

# Na počátku bylo jízdňí kolo

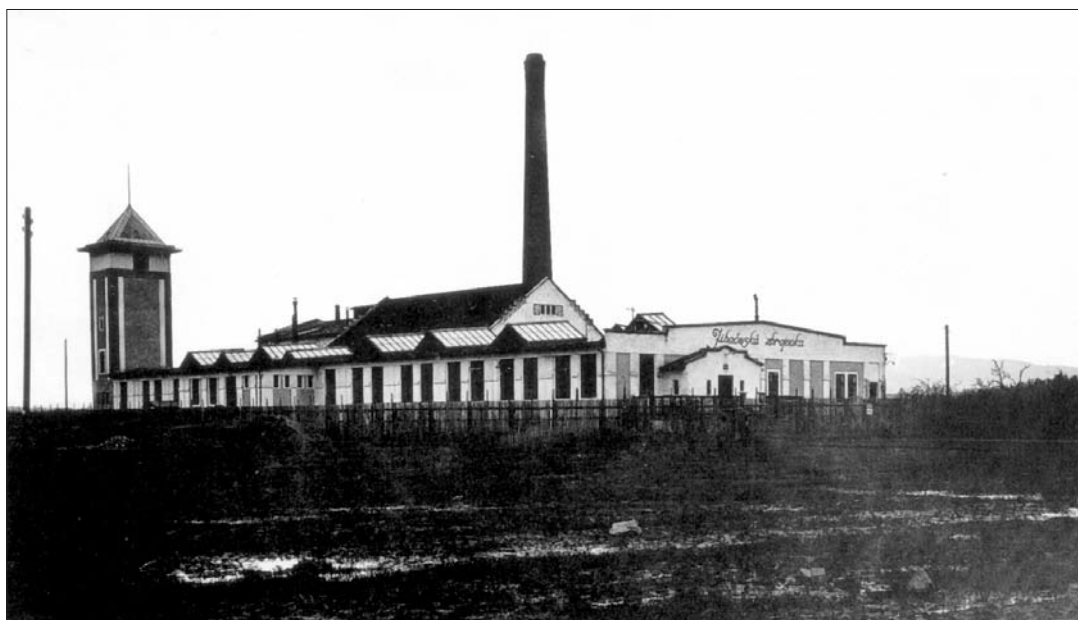
Motorové kolo ČZ 76

Motokolo ČZ 98



**K** tomu, aby mladá Československá republika mohla být opravdu suverénním státem zaručujícím občanům všechna práva, jak se na demokratickou společnost sluší a patří, potřebovala mimo jiné i armádu. Aby armáda mohla plnit své úkoly, k tomu nezbytně potřebuje zbraně, zbraně moderní a účinné. Těch ovšem v dědictví po habsburské monarchii příliš nezbylo a peněz k jejich nákupu v zahraničí také nebylo nazbyt. Ostatně i dnes platí, že to nejlepší zboží se neprodává ani spojencům. Naštěstí se v Čechách vředycky našlo dost chytrých a podnikavých lidí, s jejichž pomocí bylo možné vyřešit i problém zajištění dostatečně ničivého potenciálu vznikajících ozbrojených sil.

V Praze se příležitosti chopil mladý strojný inženýr Janeček, který brzy postavil továrnu na motocyklová kola se značkou Jawa, ale ještě předtím vycítil příležitost na jihu Čech strakonický rodák architekt Karel Bubla. Už v roce 1919 si tento jihočeský podnikatel nechal zaregistrovat v obchodním rejstříku pod číslem 508 ochrannou známku Jihočeská zbrojovka s.r.o. se sídlem ve Strakonících a o rok později zahájil s třiceti zaměstnanci výrobu automatické pistole, ovšem ne ve Strakonících, nýbrž v bývalém Holbmayerově mlýně v Plzni. Ve Strakonících totiž v té době neexistovaly žádné vhodné prostory, a tak do doby, než budou dokončeny nové dílny, jejichž výstavba byla ve Strakonících zahájena v září roku 1919, musel stačit i nevyhovující mlýn.



