrdila, že kulometry LK 30 jsou nejlepším vybavením na světě. Persie na přelomu 20. Let 20. století měla prakticky neomezené zdroje a princ Ahmad si mohl vybrat nejlepší vybavení na světě.¹¹² Perská armáda patřila tehdy ke světové špičce. Vlastnila motory z Anglie, munici z Belgie, konstrukci z USA a kulometry z ČSR. Tento fakt pomohl rozvoji továrny a kulometry se staly výborným vývozním artiklem. Kulometry se dlouho vyráběly v nově založeném závodě České zbrojovky v Uherském Brodě, který byl založen v roce 1936.¹¹³

S ohledem na mezinárodní situaci ve druhé polovině 30. let a rostoucí napětí na mezinárodní scéně budovalo Československo hraniční

¹⁰⁹ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 25.

¹¹⁰ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 103.

¹¹¹ Státní oblastní archiv v Plzni, archiv Škoda Plzeň, Archivní fond GŘ - zbrojní, karton 632, inventární číslo 1687.

¹¹² Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 191.

¹¹³ Gomola Miroslav, Motocykly ČZ aneb Strakonická historie. AGM CZ, Brno 2000. Str 25.

opevnění. S tímto projektem souvisí i zakázka MNO na konstrukci samopalu, který používal stejný náboj jako pistole vz. 22, kterou armáda používala.¹¹⁴ S použitím této zbraně se počítalo zejména v československém opevnění, z čehož vyplývá, že se moc nepoužívala. Na vývoji pracoval F. Myška a zbraň byla plně funkční. Nesla sériové označení Strojní pistole vz. 28, ale do sériové výroby se již nevedla.

V tomto roce zbrojovka dostala zakázku na přepracování stávající vojenské vzduchovky. Vzduchovka se používala při vojenském výcviku a bylo tedy potřeba aby co nejvíc připomínala v armádě používanou opakovací pušku vz. 24. Jednalo se o vzduchovku vz. 35. a nahradit ji měla vzduchovka vz. 47. Kterou navrhl F. Myška.¹¹⁵ Vzduchovka byla odzkoušena a byla předána k výrobě do pobočného závodu ČZ v Uherském Brodě a později do Zbrojovky Brno.

Konstruktéři paralelně pracovali v mnoha skupinách s mnoha stupni utajení. J.Holeček pracoval na samopalu 9mm Parabellum, který měl přinést revoluci ve zbrojním průmyslu. Měl zásobník uložený v pažbě, ale bohužel po sestrojení funkčního prototypu se ukázalo, že se často zasekává a prakticky nefungoval. Stejný problém měla i pistole ČZ 471, 9mm Parabelum, která vznikla přepracováním předválečné pistole ČZ vz. 38.¹¹⁶ Byla sice zavedena do sériové výroby, ale neměla 100% spolehlivost.

Na počátku roku 1947 došlo v ČZ ke změně v organizaci vývoje zbraní, které na podzim 1946 předcházely nástup prvního poválečného ředitele ing. V. Skalky, jmenovaného ministrem strojírenství.¹¹⁷ Ukázalo se, že to byl člověk na správném místě. Sloučil konstrukce F. Myšky a J.

¹¹⁴ Státní oblstní archiv v Plzni, archiv Škoda Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 784, inventární číslo 2972.

¹¹⁵ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 80.

¹¹⁶ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 190.

¹¹⁷ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 17.

Kratochvíla. Vedoucím skupiny se stal Myška a administrativní záležitosti vyřizoval Václav Polanka a oba konstruktéři se tak mohli naplno věnovat výzkumu. Požadavky na různé práce se v té době přímo hrnuly. Bylo po válce a bylo zapotřebí stejného přezbrojení a zdokonalení armádního vybavení, které již proběhlo po vzniku Československé republiky. Ministerstvo národní obrany(dále jen MNO) potřebovalo nové zbraně pro novou armádu. Bylo jasné, že zakázku vyhraje ten, kdo nabídne lepší zbraň. Po neúspěchu u zkoušek Holečkova samopalu, bylo rozhodnuto o navázání na výrobu samopalu vz.38. Tento samopal se stal kompromisem mezi samonabíjecí puškou a lehkým kulometem. Kulometná pistole vz. 38(příloha obr. 15.) dostala objemný zásobník na pistolové náboje. Bylo možné střílet jak dávkami, tak jednotlivými ranami. Tyto samopaly byly dlouhou dobu podceňovány, ale jejich vývoj stále probíhal. Samopaly prosluly zejména v Americe při válce gangsterů, kdy je používala jak policie, tak i druhá strana. Celkově byly využívány spíš u policejních složek. Válečného nasazení se však dočkal až ve válce Gran Chaco a v občanské válce ve Španělsku.¹¹⁸ Vývoj probíhal dál i v zahraničních firmách, které vyvinuly typy Schmeisser a Thompson. Zejména Thompson byl hojně využíván v druhé světové válce. Samopaly byly pro přesnou střelbu na dlouhou vzdálenost prakticky nepoužitelné. Jejich hlavní výhodou byla malá váha a tak se hodily v bojích na menší vzdálenosti, zejména v lesích a městech. Zároveň mohl voják nést velkou zásobu lehkých nábojů. Česká armáda tyto samopaly příliš nepoužívala. Dalším typem tohoto samopalu byl ZK 383H, který byl vyvinutý v brněnské Zbrojovce těsně před Mnichovskou dohodou.¹¹⁹ O tuto zbraň československá armáda znovu neprojevila zájem, ale byla oblíbená hlavně v Jižní Americe a Bulharsku.¹²⁰ Prvním využitým samopalem

¹¹⁸ Šáda Miroslav, Umlčené zbraně – Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. Praha, Naše vojsko 1966. Str.233.

