

# Renovace a restaurování skútru Čezeta

ROZVAHA, DEMONTÁŽ, RENOVACE JEDNOTLIVÝCH DÍLŮ,  
MONTÁŽ A OŽIVENÍ SKÚTRU ČEZETA 502

*Čezeta*





Marcel Malypetr

# Renovace a restaurování skútru Čezeta



Grada Publishing

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Marcel Malypetr

## Renovace a restaurování skútru Čezeta

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401  
jako svou 7642. publikaci

Recenze: Dušan Šebek  
Odpovědná redaktorka: Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba: Jakub Náprstek  
Počet stran 144  
První vydání, Praha 2020  
Vytiskla tiskárna TNM Print s.r.o.

© Grada Publishing, a. s., 2020  
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2020

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

ISBN 978-80-271-1627-0 (ePub)  
ISBN 978-80-271-1626-3 (pdf)  
ISBN 978-80-271-2870-9 (print)

# Obsah

|                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 ÚVOD .....</b>                                         | <b>7</b>  |
| <b>2 ROZVAHA .....</b>                                      | <b>14</b> |
| 2.1 Proč chci renovovat? .....                              | 16        |
| 2.2 Nálezový stav nebo „leštěnka“?.....                     | 16        |
| 2.3 Co vím o svém skútru? .....                             | 24        |
| 2.4 Původní díly nebo repliky?.....                         | 25        |
| 2.5 Co s motorem? .....                                     | 27        |
| 2.6 Jaký typ to bude? .....                                 | 30        |
| 2.7 Odlišnosti a vylepšení .....                            | 32        |
| 2.8 PAV a sajdkár Druzeta.....                              | 35        |
| 2.9 Zapalování a karburátor .....                           | 37        |
| 2.10 Čas a možnosti.....                                    | 39        |
| <b>3 DEMONTÁŽ NA PODKOMPLETY .....</b>                      | <b>42</b> |
| 3.1 Začínáme .....                                          | 42        |
| 3.2 Plexi, světla, tachometr .....                          | 43        |
| 3.3 Montované díly karoserie .....                          | 43        |
| 3.4 Kola a brzdy .....                                      | 44        |
| 3.5 Výfuk, odpojení motoru .....                            | 44        |
| 3.6 Přední vidlice .....                                    | 45        |
| 3.7 Příprava demontáže agregátu .....                       | 45        |
| 3.8 Motor.....                                              | 45        |
| 3.9 Zadní vidlice.....                                      | 46        |
| 3.10 Drobné díly .....                                      | 47        |
| 3.11 Elektroinstalace .....                                 | 47        |
| <b>4 DEMONTÁŽ „DO ŠROUBKU“ .....</b>                        | <b>48</b> |
| 4.1 Karoserie a montované díly .....                        | 48        |
| 4.2 Motor a převodovka .....                                | 49        |
| 4.3 Přední a zadní vidlice včetně unašeče zadního kola..... | 57        |
| 4.4 Kola a brzdy .....                                      | 60        |
| 4.5 Elektroinstalace .....                                  | 62        |
| 5.1 Karoserie .....                                         | 63        |

|                                                       |            |
|-------------------------------------------------------|------------|
| <b>5 HALDA DÍLŮ A CO S NIMI .....</b>                 | <b>63</b>  |
| 5.1 Karoserie .....                                   | 63         |
| 5.2 Díly motoru .....                                 | 78         |
| 5.3 Díly převodovky.....                              | 79         |
| 5.4 Díly podvozku .....                               | 80         |
| 5.5 Ostatní díly.....                                 | 82         |
| <b>6 PŘEHLEDY DÍLŮ .....</b>                          | <b>93</b>  |
| 6.1 Lakování (a linkování) .....                      | 94         |
| 6.2 Chromování .....                                  | 94         |
| 6.3 Zinkování.....                                    | 95         |
| 6.4 Hliník.....                                       | 95         |
| 6.5 Motor .....                                       | 96         |
| 6.6 Podvozek.....                                     | 96         |
| <b>7 MONTÁŽ PODKOMPLETŮ .....</b>                     | <b>98</b>  |
| 7.1 Karoserie .....                                   | 98         |
| 7.2 Motor a převodovka .....                          | 102        |
| 7.3 Přední a zadní vidlice, unašeč zadního kola ..... | 115        |
| 7.4 Kola a brzdy.....                                 | 117        |
| 7.5 Řídítka a elektroinstalace .....                  | 118        |
| <b>8 CELKOVÁ MONTÁŽ SKÚTRU .....</b>                  | <b>120</b> |
| 8.1 Mimořádné výbavy .....                            | 133        |
| <b>9 OŽIVENÍ STROJE .....</b>                         | <b>137</b> |
| <b>10 ZÁVĚR .....</b>                                 | <b>142</b> |