*Jihočeská zbrojovka sídlem ve Strakonících – píše se rok 1922*

Pokud vás trápí otázky, proč se architekt rozhodl pro výrobu zbraní a proč zrovna ve Strakonících, pak na první otázku se dá odpovědět tak, že produkce zbraní slibovala zajímavé zisky a navíc se s touto problematikou mladý Bubla seznámil už během svých studií ve Vídni, kdy si přivydělával ve zbrojovce. Pokud jde o volbu místa, je to už složitější. Snad sehrál roli jeho patriotismus strakonického rodáka, ke kterému lze přičíst i dostatečný počet levných pracovních sil nalézajících se v do té doby nepříliš průmyslově rozvinutých Strakonících.

Úvahy architekta Bubly o tomto druhu podnikání určitě nebyly špatné, a tak už v roce 1920 do jeho firmy vstupují další společníci s vkladem 1 200 000 Kč a v roce 1921, po dokončení nových budov, byla ve Strakonících zahájena výroba, na níž se podílelo padesát zaměstnanců.

Nová společnost se rozvíjela opravdu dynamicky. Z Vídně a z Budapešti byli pozváni odborníci, jejichž úkolem bylo zajistit špičkovou kvalitu vyráběných zbraní, a Jihočeská zbrojovka, s.r.o. se rozrostla o dalšího výrobce zbraní, firmu Hubertus z Vejprt. Odsud bylo do Strakonice přemístěno nejen výrobní zařízení, ale i část personálu, a současně byla dokončena další výrobní hala společně se správní budovou.

Jihočeská zbrojovka měla už v roce 1922 mezi výrobci zbraní opravdu zvučné jméno. Do její produkce patřily vedle adaptací kulometů zděděných po rakousko-uherské armádě také sportovní zbraně, vzduchové pušky, ale i ve své době populární svítilny Sessa či kleštičky pro vlakové průvodčí. V roce 1923 tak bylo možné změnit dosavadní společnost s ručením omezením na akciovou společnost a založit společnost Česká zbrojovka se sídlem v Praze. Armádní pistole ČZ vzor 24 či letecké kulometry vlastní konstrukce LK 28 a LK 30 byly i velmi dobrým exportním artiklem.



***Tvrzení, že v jednoduchosti je krása, potvrzuje bicykl ČZ z třicátých let i jako exponát Národního technického muzea***

V roce 1929 se vedení podniku Jihočeská zbrojovka, a.s. usneslo, že výroba bude rozšířena o výrobu jízdních kol. Ostatně jízdní kola odebírala i armáda, takže se nejednalo o nic neslučitelného s dosavadní produkcí. Ještě téhož roku byla odkoupena Wippermannova továrna na jízdní kola v Kralupech a její výrobní zařízení bylo přestěhováno do Strakonice včetně několika Wippermannových dosavadních zaměstnanců, takže ve velice krátkém čase se na našem trhu objevilo jízdní kolo nesoucí značku Rapid. Jeho výrobce Jihočeská zbrojovka, a.s. je snadno identifikovatelná podle tří písmen CZS vylisovaných ve středu pedálové rozety. Znamenají Česká zbrojovka Strakonice a stejně se bude od roku 1930 jmenovat i celá strakonická značka. Toho roku byla totiž zaregistrována nová ochranná známka – ČZ.

Současně s výrobou jízdních kol byla zahájena i výroba článkových řetězů, celá produkce byla zpočátku určena výhradně pro vlastní potřebu, ale postupně se i tento výrobek stal velmi dobrým exportním artiklem, což ostatně platí pro strakonickou továrnu i dnes, zatímco výroba bicyklů byla ukončena v roce 1945.

Že od bicyklu není až tak daleko k motocyklu, to zjistili už v devatenáctém století pánové Laurin a Klement, takže vybavení kvalitního jízdního kola motorkem nemohlo představovat pro úspěšnou zbrojovku žádný veliký problém.

Hlavním iniciátorem výroby motorových kol a později i motocyklů byl tehdejší technický ředitel absolvent techniky ve Vídni Ignác Uhl. Jeho předchozím působištěm byla rakouská společnost Steyr, kde před první světovou válkou pracoval pod vedením slavného českého rodáka Ferdinanda Porsche. Bohužel osud nebyl k Ignáci Uhlovi nakloněn jako k jeho bývalému šefovi a po válce byl Ignác Uhl souzen a pak popraven za kolaboraci s Němci. To však nic nemění na skutečnosti, že v roce 1932 byl výrobní sortiment značky ČZ rozšířen o motokolo.