¹¹⁹ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulomety. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 50.

¹²⁰ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 24.

v československé armádě byl již zmiňovaný vz. 38 z konstruktérské dílny ve Strakonících. J. Holeček se zaměřil na konstrukci anglického samopalu známého jako STEN. Tento samopal má při střelbě zásobník vodorovně, ale při přesunu je možné zásobník pootočit tak, že dojde k uzavření okénka na výhoz nábojů. Kdyby se konstrukce upravila, tak aby byla možná střelba i při otočeném zásobníku, mohla by se zbraň nově kvalitně používat. Zásadním prvkem v zakázkách České zbrojovky byla obnova a modernizace trofejního nebo jinak získaného válečného materiálu. Samopal STEN se stal podkladem pro nově vznikající zbraň s označením ČZ 247, 9mm Parabellum.¹²¹ Výhodou této zbraně bylo, že střelba byla možná při vodorovné i svislé poloze zásobníku, dokonce i během jeho otáčení.

Dalšími samopaly, které se dostaly do výroby byly, ČZ 447 a jeho provedení s pevnou pažbou ČZ 148. Zajímavé bylo řešení sklopné ramenní opěrky, kterou navrhl J. Holeček a sklápěla se na levý bok zbraně. Ve sklopené poloze sloužila botka opěrky jako přední rukojeť. Se sklopnou pažbou byl určen pro výsadkáře a s pevnou pro pěchotu. Zbraň prošla dalšími drobnými úpravami, jako bylo posunutí výhozního okénka a zlepšení výměny zásobníku. Provedením těchto úprav došlo k velké změně vzhledu, který ale nebyl až tak důležitý. Hlavním efektem bylo zlepšení spolehlivosti a přesnosti střelby. Samopal byl také opatřen zaměřováním, které se dalo posunutím po šikmé základně hledí nastavovat na čtyři hlední dálky – 100, 200, 300 a 400 metrů.¹²² Při zkouškách došlo k problémům s nábojem 9mm Parabellum, který měl při střelbě na zvětšující se vzdálenosti stejnou měrou rostoucí derivaci (derivací se rozumí zvětšující se odchylka od původní dráhy letu kulky). Zajímavostí byl požadavek na snadnou výměnu hlavně. Tehdy se ještě ke cvičné střelbě používaly dřevěné střely, které musely mít speciálně

¹²¹ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 25.

¹²² ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 56.

upravené drážkování hlavně. Dalším příslušenstvím ke zbrani měla být plnička zásobníku, která byla umístěna buď přímo na zbrani, nebo v brašně na náhradním zásobníku. Plnička měla již podle svého jména jednoduchý úkol a to rychlé doplňování zásobníků z nábojových pásů. Dále se řešila již zmíněná odchylka kulky. Na řešení se podílela většina inženýrů a brzy každý přinesl nějaký návrh. Nejjednodušším řešením bylo upravení mířidla V. Zíbarem. Zářezy hledítka jsou oproti ose samopalů stranově posunuty tak, aby konečná odchylka srovnala odchylku kulky.¹²³ Samopal byl na příkaz MNO v roce 1950 přejmenován na vz. 48 23/25. Podobné označení se používalo v USA s rozdílem písmenného označení M např: M 15.¹²⁴ Byl ještě přepracován na použití náboje 7,62mm TT (Tokarov Tula). Rekonstrukce zbraně znamenala změnu veškerých parametrů střelby. Dalším problémem byla zastaralost náboje, který se v Rusku vyřazoval a nahradil ho 9mm Makarov.

Další modernizovanou zbraní byla pistole vz. 27, která byla upravena pro použití náboje 7,65 Browning a dostala označení ČZ vz. 50. Tuto novou pistoli navrhl Jan Kratochvíl. Dalším jeho projektem byla nová samonabíjecí puška na nově tajně vyvíjený náboj 7,5mm se sníženým balistickým výkonem. Vývoj nové samonabíjecí pušky byl poznamenán nejasností názorů zástupců vojenské správy na tutu problematiku. Novou armádní pušku navrhli v konstruktérské kanceláři bratří Kouckých pod označením ZK 472 a J. Kynča, jehož návrh byl zamítnut kvůli podobnosti s puškou M1 Garant.¹²⁵ Vybrána byla zbraň ze Strakonice. Puška byla celkem povedená, ale kvůli nutnosti urychlit výrobu byla neodlehčená a vážila 4. Kg. Byla zavedena do výroby pod

¹²³ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 34.