# ÚVOD

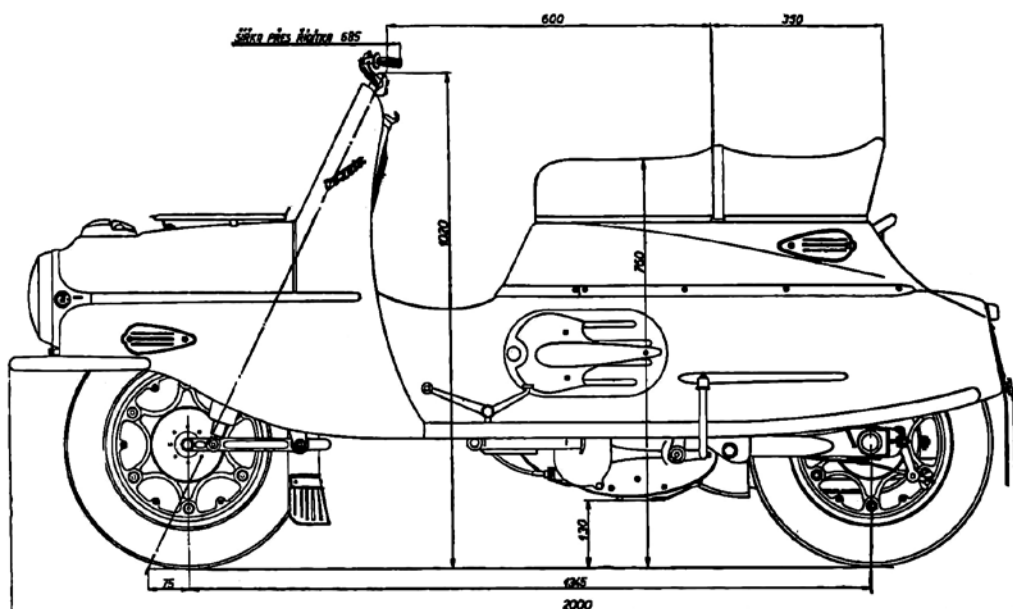
Už nějakou tu knížku o skútrech mám na svém publicistickém kontě. Začal jsem teorií o vzniku skútrů, pak jsem se postupně blížil k těm praktičtějším otázkám spojených s opravami, údržbou a renovacemi skútrů. Jak se ukázalo, zájem vás čtenářů je i o návod na kompletní renovaci skútru Čezeta. A jak začít?

Renovace skútru Čezeta je něco mezi renovací motocyklu v oblasti motoru a podvozku a renovací automobilu v oblasti samonosné karoserie. V popisu prací se budu prioritně věnovat typu Čezeta 502/00, protože v současné době je asi nejčastěji renovovaným typem z celé rodiny čezet. Samozřejmě tam, kde to bude nutné, upozorním na rozdíly mezi typy 501 a 502, abyste nespletli použití některých dílů, které jsou třeba rozměrově i funkčně stejné, ale liší se u každého typu třeba jen vzhledově (např. podsedadlové lišty) nebo trochu víc (např. štít přední brzdy, rámeček hlavního světlometu). Případně se jedná o komplety, které je možno mezi oběma typy zaměnit a třeba i zlepšit jízdní vlastnosti, ale na určitý typ nepatří (např. kompletní přední vidlice). Okrajově se zmíním i o typu 505 – rikša. Tady už je těch shodných, popř. zaměnitelných dílů s typy 501 a 502 o hodně méně, ale existují a někdy jsou lehce přehlédnutelné (třeba již zmiňovaná přední vidlice).

Ale než se pustíte do renovace nebo generálky nebo čehokoliv jiného, měli byste si udělat nejdřív určitou rozvahu, co chcete, co můžete, co je vhodné, a taky třeba, na co máte. Tím myslím, jak vaše schopnosti dané nejen vaší šikovností, pílí i dílenským vybavením, ale samozřejmě i vaše finanční možnosti. Co si budeme povídat, pokud má být výsledek uspokojivý, není renovace vůbec laciná záležitost.



Skútr Čezeta 502 se začal vyrábět na přelomu 50. a 60. let a výroba ve výrobním závodě v Českých Budějovicích pokračovala až do jara 1964. Celkem bylo vyrobeno zhruba 56,5 tisíc kusů.



