

ALOIS PAVLŮSEK
ONDŘEJ PAVLŮSEK

JAWA



EDICE
MOTOALBUM 

Alois Pavlůsek
Ondřej Pavlůsek

JAWA

Cestovní a sportovní motocykly Automobily

2. aktualizované vydání

Computer Press, a.s.
Brno
2009

JAWA

Cestovní a sportovní motocykly, automobily

Alois Pavlůsek, Onřej Pavlůsek

Computer Press, a.s., 2009. Druhé vydání.

Jazyková korektura: Milan Štastný

Odborná korektura: Marián Šuman-Hreblay

Sazba: Tomáš Psota

Obálka: Martin Sodomka

Rejstřík: Eva Dubjaková

Fotografie: Alois Pavlůsek, archiv autorů

Technická a odborná spolupráce: Martin Dubjak, Břetislav Passinger

DTP: Petr Chládek

Redakce: Ondřej Weigel

Produkce: Daniela Nečasová

Computer Press, a.s.,

Holandská 8, 639 00 Brno

Objednávky knih:

<http://knihy.cpress.cz>

distribuce@cpress.cz

tel.: 800 555 513

ISBN 978-80-251-1939-6

Prodejní kód: KA0183

Vydalo nakladatelství Computer Press, a.s., jako svou 3237. publikaci.

© Computer Press, a.s. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

Dotazy k vydavatelské činnosti:

ondrej.weigel@cpress.cz

Informace o auto-moto knihách:

www.cpress.cz/auto-moto

ondrej.weigel@cpress.cz

Obsah

Úvodem	5
Na počátku byl František Janeček	6
První motocykl – Jawa 500 OHV	8
Motocykl pro každého – Jawa 175 Villiers	13
Vlastní konstrukce – Jawa 175 Speciál	17
Střední třída – Jawa 350 SV a Jawa 350 OHV	19
Jawa 250 a Jawa 250 Duplex-Blok	23
Motocykl pro mladé	26
Konec zlatých časů	29
Rodí se „pérák“ – Jawa 250	30
Hvězda první velikosti – Jawa 250 „pérák“	32
Jawa – Ogar 350	37
Socovel a ti druzí	40
„Půllitr“ – Jawa 500 OHC	41
Největší výrobce	47
Kývačka – Jawa 250/353 a Jawa 350/354	49
Californianův prapředeček – Jawa 250 typ 353-07	56
Nejmenší člen jednotné řady Jawa – ČZ 125 typ 351	57
Mezityp Jawa-ČZ – Jawa-ČZ 150 typ 352	58
Modernizovaná stopětadvacítko – Jawa-ČZ 125 typ 355	60
Ani velká, ani malá... – Jawa-ČZ 175	61
Od „panelky“ k „bizonovi“	63
„Panelka“ – Jawa 250/559 a Jawa 350/360	65
Sportka – Jawa 250/590 a Jawa 350/361	69
Californian – Jawa 250/590 a Jawa 350/360/04	71
Vrchol evoluce – Jawa 250 typ 592	77
Unifikovaná řada – Jawa 250 UŘ 623 a Jawa 350 UŘ typ 633	78
„Bizon“ – Jawa 250/623 a Jawa 350/633	85
Sedmdesátá léta	91
Jawa 350 typ 634	91
Dědic šestsetřicetčtyřky – Jawa 350 typ 638	101
Nouzové řešení – Jawa 350 typ 632	104
Třístapadesátka s kotoučovou brzdou – Jawa 350 typ 639	105
Prototypy z Jawy	107
Náhrada za sovětské Dněpřy a Uraly – Jawa 350 a Jawa 500 typ 824	107
Čtyřdobá dvěstěpadesátka – Jawa 250 typ 822	109
Čtyřtaktní jednoválec – Jawa 420 typ 823	110