¹²⁴ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 54.

¹²⁵ Šáda Miroslav, Umlčené zbraně – Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. Praha, Naše vojsko 1966. Str.231.

označením 7,62mm samonabíjecí puška vz. 52.¹²⁶ Po předání výkresů do výroby se začalo hned pracovat na jejím odlehčení. V roce 1948 navrhl Kratochvíl také novou armádní pistoli ČZ 482.¹²⁷ V této zbrani byl použit válečkový uzávěr závěru. Podobný systém byl použit u německých kulometů MG 42. Pistole byla navržena na náboj 9mm parabelum. Tento náboj byl ale odmítnut armádou a začal se používat náboj ráže 7,62 TT, o kterém již byla řeč. To znamenalo přepracování výborně fungující pistole na náboj TT

Ve Strakoncích došlo k mnoha politickým zásahům a tyto změny se nevyhnuly ani zbrojní sekci. Musel odejít V. Polanka, jehož manželka vlastnila zemědělskou usedlost a bylo politicky nemožné, aby v Čezetě zastával vyšší funkci. Pracovalo se ale dál a J. Čermák přišel s návrhem beznábojnicové střely. Byl ale obviněn J. Holečkem, který již měl navržený prototyp beznábojnicového samopalu. Holeček nabídl Čermákovi spolupráci a tím byl problém vyřešen. Otázkou ale je, kdo od koho tuto modernizaci okopíroval. Roku 1951 J. Čermák pracoval na vývoji samopalu ČZ 515 pro nový československý náboj ráže 7,62mm Z – 50.¹²⁸ V dalších letech došlo znovu k vyhrocení konfliktu o beznábojnicovou střelu. J. Holeček ji prezentoval roku 1952 inspekci z VTÚ(výzkumný technický ústav) jako svůj vlastní návrh, byl postaven před disciplinární řízení a přeložen na jiné pracoviště. Konflikt byl zcela zbytečný, protože náboj byl vynalezen už v roce 1854 v USA.¹²⁹

Dalším konstruktérským počinem se stal návrh samopalu ČZ 515 na náboj 7,62mm Z – 50.¹³⁰ Tento náboj byl již použit v samonabíjecí

¹²⁶ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 42.

¹²⁷ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 222.

¹²⁸ Šáda Miroslav, Umlčené zbraně – Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. Praha, Naše vojsko 1966. Str.57.

¹²⁹ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 40.

¹³⁰ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 55.

pušce a lehkém kulometu. Dalo by se tedy mluvit o nastolené unifikaci nábojové řady, která jednoznačně zlepšovala výrobu i zásobování. V Československu byl v této kategorii k dispozici pouze trofejní samopal MP 44, přepracovaný na Stg 44. Jednalo se tedy o jeden z posledních článků výzbroje převzaté po Němcích. Bylo tedy nutné ho znovu modernizovat nebo vyrobit zcela nový československý. Konstruktérský tým se poučil ze zkušeností z války, kdy byl použit kompromis mezi puškou a samopalem na pistolové střelivo. Tento fakt byl potvrzen zkouškami. Puška měla přebytek výkonu a samopal naopak málo. Tento tristní nedostatek znesnadňoval válečné operace v bojovém pásmu 200m až 400m. Tuto mezeru měl vyplnit nově vznikající samopal ČZ 515, 7,62 mm náboj Z – 50.¹³¹ Byla tedy použita samonabíjecí puška u níž se zkrátila hlaveň a dál se navázalo novou konstrukcí. Samopal byl vyroben, ale při testech neprošel zkouškou o rozptylu střel. Nový návrh samopalu s označením ČZ 522 měl omezené množství lisovaných dílů z hlubokotažného plechu. Tyto technologie nebyly v Československu na dobré úrovni a přesné lisování také nebylo silnou stránkou České zbrojovky. Podobný samopal vyvíjeli také bratři Josef a Jaroslav Kouckých. Obě zbraně byly prezentovány na zkouškách, organizovaných VTÚ v roce 1953, na střelnici ve Vlašimi. Oba bratři pracovali na samopalu ZK 503 delší dobu než ve Strakonících, ale na výsledcích to nebylo znát.¹³² Samopal trápil stejný problém s rozptylem jako u ČZ 521. Ten se pro změnu po třech dnech střílení porouchal. Bratři Kouckých také informovali strakonické konstruktéry o možném přesunutí zbrojní výroby do Brna. Samopal 522 byl dokončen v roce 1953. Téměř splnil všechny parametry kromě hmotnosti. Rozebírání zbraně bylo snadné a vzhledově vypadala velice hezky. Došlo však k dalším komplikacím zapříčiněných

¹³¹ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 163.

