



Byla vyrobena 6. června 1958 k 60. výročí výroby prvního motocyklu v českých zemích, kterým byl v roce 1898 motocykl Laurin a Klement...



Motor stačilo očistit, přetěsnit a nastavit.



Rám bylo třeba zastudena srovnat o 4 mm a nepoškodit při tom lak.



Při renovaci byla maximální snaha věnována zachování původních částí stroje.



Jednoduchost konstrukce Jawy se občas docela hodila.



Jinak úhledně zakrytá karburace také prošla očistou a seřízením.



Tehdejší péče o designovou čistotu nepřestává překvapovat dodnes.

# MILIONTÁ

Poválečné motocykly československé výroby byly v časopise Motocykl poslední dobou poněkud opomíjeny. Jako omluvu všem fanouškům přinášíme poutavý příběh o „Miliontě“ Jawě-ČZ. Za vzpomínku rozhodně stojí!

Text: Petr Burian, Lenka Toušková upravil: Martin Tománek, foto: Petr Sapík

**H**istorie miliontého československého motocyklu byla vlastně více než obyčejná. Tato představitelka tzv. národní řady motocyklů, Jawa-ČZ 175 typ 356, byla vyrobena 6. června 1958 k šedesátému výročí výroby prvního motocyklu v českých zemích, kterým byl v roce 1898 motocykl Laurin a Klement, a zároveň byla u příležitosti XI. sjezdu KSČ s velkou slávou předvedena. Podle dobových dokumentů byl její vznik reakcí na nedlouhou předtím uvedenou půlmiliontá Jawu, kterou ovšem neprovázely ani zdaleka tak masivní oslavy.

Výrobní číslo na rámu, na štítku, a dokonce i v platném technickém průkazu dokládá, že je to opravdu právě ten miliontý kus. Jaké překvapení tedy bylo, když kontaktovaný první majitel vůbec nebyl uveden v technickém průkazu! Situace se brzy vysvětlila. Miliontý motocykl totiž v Českých závodech motocyklových ve Strakonicih vyrobili nejspíš ve dvou, možná i více kusech. Všechny však nesly označení 1.000.000 jako výrobní číslo.

Důvod byl prostý, výroční Jawu-ČZ bylo třeba předvést na světových přehlídkách motocyklů, které se někdy konaly ve stejném termínu.

Konstrukcí, rámem a motorem se tento motocykl nijak nelišil od tehdejší sériové produkce typu 356, přesto je na první pohled odlišný. V čem? Nejzjevněji barevným provedením, které je opakem tehdy standardně užívané kombinace červeného laku se zlatými linkami. Motocykl je lakován zlatě s červeným linkováním. Výrazně upoutá i sedlo, čalouněné červenou koženkou, stejnou, jaká se používala na soutěžních motocyklech. Dalšími odlišnostmi jsou spojovací materiál, který je kompletně chromovaný, stejně jako boční kryty schránek, ale i drobnosti mnohem méně zjevné: zabroušené svary na spodní části předních vidlic a pedálu zadní brzdy, známky po broušení motoru, leštěné šípy na víkách.

Získání a následná renovace miliontého československého motocyklu byly dílem mnoha náhod. Ta první provázela již jeho zakoupení od posledního z původních majitelů. Tato unikátní Jawa-ČZ se objevila v inzerci na začátku roku 2013. Majitel jednal o prodeji Národnímu technickému muzeu, jednání se ale vleкло a jemu došla trpělivost. Vzhledem k tomu, že reálně hrozilo, že by motocykl navždy zmizel do soukromé sbírky, nebo ještě hůře, dostal se do ruky někomu, kdo by ho kompletně zrenovoval a tím jeho kouzlo navždy zničil, bylo nutno jednat bez prodlení. Dohoda s majitelem byla otázkou několika dní a motocykl brzy putoval do rukou milovníka motocyklů s příběhem, k Miroslavu Touškoví, známému sběrateli veteránů československé výroby a majiteli firmy eTovar.cz, specializované na výrobu motocyklových náhradních dílů.