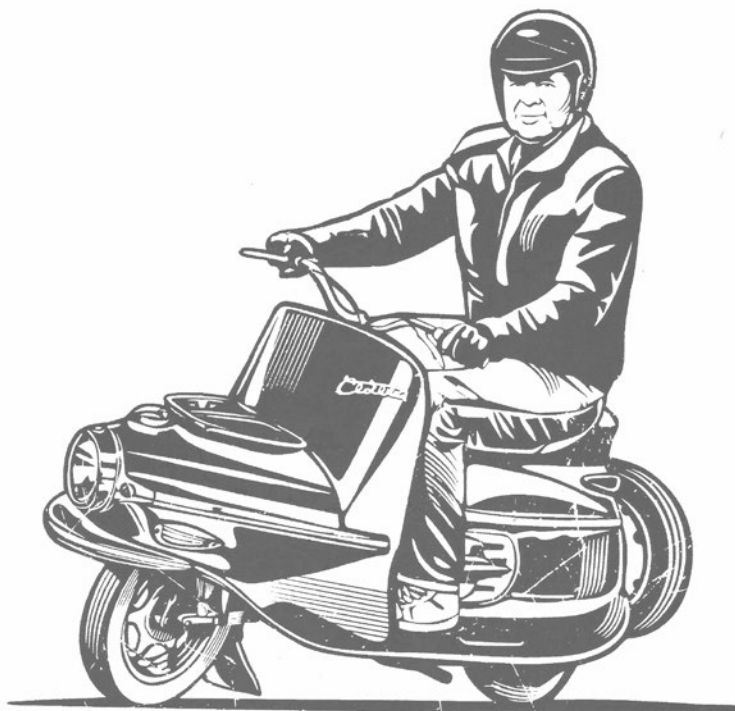
Rozměrový náčrtek skútru zobrazuje všechny důležité míry, ale doufám, že nebudete renovovat skútr v tak špatném stavu, abyste ho museli celkově rovnat případně natahovat a doměřovat.



Chtěl bych vás upozornit, že tato kniha není detailní návod montáže každé součástky, nenajdete tu rady typu: „Vezměte šroubovák do pravé ruky a povolujte šroub směrem vlevo...“ Kniha by vám měla pomoci podívat se na celou renovaci z pohledu „vyššího principu“.

Každopádně vám přeji, aby vás následující návody dovedly k takovému výsledku vaší práce, za kterou se nebudete muset stydět, která vám bude dělat radost a kterou ostatní budou obdivovat. Ale nedejte se odradit ani tím, když se tak nestane. Pokud budou stát vedle sebe dvě čezety, jedna bude s nablýskaným chromem a v perfektním akrylátovém laku a ta vaše druhá bude zachráněná ze šrotu, s původním rozleštěným lakem a celkovou patinou, bude většina lidí obdivovat tu nablýskanou. Ale vy se bavte s těmi několika lidmi, kteří budou obdivovat tu vaší patinovou. Ti o tom něco vědí, umí to ocenit a naštěstí jich přibývá. Obdivovatelů nablýskaných veteránů bude pořád dost, protože nablýskaná karoserie je opravdu na pohled hezčí a atraktivnější. Ale nezapomeňte na to, že vy si můžete z toho svého patinového skútru kdykoliv udělat tu „leštěnku“, obráceně to už nejde.

Před samotnou renovací vám doporučuji: přečtěte si knihu nejprve celou, vytvořte si plán prací, založte si v knize rady a připomínky, které se vám pro plánovanou obnovu vašeho miláčka budou hodit. Abych se neopakoval, tak některé své zkušenosti k určitému problému zmiňuji jen jednou. Nerad bych, aby vám něco důležitého uniklo.



## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

|                        |                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ZNAČKA, TYP</b>     | ČZ, Čezeta typ 502/00                                                                                                                                                                                               |
| <b>CHARAKTERISTIKA</b> | dvoumístný cestovní skútr                                                                                                                                                                                           |
| <b>VÝROBCE</b>         | ČZM Strakonice n.p.                                                                                                                                                                                                 |
| <b>ROK VÝROBY</b>      | 1960–1963                                                                                                                                                                                                           |
| <b>MOTOR</b>           | Dvoudobý, vzduchem chlazený jednoválec s vratným vyplachováním a rozvodem řízeným pístem, s nuceným chlazením větrákem, s akumulátorovým zapalováním, sklon válce 15°, hlava válce pootočená o 90°, dynamospouštěč. |

|                        |                 |           |                 |        |           |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-----------|
| zdvihový objem         | cm <sup>3</sup> | 171,7     | počet válců     | 1      | 1         |
| vrtání × zdvih         | mm              | 58 × 65   | stupeň komprese | 1      | 7,2       |
| největší výkon         | k               | 9,5       | při otáčkách    | 1/min. | 4750–5000 |
| krouticí moment        | kgm             | 1,51      | při otáčkách    | 1/min. | 4000      |
| karburátor (se sytič.) | Jikov           | 2924SD-11 | max. hlučnost   | dB     | pod 85    |
| elektrické přísluř.    | V               | 12        | dynamospouštěč  | W      | 90/100    |

**PŘEVODY** Pétitelamelová spojka v olejové lázni, primární i sekundární převod řetězem, čtyřstupňová převodovka s nožním řazením

|                |          |                   |           |
|----------------|----------|-------------------|-----------|
| 1. přev. stup. | 1 : 3,10 | primární převod   | 1 : 1,904 |
| 2. přev. stup. | 1 : 1,73 | sekundární převod | 1 : 2,666 |
| 3. přev. stup. | 1 : 1,25 |                   |           |
| 4. přev. stup. | 1 : 1,0  |                   |           |