¹³² ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 58.

výměnou nábojů s mosaznou kulkou za náboje s kulkou ocelovou. Docházelo tak k deformacím materiálu, protože ocelové náboje byly těžší a samopal na ně nebyl konstruován. Problém byl vyřešen výměnou deformovaných dílů za díly z kvalitnější oceli a samopal již bez problému fungoval. V roce 1954 byl ustanoven datum nových zkoušek, kde se představily samopaly z Konstrukty Praha s typem ZK 503, ČZ Strakonice s typem ČZ 522(příloha obr.16.) a Zbrojovka Brno s typem ZB 530.¹³³ Konstrukta Brno byl podnik, který se odštěpil od Zbrojovky Brno a aspiroval na středisko celostátního vývoje zbrojního průmyslu.¹³⁴ Při zkouškách došlo k řadě problémů, které souvisely s kvalitou použitých materiálů a jejich zpracováním, ale také došlo ke konkurenčnímu boji mezi konstruktérskými dílnami. Nejlépe ze zkoušek vyšel samopal strakonické Zbrojovky. Byl vznesen požadavek na připravení několika prototypů od každého typu pro odeslání ke zkouškám do SSSR.¹³⁵ V této době se již ve Strakonici začala výroba zbraní postupně omezovat a výroba se začala soustřeďovat na motocykly. Zbrojní inženýři byli přesvědčováni, aby odešli do Brna a mnoho se jich nechalo přesvědčit a tak se zbrojní výroba ve Strakonici postupně rozpadala.¹³⁶ Projekt samopalu ČZ 522 byl zastaven a nahradil ho brněnský typ. Do Strakonice jezdili v této době studenti vojenské akademii na exkurze. Byli zde pro ně konány přednášky a různá školení od starších konstruktérů, ale ti už do továrny nenastoupili. Důvodem bylo, že v roce 1954 byla definitivně zastavena zbrojní výroba ve Strakonici a byla přesunuta do zbrojovek v Brně a Uherském Hradišti.¹³⁷

¹³³ Inventární číslo není, fond je nezpracovaný, číslo kartonu 4157, název fondu Generální ředitelství zbrojní, název archiválie Smlouva s Rumunskem číslo 1692 ze 14. 8. 1936.

¹³⁴ Šáda Miroslav, Umlčené zbraně – Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. Praha, Naše vojsko 1966. Str. 243.

¹³⁵ Čermák Jiří, Čtyřicet let konstruktérem zbraní 1946 – 1986. Brno, ARDENT 1999. Str. 48.

¹³⁶ ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. Praha, Naše vojsko 2004. Str. 56.

¹³⁷ Skramoušský, Jan. Pazdera, David. Československé pistole (1918 – 1950). Praha, Mladá fronta a. s., 2006. Str. 228.

6. Závěr

Postupem času se začínal projevovat důsledek hesla: Standardní kvalita je důležitější než technologický pokrok. Export na nenáročném východní trhy znamenal sice velký odbyt, dokonce došlo v roce 1960 k naprostému vrcholu motocyklové výroby. V Československu bylo v roce 1960 vyrobeno 105 100 kusů motocyklů. V následujících letech však nastal prudký pokles.

Potvrdilo se, že direktivní řízení nefungovalo a místo direktivně řízené výroby, došlo ke skvěle organizované direktivně řízené likvidaci motocyklového průmyslu. Po revoluci v roce 1989 se otevřela cesta pro spojení podniku s italskou Cagivou, která bohužel jen prodloužila nezvratný konec výroby motocyklů ve Strakoněch. Firma ČZ – Cagiva vznikla v roce 1992 a zkrachovala roku 1997. Z původně dobře myšleného spojení firem, se již nikdy nepodařilo obnovit výrobu motocyklů.

Práce se mi dle mého názoru celkem povedla. Má řadu nedostatků mezi které patří jistá nepřehlednost a chaotičnost, které jsem se chtěl vyvarovat. Zřejmě jsem byl příliš ovlivněn stylem textu mnou používaných zdrojů. Jak jsem již řekl v úvodu, byli zdroje dost nepřehledné. Je velice složité, napsat technický text tak aby byl srozumitelný širší veřejnosti. Dalším problémem je rozsah práce. Téma je příliš obsáhlé na to aby se dalo plně popsat a vysvětlit na čtyřiceti stranách. Bylo tedy nutné spoustu zajímavých zbraní, motocyklů, patentů a postav spojených s Čezetou, z práce vypustit. Hlavně část práce o zbrojní výrobě by mohla být obsáhlejší. Jenom samotná výroba pistolí by si zasloužila vlastní práci. Část práce o zbrojní výrobě přesto považuji za nejpovednější a nejzajímavější.