Dvoutaktní čtyřstovka – Jawa Twin Sport	112
Jawa pro vládní účely – Jawa 500 typ 506 Rotax	113
Nástupce motocyklů ze Šestidenní – Jawa 250	115
Jawa po roce 1989	117
Poslední dvouválcový dvoutakt z Jawy? – Jawa 350 typ 640	119
Modifikace Jawy 350/640	121
Prototypy znovu na scéně – Jawa Zmek a Jawa Athena	123
Konečně nový model – Jawa 250 typ 593	124
Čtyřdobá dvěstěpadesátka – Jawa 250 Travel	128
Nástupce legendární pětistovky – Jawa 650 typ 836	130
Malé motocykly z Jawy	135
Pionýr – Jawa 50/550	135
„Nejmenší Jawa“ po inovaci – Jawa 50/555	137
Malý skútr – Jawa 50 typ 05, 20, 21	137
Padesátka z Itálie – Jawa 50 typ 23 Mustang	139
Sportovní devadesátky – Jawa 90 typ 30 Cross / 36 Trail a Jawa 90 typ 31 Roadster / 37 Roadster	142
Motocykly ÚVMV s motory Jawa	145
Nejmenší Jawetta – Jawa 50 Jawetta	146
Nástupce Mustanga – Jawa typ 585 Mosquito	149
Robot podruhé – Jawa 100 typ 587 Robby	150
Náhrada za Mosquito – Jawa 50 Robby	151
Dandy z Vodňan – Jawa Moto Union 50 Dandy	151
Jawa Moto Union 125 Dandy	153
Dandy do terénu – Jawa 125 Sport a Jawa 125 Dakar	154
Jawa 125/810.5 Travel	155
Malý chopper – Jawa 125/810.0	157
Skútr s francouzským šarmem	158
Sportovní motocykly	159
Motocykly Jawa předválečných let	159
Motocykly Jawa pro silniční závody	167
Terénní motocykly Jawa	184
Motocykly pro šestidenní	194
Motocykly Jawa pro šlapačky – 250 Trial	214
Jawa určená pro „Dirt Track“	217
Jawa a automobily	221
Další produkce spojená s Jawou	228
Závěrem	231
Přehled cestovních motocyklů Jawa	232
Literatura	234
Rejstřík	235
Nabídka odborné literatury	241
Fotogalerie	249

Úvodem

Jawa je značka, o které bylo napsáno snad už všechno a snad každý o ní všechno ví. Alespoň v Čechách a na Slovensku. To platí především pro současnou generaci čtyřicátníků a starších, kteří v drtivé většině právě na Jawě dělali své první motoristické krůčky. Dokonce i zavilí odpůrci jízdy na dvou kolech poháněných motorem vědí, co představují názvy rumpál, pérák, panelka, bizon anebo banán.

Přesto jsme se do práce na knížce o Jawách pustili, jednak trochu z nostalgie, jednak proto, že mezi zájemci o historické motocykly rok od roku roste poptávka po historických Jawách a ti mladší třeba uvítají možnost získat přehled o tom, jaké motocykly Jawa v průběhu let stavěla. Dalším důvodem proč psát zrovna o Jawě byl nechtěně vyslechnutý rozhovor dvou mladíků v metru: „Človče, viděl jsem ti takovou divnou hranatou motorku s divně uloženým motorem.“ „Jo, to znám, to byl Bizon.“ „A jak je tam ten motor uchycený? Že by za válec?“

No tak třeba tihle najdou v naší knížce odpověď na to, jak je to s tím uchycením. A v neposlední řadě nás k napsání vedla současná produkce Jawy. Konečně máme čtyřtákní Jawu a hned ve třech verzích, pohledné padesátky a stopětadvacítky a alespoň podle toho, co občas probleskne na veřejnost, máme se na co těšit. Tak se zatím aspoň podívejme, jak to všechno začalo a co z Jawy vyjelo ještě předtím, než se objevila Jawa 650 Klasik.