**PODVOZEK** Samonosná karoserie s úchytnými body pro agregát. Přední kolo zavěšeno v tlačné kyvné vidlici odpružené dvěma teleskopickými hydraulickými tlumiči, zadní kolo je uloženo ve výkyvné vidlici svařené z ocelových trubek, odpružené dvěma motocyklovými hydraulickými tlumiči.

|                      |                    |              |                     |            |     |
|----------------------|--------------------|--------------|---------------------|------------|-----|
| brzdy                | mechan., čelistové | prům. × šíře | mm                  | 140 × 35   |     |
| zdvih přední vidlice | mm                 | 100          | zdvih zadní vidlice | mm         | 100 |
| kola                 | ocelová, lisovaná  | pneumatiky   |                     | 3,25 × 12" |     |

**KAROSERIE** Samonosná, ocelová, svařená z výlisků, tl. plechů 0,8 mm, s úložným prostorem pod sedadlem, elektrické blikáče.

|              |   |    |               |      |      |
|--------------|---|----|---------------|------|------|
| objem nádrže | l | 12 | 2 akumulátory | V/Ah | 6/12 |
|--------------|---|----|---------------|------|------|

### ROZMĚRY A VÁHY

|                 |    |      |                   |    |      |
|-----------------|----|------|-------------------|----|------|
| délka           | mm | 2000 | rozvor kol        | mm | 1345 |
| šířka           | mm | 685  | výška sedla       | mm | 760  |
| výška           | mm | 1020 | světla výška      | mm | 130  |
| výška se štítem | mm |      | prům. zatáčení    | m  |      |
| pohot. hmotnost | kg | 150  | užitečná hmotnost | kg | 150  |

### VÝKONY

|                    |        |       |                    |         |     |
|--------------------|--------|-------|--------------------|---------|-----|
| max. rychlost      | km/hod | 83–90 | zákl. spotř. (ČSN) | l/100km | 3,5 |
| max. stoup. (100%) | %      | 39    | zrychlení 0-60     | s       |     |

Základní technické údaje skútru Standard 502/00.

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

**ZNAČKA, TYP** ČZ, Čezeta typ 502/01

**CHARAKTERISTIKA** dvoumístný cestovní skútr

**VÝROBCE** ČZM Strakonice n.p.

**ROK VÝROBY** 1960–1963

**MOTOR** Dvoudobý, vzduchem chlazený jednoválec s vratným vyplachováním a rozvodem řízeným pístem, s nuceným chlazením větrákem, s akumulátorovým zapalováním, sklon válce 15°, hlava válce pootočená o 90°.

|                        |                 |           |                 |        |           |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-----------|
| zdvihový objem         | cm <sup>3</sup> | 171,7     | počet válců     | 1      | 1         |
| vrtání × zdvih         | mm              | 58 × 65   | stupeň komprese | 1      | 7,2       |
| největší výkon         | k               | 9,5       | při otáčkách    | 1/min. | 4750–5000 |
| kroučící moment        | kgm             | 1,51      | při otáčkách    | 1/min. | 4000      |
| karburátor (se sytič.) | Jikov           | 2924SD-11 | max. hlučnost   | dB     | pod 85    |
| elektrické přísluř.    | V               | 6         | dynamo          | W      | 45        |

**PŘEVODY** Pětigelmová spojka v olejové lázni, primární i sekundární převod řetězem, čtyřstupňová převodovka s nožním řazením

|                |  |          |                   |  |           |
|----------------|--|----------|-------------------|--|-----------|
| 1. přev. stup. |  | 1 : 3,10 | primární převod   |  | 1 : 1,904 |
| 2. přev. stup. |  | 1 : 1,73 | sekundární převod |  | 1 : 2,666 |
| 3. přev. stup. |  | 1 : 1,25 |                   |  |           |
| 4. přev. stup. |  | 1 : 1,0  |                   |  |           |

**PODVOZEK** Samonosná karoserie s úchytnými body pro agregát. Přední kolo zavěšeno v tlačné kyvné vidlici odpružené dvěma teleskopickými hydraulickými tlumiči, zadní kolo je uloženo ve výkyvné vidlici svařené z ocelových trubek, odpružené dvěma motocyklovými hydraulickými tlumiči.

|                      |                    |     |                     |    |            |
|----------------------|--------------------|-----|---------------------|----|------------|
| brzdy                | mechan., čelistové |     | prům. × šíře        | mm | 140 × 35   |
| zdvih přední vidlice | mm                 | 100 | zdvih zadní vidlice | mm | 100        |
| kola                 | ocelová, lisovaná  |     | pneumatiky          |    | 3,25 × 12" |

**KAROSERIE** Samonosná, ocelová, svařená z výlisků, tl. plechů 0,8 mm, s úložným prostorem pod sedadlem, elektr. blikače.