V úvodu jsem si kladl otázky, na které jsem v práci víceméně odpověděl a uvedl jsem vysvětlení. Zahraniční obchod dobře fungoval až

do začlenění ČSR do Východního bloku socialistických států. Hlavním problémem bylo omezování a zaostávání výrobků. Dalším problémem byl nedostatek kvalitních materiálů. Byly také přerušeny veškeré dříve uzavřené obchodní kontakty a dohody. Odbyt zboží na východ nebyl řešením nekonkurenceschopnosti na západě a i na tzv. „nenáročných trzích“ se začaly objevovat vyspělejší japonské motocykly. Rozdělení sfér výroby, ačkoliv se zdálo výhodné, vedlo pouze k odstranění konkurence. V Československu tedy téměř neexistoval konkurenční boj značek jako na Západě. Každá značka měla svoji kategorii výroby. V tomto ohledu nemohlo docházet ani ke konkurenci v motocyklových závodech. Zásadní bylo také to, že kde není konkurence, není základní hnací síla, která vede k rozvoji, vynalézavosti a pokroku. Dochází tedy k zaostávání. Zaměstnání Jaroslava Waltera mělo jednoduchý důvod a to vyvlastnění jeho továrny. Zajímavější bylo sledovat jeho působení ve Strakonících. Byl nepohodlný režimu a ještě měl obrovské dluhy. Zaměstnání ve Strakonících pro něj bylo výhodné a znovu se dokázal prosadit, to ale názor vrchnosti na něj nijak nezměnilo. Ačkoliv byl geniálním konstruktérem, byl pronásledován režimem a jeho problémy se přenášely i do dění v podniku.

Čezeta musí začít svou cestu úplně od počátku, protože už prakticky neexistuje. Všechny motocykly už jsou téměř muzejní exponáty, nebo raritami zakonzervovanými někde ve skladu. Jawa však přestála nejhorší časy českých motocyklů a v malých nákladech neustále vyráběla a vyrábí. Vždyť od roku 1989 již uplynulo mnoho let, Jawa čelí konkurenci zahraničních značek, které jsou o dost modernější, dokonalejší a atraktivnější. Pořád je však na českých silnicích zaregistrováno téměř 500 000 motocyklů, což je na jejich stáří ctihodný počet, průměrné stáří se pohybuje kolem 30. let. Souvisí to zřejmě s jejich jednoduchostí, vždyť snad každý mladý kluk si umí svoji JAWU spravit téměř doma ve stodole. Mechanická odolnost strojů je také neuvěřitelná. Vzhledem k tomu, že

JAWU mněl potkat podobný osud jako Čezetu je opravdu obdivuhodné jak se dokázala udržet na trhu a vyvíjet nové modely, které můžeme potkat v dnešní době na silnicích. Jak se zdá tak české motocykly nejsou úplně ztraceny a jak všichni doufáme se možná ještě dočkáme nové „zlaté éry“ českých motocyklů.

7. Summary

In this bachelor thesis on the motorcycle and arms production in CZ Strakonice, I deal with the production of motorcycles and weapons in the armory of South Bohemia. I focus on the conflict of interest with the competition, which featured JAWA. I mention the problems caused by nationalization, the division of spheres of directive management and production company. The paper presents all significant or unique models. We manufacture the world famous Czechoslovak scooter. Finally, the work described in arms production, but only just interesting or otherwise important weapon to move production to Brno arms. Also mention a lot of important patents and modernization, both in the production of motorcycles in the manufacture of weapons. Soon I also J. Walter and his influence on the development of road racing motorcycles CZ. The last section is briefly mentioned period of great success and a description of motocross off-roadspecials. The work is accompanied by an illustrated appendix, where snapshots of guns and motorcycles. Appendix should help in understanding the problems especially with it's design.

8. Zdroje

ČERMÁK, Jiří. Čtyřicet let konstruktérem zbraní: 1946-1986: od samopalu ČZ 247 ke zbraňovému kompletu LADA. 1. Brno: Ardent, 1999. 122 s. ISBN 80-238-3397-9.

GOMOLA, Miroslav. CZ motorcycles: the history of Strakonice Arms Factory. 1. BRNO: AGM, 2006. 282 s. ISBN 80-85991-38-1.

GOMOLA, Miroslav. Motocykly ČZ, aneb, Strakonická historie. 2. Brno : AGM-Gomola, 1999. 264s. ISBN 80-85991-13-6.

GOMOLA, Miroslav. Motocykly: encyklopedie a ceník. 1. Brno: AGM CZ, 2001. 216s. ISBN 80-85991-21-7.

GOMOLA, Miroslav. Josef Walter a spol. – Akciová továrna na automobily a letecké motory. 1. Brno: AGM CZ, 2002. 232s. ISBN 80 – 85991 – 23 – 3.

HUSÁK, Pavel. Velká kniha motokrosu. 1. Praha: Naše vojsko, 1980. 327s. Číslo nár.bibl. cnb000119631.

HUSÁK, Pavel. Velká cena. 1. Brno: Krajské nakladatelství v Brně, 1963. 192s. čnb 47 – 018 – 63.

MARČÍK, Libor. Naše motocykly. II. díl, ČZ 1930-1953. 1. Jinočany: Marčík, 2005. 255s. ISBN 80-239-5268-4.

MALYPERT, Marcel. Skútr Čezeta. 1. Praha: Grada publishing, a.s, 2008. 164s. ISBN 978 – 80 – 247 – 2621 – 2.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. ČZ. Brno: Computer Press, 2007. 174s. ISBN 978-80-251-1576-3.