Autoři



Jawa 350 SV – klasika z roku 1934

Na počátku byl František Janeček

Na začátku všeho nebylo slovo, ale František. Tedy František Janeček, který se narodil 23. ledna roku 1878 v Klášteře nad Dědinou. To je malá obec ležící na východě Čech, a protože měl František prozíravého tatínka, tak hned po tom, co odrostl škamnům obecné školy, vyrazil sbírat vzdělání do světa. Nejprve do Prahy na strojní průmyslovou školu a hned potom na studia elektrotechniky do Berlína. Za zmínku stojí, že nějaký čas před ním se studiu elektrotechniky věnoval jiný, trochu slavnější rodák z Čech – Ferdinand Porsche. Není divu, na přelomu 19. a 20. století byla elektrotechnika bouřlivě se rozvíjející obor, kterému má patřit budoucnost.

Ale vraťme se k našemu Františkovi. Ten se v Berlíně totiž ještě trochu zdržel; zaměstnání mu nabídla slavná firma Schuckert a odsud se dostává do největší elektrotechnické továrny v rakousko-uherském mocnářství – vysočanské Kolbenky. Dlužno říct, že u Kolbenů měli při přijímání mladého inženýra šťastnou ruku. Pan Ing. Janeček se natolik osvědčil, že už v jeho třiaadvaceti letech mu bylo svěřeno vedení nové pobočky na výrobu dynam v Nizozemí a rozhodně se o něm nedá říci, že by v cizině zahálel. Bylo mu dvacet čtyři let, když si nechal patentovat nový způsob přívodu proudu pro pouliční elektrickou dráhu a patent prodal za 2 000 liber do Velké Británie. Přitom ještě stačil vystudovat techniku v Delftu.

Pobyt v Holandsku se mu stal osudovým ještě z jednoho důvodu. Při jízdě na bicyklu se do něj strefil automobil, František si nějaký čas poležel a ošetřovatelku mu nedělal nikdo jiný než jeho pozdější manželka, takto dcera viníka havárie. Do manželství s Františkem s sebou navíc přinesla nemalé věno, které se později mohlo stát základem pro Františkovy podnikatelské aktivity.

Během čtyř let úspěšně rozjel filiálku v Nizozemí a vedení firmy Kolben se rozhodlo jmenovat sedmadvacetiletého inženýra šéfem mechanické dílny. Ani tady František neklamal a výsledkem jeho práce se staly tisícikoňové agregáty, které pak v pražské elektrárně sloužily k plné spokojenosti po dobu třiceti let.

Jenže vedení mechanické dílny nebylo nic pro muže Františkových ambicí. V roce 1907 se znovu vydal na zkušenou k německým a anglickým společnostem. V roce 1908 se vrátil do Prahy a ve svých 31 letech se osamostatnil a otevřel v Praze-Žižkově strojírenskou laboratoř s mechanickou dílnou. Základní kapitál tvo-



Zakladatel továrny na motocykly Jawa – Ing. František Janeček

řil zisk z prodeje patentu na úpravu obloukové lampy, který zakoupily dvě německé firmy za 70 000 marek a také věno manželky. V první fázi šlo z dnešního pohledu spíše o jakýsi vývoj ve prospěch dalších firem, tedy něco podobného, co je dnes běžné pro celou řadu i světoznámých firem automobilového odvětví. Řekněte, o co máte zájem, my to vymyslíme, postavíme prototyp, a pokud se nebude jednat o velkou sérii, třeba i vyrobíme. Když vypukla první světové válka, ani Ing. Janeček se nevyhnul službě mocnáři ve vojenském stejnokroji, ale měl na rozdíl od jiných štěstí a po krátkém působení na italské frontě se mohl vrátit domů, k manželce a synovi, který nesl stejné jméno jako otec a v budoucnu bude svému otci nejen kolegou v oboru, ale i platným pomocníkem při vedení podniku.

