

Marcel
Malypetr



Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

retro



Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

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

Marcel Malypetr

Skútr Čezeta

renovace, údržba, opravy, technika

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ KNIHY:

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

© Grada Publishing, a. s., 2012

ISBN 978-80-247-4168-0

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

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

Obsah

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



1 Úvod

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



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

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

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





SVĚT MOTORŮ

ČASOPIS SVAZU PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU



Kdy se vrátí? Můžete jej vyhledat v naší
nové (černé) verzi, která v tomto
čísle vyhledáváme!



2

Jak šel čas

(aneb harmonogram vývoje)

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

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

1. 5. 1956

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

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

podzim 1956

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

1. čtvrtletí 1957

ČEZETA 501 – výroba nulté série pro širší okruh zákazníků.

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

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

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

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

3. čtvrtletí 1957

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

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

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

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

únor 1958

Modernizace typu 501 (série II.)

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

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

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

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

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

leden 1959 (přibližně)

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

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

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

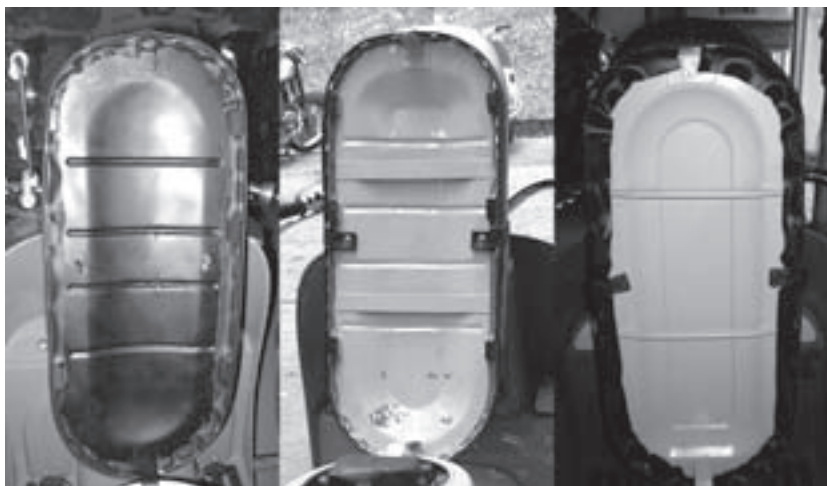
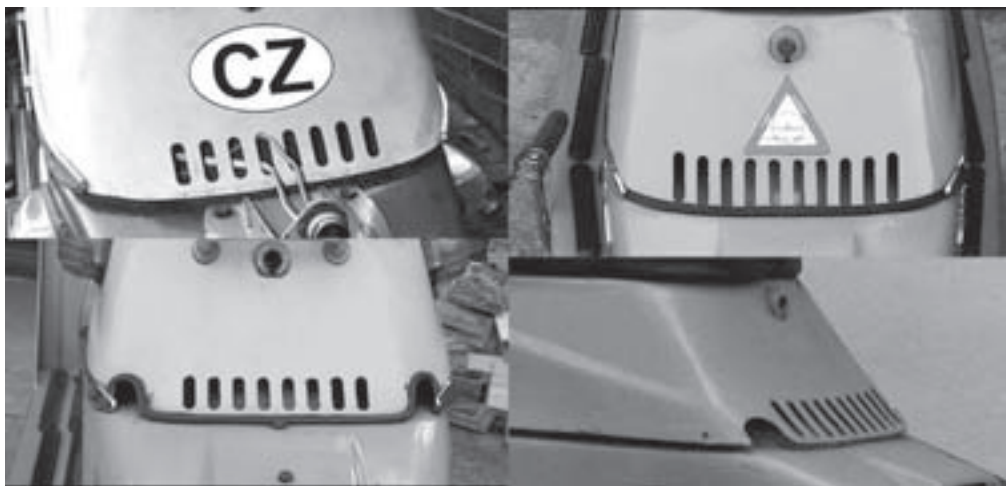
elektro: zavedení spínací skříňky Bosch a nového háčku na zavazadla, jehož součástí jsou obě kontrolky

Čezeta typ 501/02 Tropy

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



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



▲ Další porovnání, tentokrát zavazadelníků. Starší provedení s deseti velkými otvory a nové s osmi menšími otvory. Oboje provedení je bez i s otvory pro montáž zadního nosiče