*Pohled do haly, kde od roku 1932 vznikala první motokola ČZ*

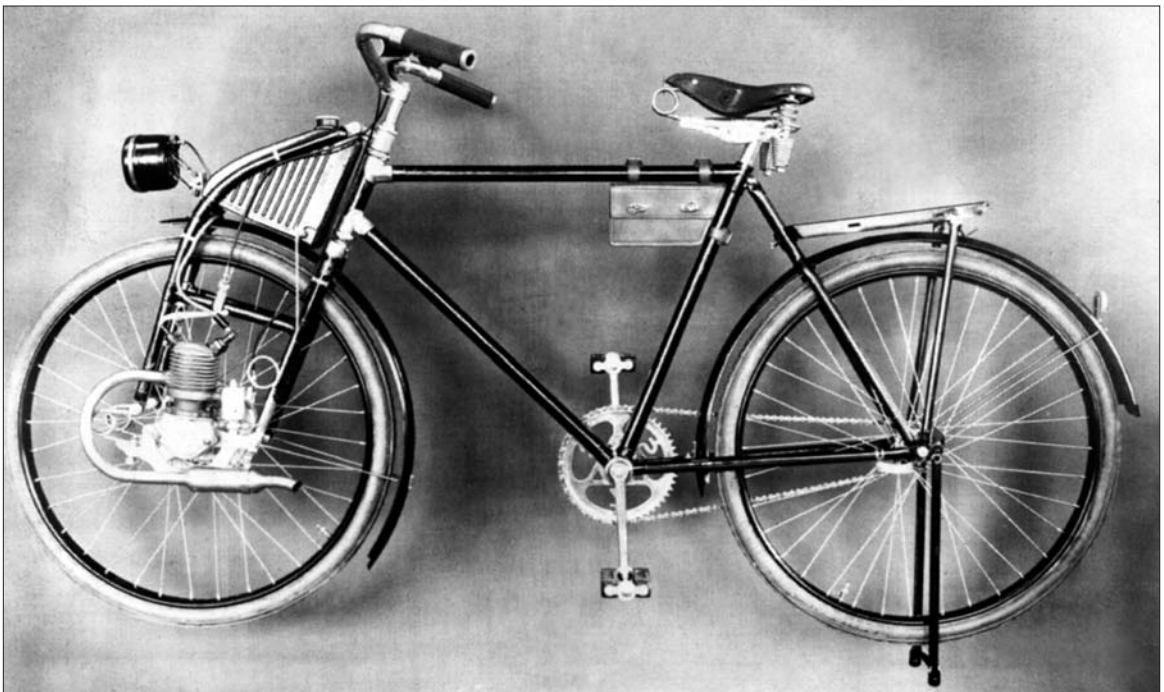
## Kaktus – bicykl s motorem ČZ 76

Motorové kolo ČZ vzniklo ve spolupráci s firmou Mořic Andršť a bylo poháněno dvoudobým jednoválcem značky Austro Motorette o objemu 76 cm<sup>3</sup> (ø 48x42 mm) umístěným na pravé straně u předního kola. Jako základ bylo použito jízdní kolo robustní konstrukce ČZ vzor 1 a 30 kg vážící stroj mohl s motorem o výkonu 1,1 kW (1,5 k) dosáhnout až 30 km/hod při spotřebě 1,5 l /100 km. Díky nepříliš šťastné koncepci neměl tento první motorem poháněný dopravní prostředek ze Strakonice zrovna nejlepší jízdní vlastnosti, a tak ještě téhož