PAVLŮSEK, Alois; PAVLŮSEK, Ondřej. Jawa - ČZ : motocykly Národní řady (r. v. 1954-1959). 1. Brno : Computer Press, 2010. 128s. ISBN 978-80-251-3306-4.

PAVLŮSEK, Alois. PAVLŮSEK, Ondřej. JAWA. 1. Brno:Computer Press, 2010. 128s. ISBN 80 – 251 – 0980 – 1.

STRAKA, Miroslav. Silniční závodní motocykly ČZ. 1. Praha:Moto public, 2010. 147s. ISBN 978 – 80 – 904221 – 3 – 1.

SKRAMOUŠSKÝ, Jan. PAZDERA, David. Československé pistole (1918 – 1950). 1. Praha:Mladá fronta a. s., 2006. 307s. ISBN 80 – 204 – 1550 – 5.

ŠUMÁN, Marián; Sportovní motocykly. 1. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 978 – 80 – 251 – 2225 – 9.

ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Československé ruční palné zbraně a kulometry. 1. Praha:Naše vojsko, 2004. 256s. ISBN 80 – 206 – 0745 – 5.

ŠÁDA, Miroslav Plk. dr. Umlčené zbraně:Československá zbrojní výroba 1918 – 1939. 1. Praha:Naše vojsko, 1966. 256s. čnb 28 – 020 – 66.

ŠUMÁN, Marián. Encyklopedie českých motocyklů. 2. Brno:Computer press, a.s, 2011. 160s. ISBN 80 – 251 – 0821 – X.

VOŠÁLÍK, Jan. Přehled motocyklů ČZ. 2. Praha: Jalna, 2007. 244s. ISBN 978-80-86396-53-8.

WOLMUTH, Jiří. Rychlá řídítka. 1. Praha:Grada Publishing, a. s., 2010. 172s. ISBN 978 – 80 – 247 – 3488 – 0.

Státní oblastní archiv v Plzni, archiv Škoda Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 784, inventární číslo 2972.

Státní oblastní archiv v Plzni, archiv Škoda Plzeň, Archivní fond GŘ, karton 372, inventární číslo 1687.

Inventární číslo není, fond je nezpracovaný, číslo kartonu 4157, název fondu Generální ředitelství-zbrojní, název archiválie Smlouva s Rumunskem číslo 1692 ze 14. 8. 1936.

9. Seznam příloh

Příloha č. 1, Motokolo ČZ 98.	53
Příloha č. 2, Reklamní plakát propagující v USA motocykl ČZ – Indián 125ccm ³	53
Příloha č. 3, ČZ 150C v základním provedení.	54
Příloha č. 4, JAWA – ČZ 125 typ 351.	54
Příloha č. 5, JAWA – ČZ 250 typ 470 Sport.	55
Příloha č. 6, ČZ 250/988.2 enduro.	55
Příloha č. 7, ČZ – Cagiva typ 521.	56
Příloha č. 8, Skútr ČZ 501/01.	56
Příloha č. 9, ČZ typ 851 – 350 ccm Motocykl s motorem konstruovaný J. Walterem.	57
Příloha č. 10, ČZ typ 859 – 350 Nový motor a šasí od J. Waltera.	57
Příloha č. 11, ČZ typ 860, vrchol ve vývoji silničních speciálů ve Strakonicích z dílny F. Pudila.	58
Příloha č. 12, Paul Fridrichs na stroji ČZ 360 typ 969.	58
Příloha č. 13, ČZ 125 typ 511.	59
Příloha č. 14, Pistole FOX, model 1922.	59
Příloha č. 15, Kulometná pistole vz.38.	60
Příloha č. 16, Samopal ČZ 515 ráže 7, 62 mm.	60