Dochovaný stav motocyklu byl překvapivě dobrý. Přesto ho bylo nutné restaurovat, a to tak, aby se zachoval v co nejpůvodnějším stavu včetně laku.

V průběhu let motocykl pravděpodobně havaroval na předeek a přední vidlice byla ohnutá v krku řízení a tím i posunutá o několik centimetrů k motoru. Rovnění rámu klasickou technologií za tepla by nenávratně poškodilo lak. Chyběl i původní přední blatník, nahrazený novějším z Jawy Panelky, kryty tlumičů a spodek masky byly

neodborně překytovány a nastříkány sprejem, nedochovala se ani horní část masky s tachometrem. Tachometr do 140 km/h v masce bylo třeba nahradit správným, s ciferníkem pouze do 120 km/h, stejně jako mnoho drobných dílů v průběhu let vyměňovaných a v očích majitelů „Miliontů“ vylepšovaných, jako červené gumy stupaček nebo plastové zadní světlo.

Vzhledem k tomu, že prioritou bylo vyzdvihnout patinu a kouzlo historie, a ty velkým dílem spočívají právě v unikátním lakování, rozhodl se Miroslav Toušek svěřit restaurátorskou práci Petrovi „Kennymu“ Burianovi a jeho lakovně a dílně Motokenny Design. Pan Burian má s lakováním a barvami mnoho zkušeností, nasbíraných při práci ve své dílně i v zahraničí. A tyto zkušenosti se přes veškeré peripetie při restaurování laku i mechaniky „Miliontů“ velmi osvědčily. Motocykl byl rozebrán, jednotlivé díly pomocí jemné chemie a mravenčí práce vyčištěny.

Zpod nánosů mastné špíny chlapi v dílně vysvobodili krásně zakonzervovaný původní lak i chromy. V té chvíli přišlo na řadu rovnání rámu, ohnutí ho v krku o celé čtyři milimetry. Kenny nakonec našel dílnu, která dokázala za studena rám srovnat o 3,5 milimetru, což je výborný výsledek. Následovala výměna funkčních dílů, jako řetězu, silentbloků a těsnění zadních tlumičů, očištění motorových částí, přetěsnění, nastavení předstihu, odtrhu, výměna oleje a svičky. Tu nahradili dochovanou svíčkou PAL, bakelitová cívka pod nádrží zůstala. Sedlo zůstalo originální, vyčištěné a impregnované, byť natřené. Výfuky po rozleštění vídeňským vápnem předvedly opravdu pěkný chrom, zato s výfukovými koleny to bylo horší, byla omláčená a dosti rezavá. Kennyho stálo nakonec hodně úsilí, než sehnal z jiného původního motocyklu krásná kolena se zbytky chromu, jak bylo třeba pro celkový dojem z motocyklu. Zadní plastová lampička z Panelky byla nahrazena chromovanou kývačkovou, červené gumy stupaček ošlapanými kulatými z dochovaných zásob, plyn rychlopal „krutirukem“. Kennyho majstrštykem bylo nalisování krásně ohmatané dochované soudečkové rukojeti místo stávající panelkové. Jak se mu ji podařilo sundat z jiné motorky bez újmy, je nám v redakci záhadou. Přední vidlice byly nečekaně rovné, tudíž se pouze přetěsnily, a starý hydraulický olej nahradil nový.

Na obrazové dokumentaci k miliontému motocyklu byl stroj obut na šípové pneumatiky, které se dávaly na model supersport. Ty se bohužel nepodařilo získat, proto bylo zvoleno obutí do dobových pneumatik Barum. Ve svých zásobách Kenny našel lehce jeté Barumky, 16x3,00 dopředu a 16x3,25 dozadu, tudíž zcela nově se nahrazovaly pouze duše.

O restaurování laku nám Kenny prozradil pár historek z natáčení: „Chybějící přední blatník Mirek ulovil na burze v Kladně a já se konečně pustil do lakování celého předku.



Pohled na odkrytý bakelitový sací trakt



Leštěné šípy na krytech motoru prošly pouze lehkým oživením.



Původní lakované díly jsou pouze rozleštěny pastou a zakonzervovány voskem s teflonovou ochranou.



