

Čezeta

Avtor: Davorin GAJŠEK
AMK CLASSIC Slovenska Bistrica

Čezeta je bil motorni skuter, proizveden med leti 1957 in 1964 v takratni Češkoslovaški (danes Češka). Proizvajalo ga je podjetje Češka Zbrojovka Strakonice (ČZ), ki je izdelovalo motorna kolesa med leti 1935 in 1997.

Čezeta je bila nenavadno dolga za dvokolesno vozilo. Karoserija, ki je bila v obliki »torpeda«, je imela dolg sedež, pod katerim se je skrival velik prtljažni prostor, kar ni bilo običajno za skuterje, saj se je na tem mestu ponavadi nahajal rezervoar za gorivo. Prednji blatnik je bil pritrjen na karoserijo in lepo speljan v zaščito za noge. Vseboval je rezervoar za gorivo in fiksni prednji žaromet, ki je bil vgrajen zelo nizko, na ravni zgornji površini pa je bil še prtljažnik. V šali je bilo rečeno, da je Čezeta pravi torpedo, saj žaromet pred rezervoarjem za gorivo deluje kot vžigalnik na torpedu. V praksi pa se je izkazalo, da se Čezete pri trkih zaradi tega niso nič bolj pogogosto vnele kot ostali skuterji.

Zgodovina motocikla Čezeta

Razvoj in proizvodnja vozil, ki bi bila udobna za uporabo, obenem pa bi nudila zaščito proti slabemu vremenu in vse skupaj približala avtomobilu, je bil cilj vseh proizvajalcev motornih koles in Česká Zbrojovka ("CZ") ni bila izjema.

Konstruktor J. F. Koch je bil v takratni Češkoslovaški zelo slaven zaradi svojega dela pri Pragovki. Rezultat tega je bil čudovit motocikel Praga 500 BD in ČZ je hotela njegove talente kar najbolje uporabiti. Leta 1940 je patentiral obliko »skuter« in v letu 1947

predstavil svojo vizijo modernega skuterja na motor shovu v Pragi. Le-ta je povzročil veliko zanimanje med obiskovalci in pri tem pridobil vzdevek »Vlaštovka« (Lastovica).

Vlaštovka



Češka Zbrojovka je pričela z razvojem njegovega skuterja leta 1950, vendar ne v Strakoniceh, ampak v svoji podružnici v České Budějovice. Za začetek so izdelali štiri prototipe, ki so bili delo ing. Hausmana, ing. Kejvala in že omenjenega J. F. Kocha. Prototip ing. Hausmana se je imenoval »Rodeo«. Imel je zanimiv patent karoserije, ki je omogočala enostavno snemanje in s tem dostop do motorja in prtljažnega dela. Kljub vsemu je bila na koncu izbrana oblika J. F. Kocha, ki so jo poimenovali K1.



Ing. Hausman na svojem prototipu »rodeo«

SKUTER ČZ 175 tip 501

Ta novi skuter je bil najprej predstavljen leta 1956 in tega leta se je tudi pričela proizvodnja v České Budějovice. Prvih 300 proizvedenih skuterjev je bilo prodanih v 20-ih državah po vsem svetu.

Močan vpliv začetka »vesoljskega obdobja« se je kazal tudi v dizajnu, saj takšnega do takrat ni imel še nihče. Velika okrogla karoserija z majhnimi kolesi je med motoristi hitro dobila vzdevek »Pujs«. To ni bilo mišljeno kot zaničevalno, ampak bolj kot navdušenje, saj je bilo tako drugačno od ostalih motornih koles tistega časa.

Celoten koncept je bil zasnovan tako, da je nudil maksimalno udobje in zaščito pred slabim vremenom za voznika. V ta namen je imela Čezeta široko zaščitno ploščo za noge in dodatno še pleksi vetrobransko steklo. Pred zaščitno ploščo se nos, v katerem je nad prvim kolesom nenavadno nameščen rezervoar za gorivo, zoži na širino zadnjega dela skuterja. Za zaščitno ploščo pa se nahaja armaturna plošča, na kateri so števec

hitrosti, ura in kontrolne lučke. Tukaj se nahaja tudi obešalnik za torbe. Po letu 1958 se je na prednji blatnik dodal še prtljažnik z nosilnostjo 15 kg.