10. Obrazová příloha



1) Motokolo ČZ 98.¹³⁸



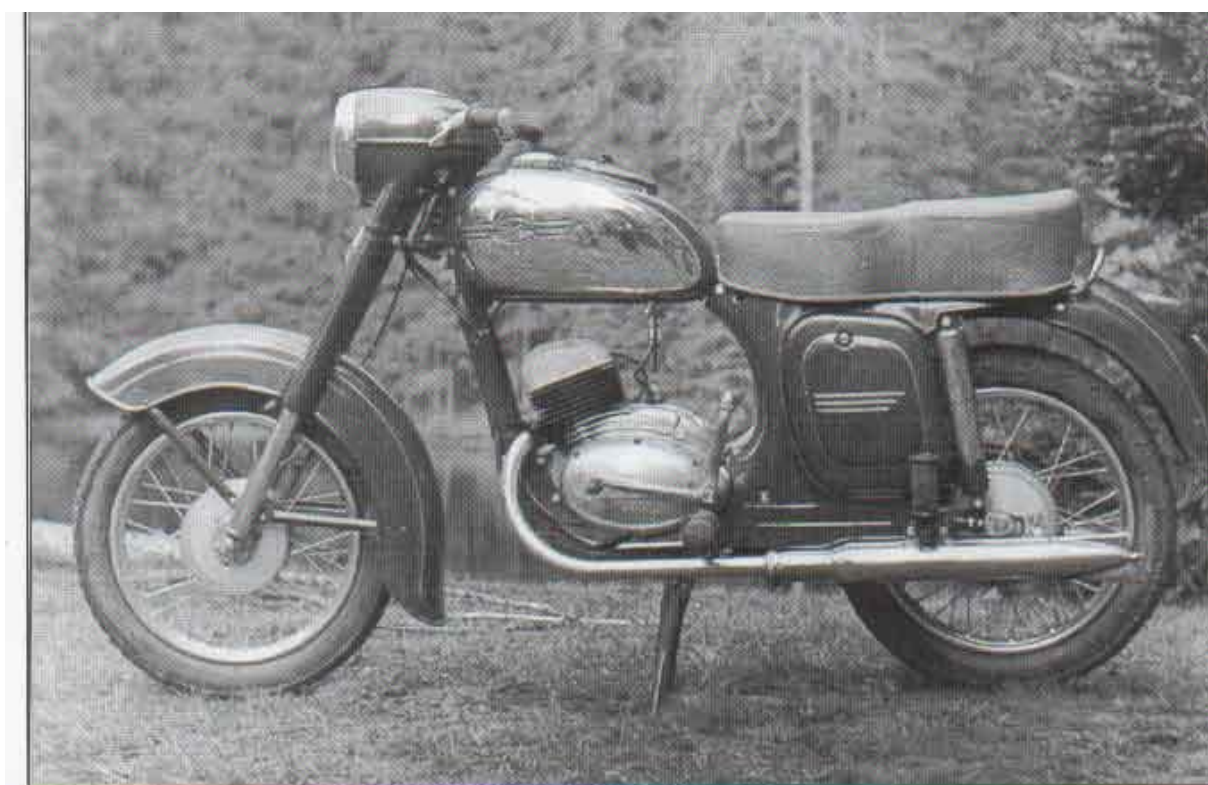
2) Reklamní plakát propagující v USA motocykl ČZ – Indián 125cm³.¹³⁹

¹³⁸ <http://www.veteranmuzeum.unas.cz/?p=fotogalerie-cz-jawa-bristany-muzeum-veteranu-veteranske-foto> Ze dne:14. 5. 2012.

¹³⁹ <http://jawarmaniak.wz.cz/zajimavosti/prospekty.html>. Ze dne:14. 5. 2012.



3) ČZ 150C v základním provedení.¹⁴⁰



3) JAWA – ČZ 125 typ 351.¹⁴¹

¹⁴⁰ <http://www.motomagazin.cz/tisk.php?id=194>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁴¹ <http://sejky.sweb.cz/modely.htm>. Ze dne:14. 5. 2012.



5) JAWA – ČZ 250 typ 470 Sport.¹⁴²



6) ČZ 250/988.2 enduro.¹⁴³

¹⁴² http://www.michalovzetyky.cz/index.php?obsah=modely&clanek=cz_470_3_5. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁴³ http://www.cz-motokros.wz.cz/index1.php?id=v_inz_show&kat=mp. Ze dne:14. 5. 2012.