Monarchie se rozpadla a Ing. Janeček už krátce po válce přihlásil na patentovém úřadě nové Československé republiky k registraci na šedesát nových patentů. Aktivní služba v mocnářské armádě a potřeby rodících se ozbrojených sil mladé republiky orientovaly Janečkovy firmy do oblasti zbrojařského průmyslu, a tak nepřekvapí, že zřejmě nejznámějším patentem a současně i sériovým výrobkem z této doby je Janečkův ruční granát s moderním řešením bezpečnostní zápalky.

Že zakázky pro armádu jsou nanejvýš lukrativní záležitostí, o tom vědí své nejen u Kruppů a Flicků v sousedním Německu, ale i v našich zbrojovkách, a záhy se o tom přesvědčuje také Ing. Janeček. Už v roce 1918 převzal továrnu na výrobu přesných vah v Mnichově Hradišti a ve vedení jeho firmy se objevil nový společník – nástrojař František Kohoutek. Jeho spolupráce s Ing. Františkem Janečkem ovšem za několik týdnů skončila vyplacením odstupného ve výši padesáti tisíc Kč. To však nemohlo nijak vážně ohrozit expanzi nadaného technika a podnikatele, jakým Ing. Janeček bezesporu byl. O čtyři roky později, v roce 1922 rozšiřuje svoje teritorium o dílnu po obuvnické firmě Sachs v budově starého pohostinství v Praze-Nuslích. Během jednoho roku na místě poblíž staré formanské cesty z Prahy do Benešova, kde stával předměstský hostinec „Na Zelené lišce“, vyrostly nové výrobní haly, do kterých byla převedena výroba z Mnichova Hradiště.



Místo, kde vznikly první motocykly se značkou Jawa

Realizace takového podniku, který dal vzniknout „Zbrojovce Ing. F. Janeček“, byla možná jedině díky zakázce ze strany Ministerstva národní obrany, týkající se nejen dodávek ručních granátů, ale i přestavby kulometů Schwartzlose pro použití munice Mauser. Zatímco výroba a dodávky ručních granátů byly v roce 1926 ukončeny, počet kulometů zděděných po rakousko-uherské armádě neodpovídal potřebám československé armády, a tak součástí objednávky na jejich přestavbu pro použití jiné munice byl i požadavek na modernizaci těžkých a v podstatě zastaralých zbraní. Ing. Janečkovi muselo být od počátku jasné, že ani provedené úpravy a modernizace nebudou schopné udržet tyto zbraně ve výzbroji na delší dobu, což se potvrdilo v roce 1928, když brněnská Zbrojovka přišla se svým ZB 26, který se zařadil k nejlepším zbraním této kategorie.

Zbrojovka Ing. F. Janeček se dostala do situace, kterou musela řešit celá řada evropských zbrojovek. Kromě zbraní byla sice zavedena výroba psacích a šicích strojů i celé řady dalších výrobků, ale to nestačilo. Bylo nutné najít náhradní výrobní program, stejně výnosný, jakým byla výroba zbraní. Stačilo si všimnout způsobu řešení podobných situací u ostatních zbrojařských firem a nemuselo se chodit ani daleko – ve Strakonici se mluvilo o zahájení výroby motorových kol, v Brně se konstruktéři potí nad výkresy automobilu stejně jako konstruktéři pražské Aerovky. Nic z tohoto dění nemohlo Ing. Janečkovi uniknout a brzy bylo rozhodnuto – kulomety budou nahrazeny motocykly.