Pod armaturno ploščo se nahaja stikalna plošča, v kateri so varovalke, rezervne žarnice ... Akumulator se nahaja pod stranskim pokrovom, kjer je predvideno prezračevanje za motor. Prostor za shranjevanje je na voljo tudi pod sedežem.

Motor je skrit pod zajetnimi stranskimi pokrovi. Tudi zadnje kolo skoraj ni vidno, pritrjeno je z aluminijasto zadnjo nihajno roko. Zadnje kolo ni vzmeteno z amortizerjem, prvo pa ima le-tega na levi strani vilic. Obe kolesi sta dimenzij 3.25x12 in medsebojno zamenljivi.

Pogonski agregat je vzet od modela Jawa ČZ 175 tip 356 z močjo 5,9 kW (7,9KS) in s posebnima dvojnima izpušnimama cevema. V primerjavi z omenjenim pogonskim agregatom je bil tu uporabljen drug uplinjač - Jikov 2924 SD 14b, električna pa je ostala enaka.



Čezeta 501

Leta 1958 so se že pojavile prve spremembe. Kromirana značka z imenom je bila zamenjana s plastično. Spremenjena je bila oblika izpušnih cevi (skladno z ostalimi motornimi kolesi podjetja). Na voljo je bila dodatna oprema, kot je prednje vetrobransko steklo in zadnji nosilec rezervnega kolesa. Prvi proizvodi so pokazali pomanjkljivosti pri hlajenju motorja, zato so dodali ventilator in povečali hladilna rebra. Skuter je s temi izboljšavami dobil novo oznako, in sicer ČZ 501/03. Od prejšnjih modelov se loči tudi po dvobarvni karoseriji, spremenjenih režah za zrak, dodano ima kontaktno ključavnico na stikalno ploščo in nov uplinjač.

Razvoj se je nadaljeval s predstavitvijo modela ČZ 501/05, ki je že imel novo dinamo, elektro starter, ki zahtevata spremembe v električnem sistemu in uporabo dveh akumulatorjev ter spremembo napetosti v 12V. Še vedno pa je ostala ročica za ročni zaganjač, ki je skrita pod sedežem. Do leta 1959 je bilo skupaj prodanih okrog 43.000 skuterjev modela 501 po ceni približno 8000 čeških kron za komad. Leta 1960 je izšel izboljšan model.

SKUTER ČZ 175 tip 502

Na prvi pogled enak skuter, vendar z izrazitimi spremembami, sta bila modela 502/00 in 502/01, ki sta bila predstavljena leta 1960. V primerjavi s prejšnjim modelom je bil ta skuter opremljen s klasičnimi zadnjimi vilicami z amortizerjema. Tudi prednje kolo je bilo vzmeteno z dvema amortizerjema. Uporabljen je bil nov pogonski agregat od modela ČZ 175 tip 450 z 7.3kW (9.8KS), kar je bilo vidno že na prvi pogled, saj je dvojno izpušno cev zamenjala enojna.

Med tem, ko je bil model 502/00 opremljen že z 12 V elektriko, akumulatorjem in električnim zaganjačem, je imel cenejši model 502/01 še vedno nožni zaganjač in 6 V elektriko. Poleg teh dveh modelov je obstajal tudi model 502/05 De Luxe, ki je prepoznaven po drugačnem (pokritem) krmilu.



Čezeta 502

Brez velikih sprememb na karoseriji, le sirena je bila premaknjena na notranjo stran ščitnika za noge in dodani so bili smerni kazalci. Stranke so lahko izbirale med šestimi barvnimi kombinacijami. Spremenjen model 502/06 je bil na voljo z izboljšano, vendar še vedno 6V elektriko. Pričel se je razvoj novega prototipa ČZ 503, ki je bil opremljen z motorjem ČZ 250. Oblasti so se leta 1964 nenadoma odločile, da končajo proizvodnjo skuterjev v Strakonicih, kljub temu, da so bili ti med prebivalstvom že zelo priljubljeni.