◀ Nejen zavazadelníky, ale i plechy sedaček prošly vývojem. Od prvních (vlevo), které neměly výztuhy, přes výztuhy z pásků plechu (uprostřed) až po výztuhy z plechových profilů (vpravo)

březen 1959

Čezeta typ 501/03 – zavedení ventilátoru chlazení

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

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

Čezeta typ 501/04 Tropy s ventilátorem

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

4. čtvrtletí 1959

Čezeta typ 501/05 – zavedení dynamospouštěče

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

karoserie: změna podsedadlové schránky pro umístění dvou akumulátorů

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

v průběhu roku 1960

Zahájení výroby plexištítů

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

– Okula Nýrsko – cena 295 Kčs

květen 1960

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

říjen 1960 (přibližně *)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

502.0x.xxxxx,

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

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

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

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

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

v průběhu roku 1961

PAV-40 – zahájení výroby

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

v průběhu roku 1961

Zahájení výroby plexištitů M-61

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



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



4. čtvrtletí 1961

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

Tato tříkolka byla vyráběna v pobočném závodě v Blatné u Strakoníc. Původně byl vyráběn typ 505 (označen i jako 505/00), později pak 505/01 (snad 1963). Dle podkladů z ČZ (viz. opis listu s číslováním karoserií a motorů), měl být typ 505/00 se 6 V instalací tzn. bez dynamospouštěče a tudíž i bez zpátečky. Nikdy jsem se však s tímto provedením nesetkal a ani katalog náhradních dílů neobsahuje díly pro 6 V instalaci. K této problematice se vracím ještě v kapitole o rikše.

Jednalo se zřejmě o postupnou modernizaci, jako u typu 501 a 502. Snad jediný rozdíl byl ve snaze stále zvyšovat kapacitu startovacích akumulátorů, protože při převážně městském provozu byly kladeny na startování velké nároky. Pro zajímavost uvádím používané typy akumulátorů.

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

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

v průběhu roku 1962

DRUZETA typ 408 – zahájení výroby (technická způsobilost byla schválena 17. 7. 1962 – č. 25043/62-10)

Postranní vozík (sajdkár) k čezetě využívající tvarově shodných dílů karoserie, který zkonstruoval také J. F. Koch. Výrobce bylo Středočeské kovozpracující lidové družstvo DRUPOL ve Štíříně u Prahy, které také tyto vozíky na přání montovalo. Jak je patrné z názvu, vznikl spojením slov DRUPOL a čeZETA. Ukončení výroby neznám, poslední reklamy na montáž Druzety zveřejnil výrobce v tisku v květnu 1967.

v průběhu roku 1962

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

2. čtvrtletí 1963

Čezeta typ 502/05, 502/06 – zahájení výroby

Jedná se o vylepšené luxusní modely (de Luxe) předcházejících typů 502/00 a 502/01, které se měly od sebe lišit stejně jako jejich předchůdci rozdílnou soustavou zdroje elektrické energie a startérem (a samozřejmě i rozdílným napětím v el. síti tzn. 12 V popř. 6 V). Vzhledem k tomu, že se však jednalo o luxusní modely, nepředpokládám, že typ 06 bez startéru skutečně existoval, ještě jsem se s ním nesetkal. V tomto případě bych skoro uvěřil informacím od výrobce, že existoval pouze v dokumentaci.

motor: filtr vzduchu s papírovou mikrovložkou

karoserie: nová panelová říditka z Al-slitiny (se zalitými trubkami pro držadla), v říditkách nový oválný tachometr se 2 kontrolkami, nový věšáček na zavazadla

elektro: nové přepínače světel a blikáčů v podobě otočných objímek na říditkách, světelná houkačka, nový tvar rámečku předního světlometu

1. pololetí 1964

Čezeta – ukončení výroby



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

Větší motor a nová karosérie

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

Proto začal pan Koch pracovat na verzi s motorem ČZ 250, kterou přivedl také až do stádia prototypu. Tato náhrada motoru ČZ 175 motorem větším měla jednu velkou výhodu – oba motory mají totiž shodné vnější rozměry karteru, jen si liší velikostí válce, který se ovšem do

sériové karosérie bez problémů vešel. Podle dostupných informací měl takto upravený skútr i syn pana Kocha, který také pracoval v ČZ Strakonice a kterým s ním jezdil do práce. Právě on v 80. letech minulého století postavil takového skútra pro svého bývalého spolužáka z průmyslové školy. Podařilo se mi ho později získat do své sbírky, ale o jeho zvláštnotech se zmíním až v kapitole o úpravách skútrů. Zcela novou karosérii, a to nejen po stránce estetické, ale hlavně technologické, měl ztělesňovat nástupce typu 502, typ 503. Zmíním se o něm v kapitole o skútrech typu 502.