|              |   |    |              |      |      |
|--------------|---|----|--------------|------|------|
| objem nádrže | l | 12 | 1 akumulátor | V/Ah | 6/14 |
|--------------|---|----|--------------|------|------|

### ROZMĚRY A VÁHY

|                 |    |      |                   |    |      |
|-----------------|----|------|-------------------|----|------|
| délka           | mm | 2000 | rozvor kol        | mm | 1345 |
| šířka           | mm | 685  | výška sedla       | mm | 760  |
| výška           | mm | 1020 | světla výška      | mm | 130  |
| výška se štítem | mm |      | prům. zatáčení    | m  |      |
| pohot. hmotnost | kg | 143  | užitečná hmotnost | kg | 150  |

### VÝKONY

|                    |        |       |                    |         |     |
|--------------------|--------|-------|--------------------|---------|-----|
| max. rychlost      | km/hod | 83–90 | zákl. spotř. (ČSN) | l/100km | 3,5 |
| max. stoup. (100%) | %      | 39    | zrychlení 0-60     | s       |     |

Základní technické údaje skútru Standard 502/01.

**ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE**

|                        |                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ZNAČKA, TYP</b>     | ČZ, Čezeta typ 502/05, de Luxe                                                                                                                                                                                              |
| <b>CHARAKTERISTIKA</b> | dvoumístný cestovní skútr                                                                                                                                                                                                   |
| <b>VÝROBCE</b>         | ČZM Strakonice n.p.                                                                                                                                                                                                         |
| <b>ROK VÝROBY</b>      | 1963–1964                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>MOTOR</b>           | Dvoudobý, vzduchem chlazený jednoválec s vratným vyplachováním a rozvodem řízeným pístem, s nuceným chlazením větrákem, s akumulátorovým zapalováním, sklon válce 15°, hlava válce pootočená o 90°, papírová vložka filtru. |

|                        |                 |           |                 |        |           |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-----------|
| zdvihový objem         | cm <sup>3</sup> | 171,7     | počet válců     | 1      | 1         |
| vrtání × zdvih         | mm              | 58 × 65   | stupeň komprese | 1      | 7,2       |
| největší výkon         | k               | 9,5       | při otáčkách    | 1/min. | 4750–5000 |
| krouticí moment        | kgm             | 1,51      | při otáčkách    | 1/min. | 4000      |
| karburátor (se sytič.) | Jikov           | 2924SD-13 | max. hlučnost   | dB     | pod 85    |
| elektrické přísluř.    | V               | 12        | dynamospořteč   | W      | 90/100    |

**PŘEVODY** Pětilamelová spojka v olejové lázni, primární i sekundární převod řetězem, čtyřstupňová převodovka s nožním řazením.

|                |  |          |                   |  |           |
|----------------|--|----------|-------------------|--|-----------|
| 1. přev. stup. |  | 1 : 3,10 | primární převod   |  | 1 : 1,904 |
| 2. přev. stup. |  | 1 : 1,73 | sekundární převod |  | 1 : 2,666 |
| 3. přev. stup. |  | 1 : 1,25 |                   |  |           |
| 4. přev. stup. |  | 1 : 1,0  |                   |  |           |

**PODVOZEK** Samonosná karoserie s úchytnými body pro agregát. Přední kolo zavěšeno v tlačné kyvné vidlici odpružené dvěma teleskopickými hydraulickými tlumiči, zadní kolo je uloženo ve výkyvné vidlici svařené z ocelových trubek, odpružené dvěma motocyklovými hydraulickými tlumiči.

|                      |                    |              |                     |          |            |
|----------------------|--------------------|--------------|---------------------|----------|------------|
| brzdy                | mechan., čelistové | prům. × šíře | mm                  | 140 × 35 |            |
| zdvih přední vidlice | mm                 | 100          | zdvih zadní vidlice | mm       | 100        |
| kola                 | ocelová, lisovaná  | pneumatiky   |                     |          | 3,25 × 12" |

**KAROSERIE** Samonosná, ocelová, svařená z výlisků, tl. plechů 0,8 mm, s úložným prostorem pod sedadlem, elektr. blikáče, panelová hliníková řídítka se zabudovaným tachometrem.

|              |   |    |               |      |      |
|--------------|---|----|---------------|------|------|
| objem nádrže | l | 12 | 2 akumulátory | V/Ah | 6/12 |
|--------------|---|----|---------------|------|------|

**ROZMĚRY A VÁHY**

|                 |    |      |                   |    |      |
|-----------------|----|------|-------------------|----|------|
| délka           | mm | 2000 | rozvor kol        | mm | 1345 |
| šířka           | mm | 685  | výška sedla       | mm | 760  |
| výška           | mm | 1020 | světla výška      | mm | 130  |
| výška se štítem | mm |      | prům. zatáčení    | m  |      |
| pohot. hmotnost | kg | 150  | užitečná hmotnost | kg | 150  |

**VÝKONY**

|                    |        |       |                    |         |     |
|--------------------|--------|-------|--------------------|---------|-----|
| max. rychlost      | km/hod | 83–90 | zákl. spotř. (ČSN) | l/100km | 3,5 |
| max. stoup. (100%) | %      | 39    | zrychlení 0-60     | s       |     |

Základní technické údaje skútru de Luxe 502/05.