Leta 1963 se je model 502/05 prodajal za 9,350 čeških kron, kar je bilo le malenkost manj kot je bilo potrebno odšteti za nakup avtomobila. Skupaj je bilo proizvedenih 72,000 skuterjev modela 502. Skuter je bil prvi svoje vrste, ki se je proizvajal zunaj

Češkoslovaške, od leta 1960 v podjetju N.Zeta na Novi Zelandiji.



Čezeta 502 s prikolico PAV 40

Veliko dodatne opreme je bilo proizvedeno za ta skuter. Dodati je bilo mogoče na primer tovorno prikolico (PAV 40) ali bočno prikolico (Druzeta). Bočna prikolica je bila tudi zasnova J.F.Kocha.



Čezeta z bočno prikolico Druzeta

Med drugim je Čezeta služila tudi kot osnova za lahko trikolesno tovorno vozilo, imenovano tudi »rikša«. Uradno so ta model poimenovali ČZ 175 tip 505. Proizvedenih je bilo približno 6000 komadov tega modela.



Čezeta 505

SKUTER N-ZETA

Na Novi Zelandiji je okrog leta 1960 lokalno podjetje JNZ Manufacturing Ltd pričelo sestavljati Čezeto pod imenom N-Zeta. N-Zeta je poganjal večji 200 ccm dvotaktni motor. Novozelandska proizvodnja naj bi tekla nekje med leti 1958 ali 1959 pa vse nekje do leta 1964. Za lastno proizvodnjo so se na Novi Zelandiji odločili zaradi visokih davkov na uvožena motorna vozila. Poleg tega je Nova Zelandija dodatno znižala stroške z lastno proizvodnjo nekaterih sestavnih delov, kot so pnevmatike, sedež, luči ... Model 501 prepoznamo vizualno po centralno nameščeni hupi in dvojnimi izpušnimi cevmi. Motor je proizvedel 8KS in dosegel največjo hitrost nekje okrog 80 km/h. Model 502 pa prepoznamo vizualno po manjkajoči centralno nameščeni hupi in enojni izpušni cevi. Pri tem modelu pa je motor proizvedel 9,5 KS in dosegel največjo hitrost okrog 95 km/h. Model 502 je bil na voljo z električnim zaganjačem. Večina mehanskih delov je bila enakih kot pri Jawi/CZ, razen okvirja in koles.



Emblem N-ZETA

ČEZETA ELEKTRIČNI SKUTER

Nova generacija Čezete.

Prvotna vizija in stil J.F. Kocha sta se sproti razvijala vse od kar je zasnoval svoj prvi skuter leta 1947. Sedaj zadnja generacija tipa 502 gradi na njegovih originalnih idejah narediti skuter, praktičen in enostaven za vsakodnevno uporabo, s tehnologijo, ki omogoča enostavno in poceni vzdrževanje. TIP 502E bo prišel na trg leta 2013!

Končno zmogljivost, ki jo pričakujemo od običajnih skuterjev brez stroškov, hrupa in onesnaževanja. Čezeta bo ponujala 100% električni skuter, ki združuje napredno tehnologijo s klasičnim slogom in kakovostjo gradnje tipa 502.

Skuteristi na splošno želijo od svojih strojev, da so enostavni za uporabo in to je tisto, kar je Čezeta - nima sklopke ali prestav, samo sedež, pritisneš na plin in pelješ.

Lastniška programska oprema optimizira delovanje skuterja z upravljanjem zmogljivosti baterije in izhodne moči motorja. S svojim naprednim elektronskim sistemom bo električna Čezeta delovala praktično brez vzdrževanja, kar bodo zagotovili z 1-letno garancijo.

Obnovljenemu originalnemu skuterju bodo zamenjali le zavore, pnevmatike in drugo opremo, ki vpliva na varnost.

VIRI:

<http://en.wikipedia.org/wiki/C48Cezeta>
http://www.google.si/search?tbm=isch&hl=sl&source=hp&q=%C4%8Dezeta&gbv=2&oq=%C4%8Dezeta&gs_l=img.3...2930.3990.0.5408.6.4.0.2.0.0.109.404.1j3.4.0...0.0...1ac.1.M8QrlyGIVEI

<http://www.cezeta.com/3/about/company/full-history.html>