Pískování a příprava byly pohodička, pak ale přišlo peklo při hledání zlatého odstínu s vyšíváním po 55 letech. Přes 14 dní jsme stříkali vzorky, přikládali, domíchávali, zkoušeli i rozpouštět linkovací barvu. Pořád nic nesešlo. Buď měla výsledná zlatá moc hrubé zrno, nebo byla moc do modra nebo moc do červena, a když už to barevně sešlo, tak se to celé zkrabatělo po přelakování bezbarvým lakem. Už jsem se na to chtěl vykašlat, když svitla naděje! Kamarád někde vystrachal plechovku zlatého pigmentu, akrylátovou barvu starou asi 25 let. Zrnitost seděla, takže se už potom jen jednoduše ladil odstín, a tradá, máme to! K přelakování jsem zvolil mix matného a lesklého čírého akrylátového laku, aby výsledek nebyl ani moc lesklý, ale ani moc matný. A to se

### Přes 14 dní jsme stříkali vzorky, domíchávali a pořád nic nesešlo. Chtěl jsem se na to vykašlat.

povedlo! Zbývalo doskládat pár dílů, zapojit původní elektriku a první nastartování na sebe nenechalo dlouho čekat. Trochu jsme oživilí zašlé logo na nádrži a leštěné šípy na motoru, původní lakované díly jsme rozleštili pastou Riwax a vše zakonzervovali voskem Turtle Wax s teflonovou ochranou.“

Přes veškerou snahu však při prvním veřejném představení po 55 letech nebylo vše bez chyb. Jednou z takových maličkostí byla například zátky řídicíků, než ale dávat novou repliku, bylo lepší nechat tak pečlivě zrekonstruovaný motocykl bez ní. Místem slavného odhalení se stala podzimní tradiční brněnská Motortechna, burza a výstava veteránů, která se pravidelně dvakrát ročně koná na brněnském výstavišti. Podařilo se sehnat a nechat sestříhat původní filmové záznamy z oslav v roce 1958, které doprovázely vystavenou Jawu-ČZ. I samotná instalace se co nejvíce snažila přiblížit dobovým záběrům, včetně věnce vítězství se stuhou opatřenou číslem 1.000.000, krásnou hosteskou a bonusem v podobě dochovaného plastového terče s logem ČZ, který Mirek

Toušek 15 let skladoval, aniž měl pro něj uplatnění. Když se však zadíváte na video i fotografie z prvního odhalování v roce 1958, stejně logo ČZ je i na řečnickém pultíku. Náhoda?

A jak pokračoval příběh výročního miliontého československého motocyklu před 55 lety? Po skončení oslav byla zlatá Jawa-ČZ odeslána do Bruselu na světovou výstavu Expo '58. Absolvovala ještě několik dalších výstav a v červnu roku 1961 byla dána do běžného prodeje za cenu stejnou jako jakýkoliv jiný motocykl stejné řady. A zde již začíná další část příběhu Jawy-ČZ s magickým číslem 1.000.000. Pátrání po archívech, hledání pamětníků, fotografií a filmů, abychom se o 55leté historii motocyklu s příběhem dozvěděli něco víc. Pokud máte jakýkoliv dobový dokument nebo vzpomínku, nenechávejte si je pro sebe, prosím, a pošlete nám je do redakce.

Co uvést na závěr? ČT odvysílala krátký živý vstup z dílny Motokenny Design za účasti Miroslava Touška a Petra „Kenného“ Buriana a natočila o miliontém motocyklu a jeho renovaci i krátký dokument, oba, stejně jako sestříhaný dobový dokument jsou na internetu k dispozici. Na vlastní oči budete moci „Miliontů“ zhlédnout na stánku časopisu Motocykl na brněnské výstavě Motosalon 2014. Velký dík patří všem, kteří na tomto projektu spolupracovali, za pomoc i podporu a za notnou dávku tolerance a pochopení. ■

Výsledek včetně patiny, která z Jawy činí neobyčejný kousek, stojí za zhlédnutí. Možnost budete mít na našem stánku na výstavě Motosalon!



INZERCE