7) ČZ – Cagiva typ 521.¹⁴⁴



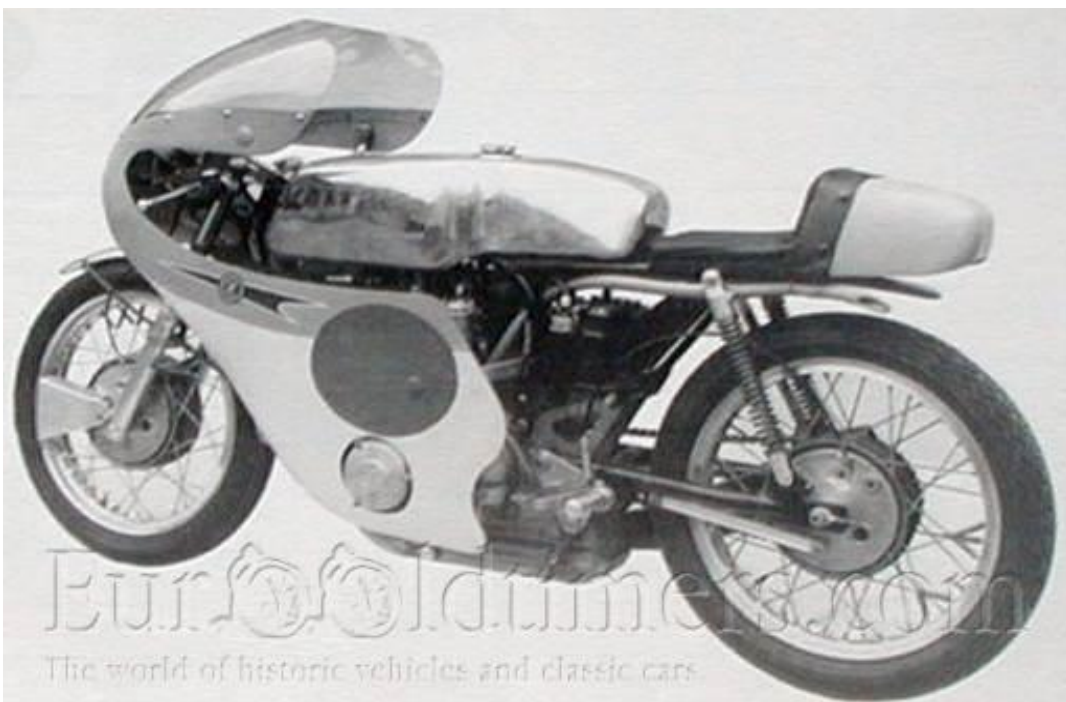
8) Skútr ČZ 501/01.¹⁴⁵

¹⁴⁴ <http://www.cezetmania.info/modely/index.html?item=96>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁴⁵ http://www.eurooldtimers.com/turbo_images.php?file_name=477_1.jpg&set_name=historie_paragrah&zoom=1. Ze dne:14. 5. 2012.



9) ČZ typ 851 – 350 ccm Motocykl s motorem konstruovaný J. Walterem.¹⁴⁶



10) ČZ typ 859 – 350 Nový motor a šasí od J. Waltera.¹⁴⁷

¹⁴⁶ <http://www.eurooldtimers.com/cze/galerie-stroj/1801-1956-cz-350-ccm-typ-851-silnicni-zavodni.html>. Ze dne:14. 5. 2012.



11) ČZ typ 860, vrchol ve vývoji silničních speciálů ve Strakonických z dílny F. Pudila.¹⁴⁸



12) Paul Fridrichs na stroji ČZ 360 typ 969.¹⁴⁹

¹⁴⁷ <http://www.eurooldtimers.com/cze/galerie-stroj/1810-1969-cz-350-ccm-tyr-859-silnicni-zavodni.html>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁴⁸ <http://www.eurooldtimers.com/cze/galerie-stroj/1809-1966-72-cz-350-420ccm-tyr-860-v4-silnicni-zavodni.html>. Ze dne:14. 5. 2012.



13) ČZ 125 typ 511.¹⁵⁰

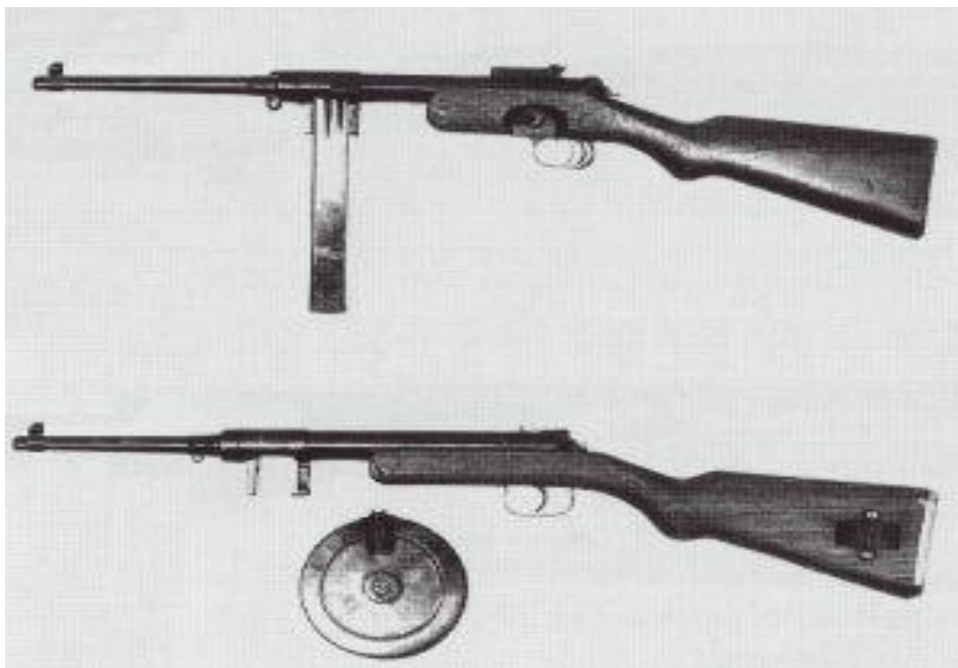


14) Pistole FOX, model 1922.¹⁵¹

¹⁴⁹ <http://www.k2mx.cz/clanky/cz-motokros-strucna-historie-1-cast/>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁵⁰ <http://www.cezetmania.info/modely/index.html?item=158>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁵¹ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/112172>. Ze dne:14. 5. 2012.



15) Kulometná pistole vz.38.¹⁵²



16) Samopal ČZ 515 ráže 7,62 mm.¹⁵³

¹⁵² <http://ocr.blog.cz/0904/kulometna-pistole-vz-38>. Ze dne:14. 5. 2012.

¹⁵³ http://guns.wikia.com/wiki/%C4%8CZ_522. Ze dne:14. 5. 2012.