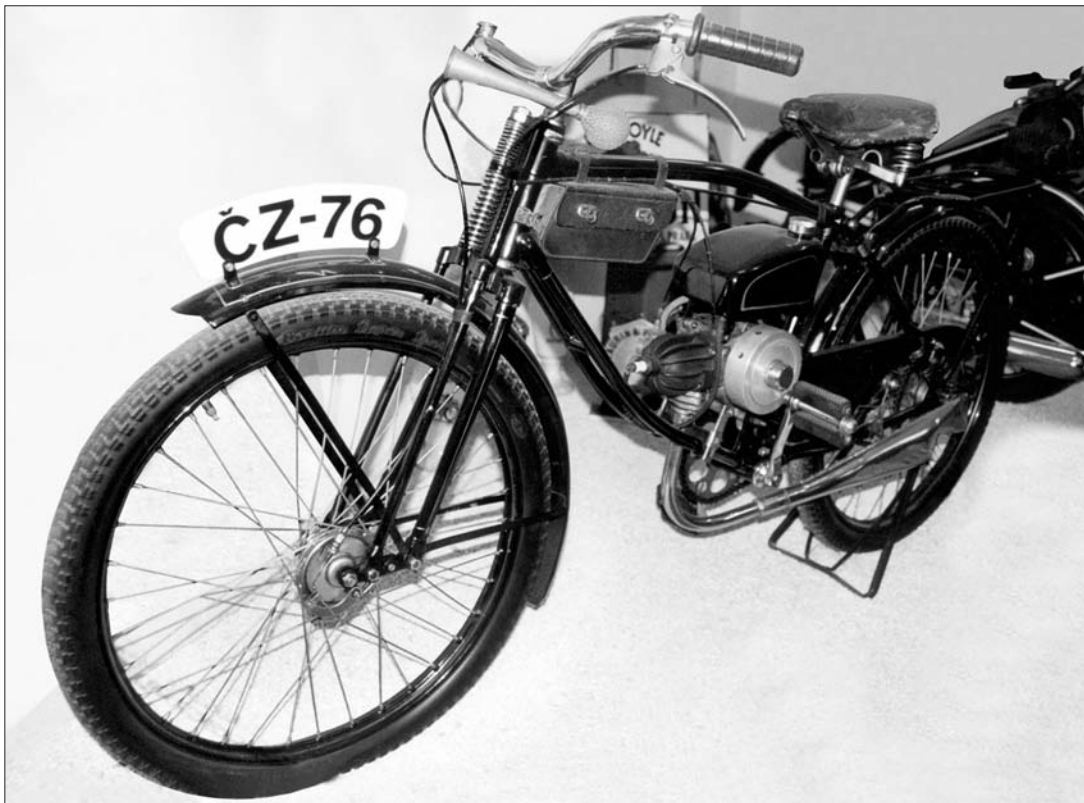
*Bicykl s pomocným motorkem Austro Motorette se stal inspirací pro motorové kolo ČZ*



*Prototyp motorového kola ČZ z roku 1930 nezapře svůj rakouský vzor*

roku představila Česká zbrojovka nový model, který se od prvního provedení lišil uložením motoru v těžišti, nad pedály původního bicyklu a byl prvním motocyklem konstruktéra V. Pavlíčka.

K pohonu nového stroje byl opět použit dvoudobý tříkanálový jednoválec o objemu 76 cm<sup>3</sup> (ø 48x42 mm) a výkonu 1,1 kW (1,5 k) s karburátorem Graetzin a setrvačnickovým zapalováním R. Bosch. Motor byl vybaven pístem s deflektorem a nesnímatelnou hlavou válce, jejíž žebrování přineslo motokolu výstižnou přezdívku – „Kaktus“. Konstrukční zajímavostí, která se stane takřka poznávacím znakem všech předválečných motorů ČZ, byl primární převod soukolím s přímým ozubením, od něž bylo poháněno zadní kolo, zatím ještě bez převodovky, sekundárním řetězem. Trubkový rám byl ve spodní části zdvojený a na přední vidlici se objevila krátká kyvná ramena. Bezpečnosti jízdy zcela jistě prospělo použití malých bubnových brzd na obou kolech. Zvýšila se sice hmotnost na 40 kg, ale stoupla také nejvyšší rychlost na 35 km/h.



***Motokolo ČZ 76 z roku 1932 stálo na začátku sériové produkce motocyklů ve Strakonících***

O tom, že se věc podařila, nemohlo být sporu – celkem bylo vyrobeno téměř 4 600 kusů motokol. Aby ne, na motorovém kole mohla podle tehdejších předpisů jezdit každá svéprávná osoba starší čtrnácti let a nepotřebovala k tomu ani řidičský průkaz, ani poznávací značku, o placení silniční daně nebo povinného pojištění nemluvě. K tomu ještě můžete připočít vedle nízké prodejní ceny také nízké provozní náklady a jízdní výkony odpovídající volnějším životnímu tempu i menší hustotě provozu na tehdejších silnicích.

První krok k výrobě skutečných motocyklů byl učiněn a vedení společnosti začalo plánovat výrobu motokola, které by se ještě více přiblížilo skutečnému motocyklu.