První motocykl

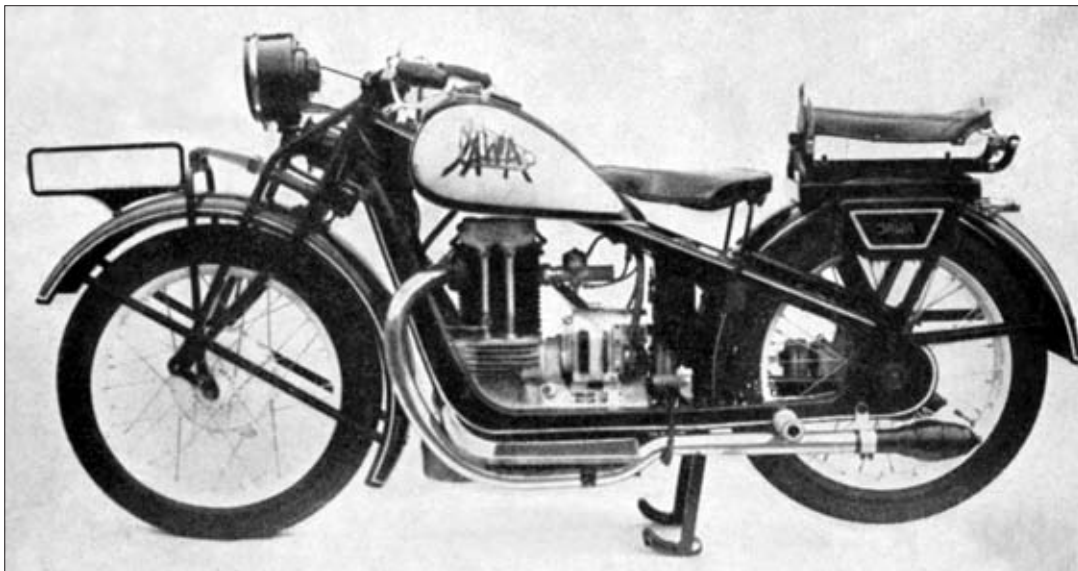
Jawa 500 OHV

Ono se to snadno řekne, budeme vyrábět motocykly, ale kde vzít vhodnou konstrukci. Zahájit vlastní vývoj je pro podnikatele Janečkova typu záležitost příliš zdlouhavá, a tak jediným možným řešením je nákup licence. Jenže od koho ji koupit? I na tuto otázku existuje odpověď. Prostě od toho, kdo nabídne nejlepší podmínky. A nejlepší podmínky pro nákup licence můžete získat od firmy, která má problémy s výrobou i odbytem.



Motocykl, který posloužil jako vzor pro první Jawy – pětistovka Wanderer z roku 1928

Právě takovou firmou se ukázala být společnost Wanderer z německého Chemnitz. Její jednoválcové a vidlicové dvouválcové se osvědčily už v letech první světové války a nová jednoválcová pětistovka z roku 1927, zkonstruovaná inženýrem Alexandrem Novikoffem, se měla stát ostrou konkurencí motocyklům nesoucím značku BMW. Bylo taky načase, Wanderer sice vyráběl kvalitní motocykly, ty se však díky vysoké ceně jen těžko prosazovaly i na domácím trhu a v Chemnitz už nutně potřebovali něco, co by jim pomohlo vyrovnat neutěšenou finanční bilanci. Jenže místo očekávaných zisků se dostavily další ztráty způsobené náklady na záruční opravy nedostatečně vyzkoušených strojů. Spěch se někdy nevyplácí. A právě v tomto okamžiku přišel Ing. Janeček se svou nabídkou a v Chemnitz dlouho neváhali. Ať se s tím křápek trápí pro změnu někdo jiný a panu továrníkovi vyšli velice ochotně vstříc. Kromě licence na výrobu nové pětistovky získala Janečkova společnost všechny dosud vyrobené celky i s kompletním výrobním zařízením a v Chemnitz roku 1929 byla výroba motocyklů definitivně ukončena.