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

|                        |                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| <b>ZNAČKA, TYP</b>     | ČZ, Čezeta typ 502/06, de Luxe                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| <b>CHARAKTERISTIKA</b> | dvoumístný cestovní skútr                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| <b>VÝROBCE</b>         | ČZM Strakonice n.p.                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| <b>ROK VÝROBY</b>      | 1963–1964                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| <b>MOTOR</b>           | Dvoudobý, vzduchem chlazený jednoválec s vratným vyplachováním a rozvodem řízeným pístem, s nuceným chlazením větrákem, s akumulátorovým zapalováním, sklon válce 15°, hlava válce pootočená o 90°, papírová vložka filtru. |  |  |  |  |

|                        |                 |           |                 |        |           |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-----------|
| zdvihový objem         | cm <sup>3</sup> | 171,7     | počet válců     | 1      | 1         |
| vrtání × zdvih         | mm              | 58 × 65   | stupeň komprese | 1      | 7,2       |
| největší výkon         | k               | 9,5       | při otáčkách    | 1/min. | 4750–5000 |
| kroučící moment        | kgm             | 1,51      | při otáčkách    | 1/min. | 4000      |
| karburátor (se sytič.) | Jikov           | 2924SD-13 | max. hlučnost   | dB     | pod 85    |
| elektrické přísluř.    | V               | 6         | dynamo          | W      | 45        |

**PŘEVODY** Pětigelmová spojka v olejové lázni, primární i sekundární převod řetězem, čtyřstupňová převodovka s nožním řazením.

|                |  |          |                   |  |           |
|----------------|--|----------|-------------------|--|-----------|
| 1. přev. stup. |  | 1 : 3,10 | primární převod   |  | 1 : 1,904 |
| 2. přev. stup. |  | 1 : 1,73 | sekundární převod |  | 1 : 2,666 |
| 3. přev. stup. |  | 1 : 1,25 |                   |  |           |
| 4. přev. stup. |  | 1 : 1,0  |                   |  |           |

**PODVOZEK** Samonosná karoserie s úchytnými body pro agregát. Přední kolo zavěšeno v tlačné kyvné vidlici odpružené dvěma teleskopickými hydraulickými tlumiči, zadní kolo je uloženo ve výkyvné vidlici svařené z ocelových trubek, odpružené dvěma motocyklovými hydraulickými tlumiči.

|                      |                    |              |                     |          |            |
|----------------------|--------------------|--------------|---------------------|----------|------------|
| brzdy                | mechan., čelistové | prům. × šíře | mm                  | 140 × 35 |            |
| zdvih přední vidlice | mm                 | 100          | zdvih zadní vidlice | mm       | 100        |
| kola                 | ocelová, lisovaná  | pneumatiky   |                     |          | 3,25 × 12" |

**KAROSERIE** Samonosná, ocelová, svařená z výlisků, tl. plechů 0,8 mm, s úložným prostorem pod sedadlem, elektr. blikáče, panelová hliníková říditka se zabudovaným tachometrem.

|              |   |    |              |      |      |
|--------------|---|----|--------------|------|------|
| objem nádrže | l | 12 | 1 akumulátor | V/Ah | 6/14 |
|--------------|---|----|--------------|------|------|

## ROZMĚRY A VÁHY

|                 |    |      |                   |    |      |
|-----------------|----|------|-------------------|----|------|
| délka           | mm | 2000 | rozvor kol        | mm | 1345 |
| šířka           | mm | 685  | výška sedla       | mm | 760  |
| výška           | mm | 1020 | světla výška      | mm | 130  |
| výška se štítem | mm |      | prům. zatáčení    | m  |      |
| pohot. hmotnost | kg | 143  | užitečná hmotnost | kg | 150  |

## VÝKONY

|                    |        |       |                    |         |     |
|--------------------|--------|-------|--------------------|---------|-----|
| max. rychlost      | km/hod | 83–90 | zákl. spotř. (ČSN) | l/100km | 3,5 |
| max. stoup. (100%) | %      | 39    | zrychlení 0-60     | s       |     |

Základní technické údaje skútru de Luxe 502/06.

# 2

## ROZVAHA



Nepospíchejte, rozvaha je důležitá. Pokuste se nejprve získat co nejvíce informací, prohlédněte si fotky na netu, prohlédněte si skútry na srazu nebo v muzeu, popovídejte si s kolegy veteránisty, ukažte jim svůj stroj a vyslechněte jejich názor, jak by postupovali oni. Víc hlav, víc ví. Až si získané informace pořádně utřídíte, můžete začít plánovat.

