

Historie motocyklu ČZ 125 T

ČZ a.s.

Česká zbrojovka Strakonice byla založena v září roku 1919, jako podnik na výrobu zbraní. Od té doby se její zaměření ale výrazně změnilo. První změna proběhla v roce 1929, kdy byla získána továrna na součásti kol v Kralupech n. Vltavou. Česká zbrojovka se tedy začala věnovat i výrobě kol. Tam to ale nezůstalo a v roce 1932 byla zahájena sériová výroba motorových kol, načež byl o tři roky později uveden do prodeje první motocykl značky ČZ. Podnik byl velmi úspěšný a netrvalo dlouho, než přišlo další rozšíření obzorů. Tím byla výroba řetězů a obráběcích strojů. Rozvoj společnosti přerušila 2. světová válka. V roce 1946 firmu čekalo znárodnění a vzhledem ke změně poptávky i ukončení zbrojní výroby. V roce 1947 byl prodán 1. motocykl modelu ČZ 125 T (1947-1950). Česká zbrojovka Strakonice se dál rozrůstala, a stále upravovala svůj sortiment. Tím se společnost postupně dostává do dnešní podoby, kdy je zaměřená hlavně na výroby autokomponentů, manipulačních zařízení, řetězů a odlitků z litiny a hliníku, přičemž motocykly už vůbec nevyrábí. „Skupina ČZ v současnosti svým obratem patří mezi největší strojírenské firmy v České republice a je předním exportérem (SRN, Francie, Velká Británie, Slovensko, Čína, Rusko,...). Základní jmění společnosti dosahuje 1,76 mld. Kč.”¹

Model 125 T

První model poválečné výroby ČZ byl model 125 typ B. Ten se začal prodávat v roce 1947, ale týž rok jeho prodej také skončil. Kvůli neúspěchu s vahadlovou vidlicí, použitou na typu B, vznikl stejného roku nový typ T, který se od předchozího typu lišil v podstatě pouze teleskopickou vidlicí. Mezi lety 1947 a 1950 bylo vyrobeno 74 tisíc kusů. V průběhu těchto let bylo změněno ještě pár technických detailů.

Historie motocyklu v naší rodině

Z technického průkazu naší čezety je možné zjistit, že jejím prvním majitelem byl MUDr. oftalmolog Bohumil Fafl (1907-1998), známý pro zřízení první školy pro slabozraké v Praze, který motocykl koupil v roce 1954, tedy 5 let po jeho výrobě. 3.6.1958 motocykl koupil Jiří Neuwirth. Ten ale motorku vlastnil pouze jeden rok a pár měsíců, než ji 28. září 1959 prodal mladému Pavlovi Dedkovi. Tehdy se už motorka začala přibližovat naší rodině. Pavel Dedek se přátelil s tehdy 21letým Janem Šípem, mým dědečkem, se kterým na motorkách jezdili po Dívčích hradech. Když si Pavel Dedek koupil novou motorku, čezetu prodal mému pradědečkovi, dědečkovu jmenovci. 6.4.1961, 12 let po výrobě se tedy motocykl ČZ 125 t dostal do naší rodiny a zůstal s námi až do teď. Pradědeček Jan na motorce jezdil hlavně na Sázavě, kde měl chatu. Mezi lidmi byl velice oblíbený z důvodu, že dvakrát do týdne jezdil do nejbližších vesnic, které byly pěšky asi 40 minut od údolí a zásoboval tak chataře jídlem. V údolí získal status “šerifa” a právo na šerifskou hvězdu. Jan motorku pečlivě udržoval a staral se o ni, takže i 43 let po její výrobě, kdy se ji jako skoro 80letý rozhodl předat mému tátovi, byla motorka ve dobrém a funkčním stavu. V roce 1992 tedy motocykl zdědil můj táta. Ten nechal motorku převézt na chalupu v obci Šárovcová Lhota, kde byla motorka odložená v kůlně. Asi 6 let ji nikdo nepoužíval a nikdo se o ni nestaral. Na chalupu jezdil můj strýc, kterému bylo tehdy 10 let a začal se o motorku zajímat. Jezdil na ní po okolí. Sem tam něco upravil, několikrát z rámu smírkoval barvu a poté rám natíral štětcem, aby se zbavil

¹ *Historie*. Online. ČZ a.s. C2003-2019. Dostupné z: <http://www.czas.cz/?PageId=10003&SubId=0&Ing=cs>. [cit. 2025-04-06].

škrábanců. Barva ale nechránila rám proti rzi a chabá péče vedla k postupné destrukci. Po pár letech ztratil strýc o motocykl zájem a odložil ho ke kamarádovi do stodoly, kde se díky okolní vlhkosti a již hroznému stavu motocyklu ještě prohloubil rozklad tehdy asi 54letého vozidla. V nevhodných podmínkách stodoly zůstalo do roku 2017, kdy mého otce kontaktoval strýcův kamarád s tím, že mu ve stodole překáží naše motorka. Táta si ji tedy přijel vyzvednout a rozhodl se, že se pokusí o její záchranu. Nechal ji rozebrat a renovovat vše, co bylo možné zachránit. Proběhlo vyvaření rámu, lakování dílů, chemické čištění motoru. V tuto chvíli bylo do motocyklu investováno nejvíce peněz. Kvůli problémům s komunikací s člověkem, který díly renovoval byla ale práce pozastavena. Zrenovované i nezrenovované díly byly uloženy do kartonových krabic a celá motorka byla uklizena do garáže, rozebraná do posledního šroubečku, ale zrenovovaná tak ze tří čtvrtin. V roce 2023 jsem se o motorce dozvěděla já a rozhodla jsem se, že určitě nechci, aby takhle skončila. Až později toho roku mě napadlo že bych se o její složení mohla pokusit já sama a v rámci mé profilové práce.

Zdroje:

Historie. Online. ČZ a.s. C2003-2019. Dostupné z: <http://www.czaz.cz/?PageId=10003&SubId=0&Ing=cs>. [cit. 2025-04-06].
Centrum zřakových vad, s.r.o. Online. C2025. Dostupné z: <https://www.iczv.cz/historie>. [cit. 2025-06-17].

Literatura:

MARČÍK, Libor. *Naše motocykly - II. díl*. Třetí vydání. Marčík, 2005. ISBN 80-239-5268-4.
Technický průkaz motorového vozidla: přívěsu. In: . Praha 2, 1954. [cit. 2025-06-17].



foto strejdy v Šárovcově Lhotě, z rodinného fotoalba