Doporučuji, opatřit si „Návod k obsluze“ a „Seznam náhradních dílů“ pro váš typ skútru. Samozřejmě ideální je, když seženete i odpovídající rok výroby, aby byly informace co nejpresnější. V dnešní době je koupíte jako kopie na burze nebo bývají i ke stažení na netu. Je dobré si vytisknout alespoň katalog náhradních dílů, podle kterého zřejmě budete nakupovat spojovací materiál, popř. další normované díly (ložiska, gufera, řetězy atd.). Hodit se vám bude třeba i proto, abyste si označili všechny díly, které chcete dát do zinkovny, abyste na nějaký díl nezapomněli. Mám dobré zkušenosti s tím, že si barevnými značkovači označím zinkované díly, jinou barvou díly chromované, díly gumové, hliníkové apod.

A stejně tak, jak doporučuji sehnání příslušné literatury, tak varuji před některými chaty na internetu. Ne všechno, co se tam dozvíte, musí být pravda. Dříve se třeba doporučovalo do hučící převodovky na autě nasypat dubové piliny. Před radami tohoto typu vás varuji, 99 % problémů je řešitelných originálním případně technicky odůvodnitelným postupem.

Plánování rozsahu opravy nebo renovace je na počátku jen předběžné, protože po rozmontování můžete zjistit nějaké další poškození, které vás donutí váš záměr úplně nebo aspoň částečně přehodnotit. Ale problémy jsou proto, abychom je překonávali, a pokud mohu mluvit za sebe a za své kolegy, tak vždycky se nějaký najde. Bez překonávání překážek, by vás ta práce snad ani netěšila.



Technický popis a jízdní návod a samozřejmě Seznam náhradních dílů jsou dvě důležité příručky, ve kterých byste měli před započatím renovace chvíli číst. Bude se vám to určitě hodit.

Mám moc rád film Šakal. Tam si hlavní „hrdina“ čili nájemný vrah sedne, napíše si otázky na papír, a pak postupně přemýšlí, jak na ně odpovědět a odškrtnává si ty, na které odpověď našel. Udělejte to podobně se svým skútrek. Deset nejdůležitějších otázek jsem sepsal, ale zřejmě jich ještě pár připišete.

1. Pro jaký účel bude skútr určen, bude výstavní nebo provozní?
2. Je možno jej ponechat v nálezovém stavu nebo to vzhledem k poškozením není možné?
3. Co o mém skútru vím?
4. Budu chtít zachovat původní díly nebo se spokojím s replikami?
5. Bude třeba generálkovat motor? Co od něj očekávám?
6. Je skútr po stránce typové v originálním stavu? Není třeba měnit specifikaci?
7. Jsou na skútru zásahy domácího kutila? Zachovám je nebo odstraním?
8. Budu uvažovat s nějakým doplněním skútru třeba připojením PAVa nebo družety?
9. Budu chtít zachovat zapalování (elektroinstalaci 6 popř. 12 V) a karburátor?
10. Čas a moje schopnosti a možnosti.

Podívejte se postupně na jednotlivé body, to všechno musíte při vašem rozhodování vzít v úvahu.

## 2.1 Proč chci renovovat?

Tohle je docela zásadní rozhodnutí, i když si myslím, že ve chvíli, kdy jste otevřeli tuto knihu, jste již byli rozhodnutí svoji čezetu zrenovovat, protože s ní chcete jezdit. Samozřejmě, že účel renovace může být i jiný, třeba v Motomuzeu v Křivoklátu najdete zrenovované čezety všech typů včetně sajdkářů Druzet. Takže vše je možné a skútr může být po renovaci určen jen pro výstavní účely. Je už pak na vás, jestli v takovém případě necháte motor v původním ojetém stavu a třeba ho jen trochu očistíte a naleštíte, anebo jestli se rozhodnete i pro jeho kompletní renovaci. A to se netýká jen motoru, ale třeba i dalších dílů, jejichž správná funkce není vidět na první pohled a projeví se až při jízdě (pouzdra přední a zadní vidlice, tlumiče pérování, sekundární řetěz, popř. řetězová kola, brzdové čelisti apod.)

Pokud byste se rozhodli pro tento druh renovace a sami to mohli nazvat starým českým příslovím: „Navrch huj, vespod fuj“, doporučoval bych aspoň částečnou renovaci všech těch dílů vespod. Při rozebrání skútru nejprve zhodnotit, který díl je a který není použitelný, vše řádně vyčistit a to „fuj“ vyměnit nebo poopravit, vyleštit či nalakovat. Motor byste měli rozebrat, vyměnit ložiska gufera, a pokud byste došli k závěru, že třeba výbrus nebo generálka klikovky nejsou ještě stoprocentně nutné, tak alespoň motor bude pojízdný a bude vrčet. To platí samozřejmě i o vyčištění a seřízení zapalování, aby byly zajištěny všechny funkce elektroinstalace.

## 2.2 Nálezový stav nebo „leštěnka“?

Tady je každá rada drahá. Pokud je karoserie včetně laku natolik pěkná, že je možno ji zachovat, neměli bychom váhat. Pokud je karoserie obouchaná od pádů na zem, několikrát neuměle kytovaná a vylepšená tzv. „štetkolakem“, tak tady je řešení zřejmě také jednoznačné. Stejně tak, pokud je karoserie popraskaná, často to bývá na koncích stupaček nebo hlavně u typu 501 v přední části od těžkých zavazadel na nosiči. Typ 501 ještě neměl vnitřní výztuhu a při přetěžování v přední části docházelo k poškození karoserie.

Pokud si nejsme jisti, jde-li karoserie zachránit v původním stavu, měli bychom zkusit kousek vyleštit a podívat se, jak bude vypadat, nechat si namíchat trochu barvy a „zaštetčkovat“ odřená místa. Někdy je to opravdu zázrak. Z napohled nevalné karoserie se stane velice pěkný skútr v původním stavu.

Pak samozřejmě přicházejí v úvahu další viditelné díly a určitě nejsou u čezety zanedbatelné. Mám na mysli především chromované lišty, výfuk(y), ale také sedlo, které bývá velice často ztvrdlé a cítíte z něj kyselost výparů z akumulátoru. K problematice sedla se ještě vrátíme v kapitole o renovaci karoserie. Sedlo je jedním z dílů, které můžete nahradit jiným, lepším novým nebo původním v lehce optimalizovaném stavu. Jak se shánějí pěkné díly v původním stavu dnes vidíte hlavně u motocyklů, např. „kývaček“. Majitelé kývaček však mají výhodu, většina kývaček byla červených, a i když víme, že i jawácká červená není



vždy stejná, zatvrzelí jawaři jsou schopni se o přesném odstínu hádat. Pokud si pořídíte originální díly v původním laku, a pak to všechno řádně naleštíte, výsledek bývá velice pěkný. Na přiložených fotografiích vidíte výsledky obdobné renovace u motocyklu Jawa 50 typ 555.

**Provedení renovace  
sháněním a skládáním  
dílů v původním stavu  
není pro čezetu asi  
vhodné řešení, ale  
u našeho asi prvního  
sériově vyráběného  
a nejmenšího skútru to  
možné je.**



**Jawa 50 typ 555 Pionýr označovaná jako de Luxe s tzv. revmaplechky a dvojsedlem byla ve své době označována jako „malý oskútrovaný motocykl“. Je to dnes hezký veterán.**



**A co k tomu potřebujeme? Dostatek dílů (zde 4 motocykly) abychom z nich vybrali to nejlepší. Výsledek vidíte – jen ráfky jsou přestříkané a kola mají nový výplet, vše ostatní je původní.**

U skútrů to bývá trochu problematické, protože odstínů bylo víc. Montované lakované díly (nádrž a zavazadelník) můžete koupit v lepším stavu, než jsou ty vaše, ale dá to víc shánění a musíte mít hodně štěstí. Drobné lakované karosářské díly (přední nosič, dvířka přístrojové desky, dvířka motoru, popř. další malá dvířka schránek v přístrojové desce prvních typů 501 – hodinářů) byly lakovány „podvozkovou“ barvou, takže ty lze snadněji zaměnit. I když zase pozor, u prvních 501 byla podvozková barva odlišného odstínu.

Zmíním ještě další možnost. Pokud se vám podaří karoserii rozleštit a doštětečkovat tak, že je opravdu hezká a nejsou na ni žádná rezavá nebo poškozená místa, můžete na ni s klidným svědomím dát nový chrom, třeba i přelakovat podvozkové díly (bývají více poškozené), sedlo se u takto zachovalých strojů občas podaří zrenovovat tak, že do původního koženkového potahu dáte nový molitan. Zním takto renovovanou čezetu a je velice hezká. Několik příkladů najdete na obrázcích.



Tady se sice jedná o typ 505 rikša, ale chci tím ukázat, že některé veterány nacházíme v opravdu žalostném stavu a je pak otázka, jestli je renovace veterána vůbec možná.



Nedávno jsem viděl na internetu nabídku prodeje tohoto skútru. V tomto případě bych už doporučil pouze jedno – sehnat jinou karoserii – renovace vyjde o mnoho levněji a bude lepší.



Další skútr v dost zkorodovaném stavu. V tomto případě by už asi bylo hodně složité lak rozleštit a zkorodovaná místa jen „zaštetěčkovat“. Mohl by tím vzniknout nepěkný „štetěkolak“.



Na druhou stranu, skútr není poškozený pádem, je jen hodně opotřebený a zkorodovaný. Je to můj sběratelský kus a mám s ním jiné plány než renovaci, zůstane v původním stavu.