První sériová Jawa „rumpál“ z roku 1929 nijak nezastírá svoji podobnost s Wandererem 500 OHV; na nádrži nese první verzi firemního znaku Jawa

Zatímco jedna motocyklová značka ze světa zmizela, v Praze, v místě nazvaném „Na Zelené lišce“, vzniká značka nová. Dnes už sotva zjistíme, kdo přišel na geniálně jednoduché spojení jmen Janeček a Wanderer do nové obchodní značky Jawa, zato s jistotou známe přesné datum a dokonce i čas, kdy byla na patentním úřadě v Praze zapsána. Stalo se tak v půl jedenácté dopoledne dne 17. srpna 1929 pod číslem 37525. Zbrojovka Ing. F. Janeček se od této chvíle jmenuje Jawa a 9. října téhož roku je Jawa registrována jako ochranná známka i u světové organizace pro duševní vlastnictví v Ženevě.

Zbývalo ještě vymyslet grafické ztvárnění. První motocykly Jawa nesly na svých nádržích nápis Jawa s pozadím, které bylo tvořeno obrysy lisovaného rámu prvního motocyklu. Klasický ovál, tak jak jej známe dnes, se ve své první podobě objevil až v roce 1931 na bocích nádrží posledních sérií Jawy 500 OHV. Pod číslem 56772 byl 31. března roku 1936 registrován ovál s nápisem Jawa, pod kterým byly ještě iniciály FJ, známé, z původně vyráběných granátů, doplněné o šestici paprsků vpravo i vlevo. S touto ochrannou známkou se Jawa vydá na cestu do celého světa.

Svoji pouť zahájily motocykly Jawa 23. října roku 1929. Toho dne byl totiž zahájen Pražský autosalon, na kterém se nový motocykl poprvé představil budoucím zákazníkům. Od svého vzoru se na první pohled lišil kapkovitou nádrží na palivo. Jeho červený lak doplněný o krémově žluté ozdoby se v budoucnu stane stejnou tradicí jako firemní znak.



Tak vznikaly půllitrové Jawy na počátku třicátých let. Na obrázku je dokončována montáž modernizované Jawy 500 OHV

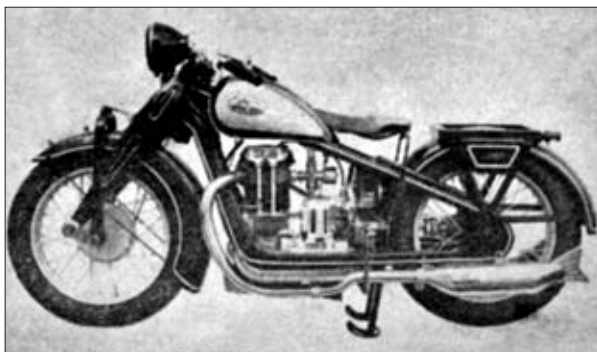
Jednoválcová pětistovka s půlkulovou spalovací komorou měla objem 498,7 cm³ (Ø 84x90) a výkon 13,2 kW (18 k). Motor měl suchou klikovou skříň, tlakové oběhové mazání a v jedné skříni s blokem motoru byla i třístupňová převodovka ovládaná ruční pákou. Zadní kolo bylo poháněno prostřednictvím hnací hřídele s odpruženým spojením a o bezpečné zastavení se starala pásová brzda působící na tuto hřídel. Právě díky této hřídeli se novému stroji záhy dostalo přezdívky Rumpál. Dvojité lisovaný rám se zcela shodoval s německým originálem, stejně jako přední vidlice odpružená listovým pérem. Nevýhodou tohoto řešení byl krátký zdvih a malá pevnost přední vidlice, která v běžném provozu často nevydržela namáhání a lámala se. Ostatně ani mazací systém neušel pozornosti konstruktérů z Jawy a ještě před zahájením sériové výroby byl přepracován. Na kola byly montovány pneumatiky o rozměru 4,00 x 27 a 175 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 95 km/hod při spotřebě 5 až 6 litrů/100 km.

Jawa 500 OHV rozhodně nepatřila mezi lehké váhy, ale poměrně slušný výkon, kvalitní dílenské zpracování a provozní spolehlivost ji přímo předurčovaly ke spojení s přívěsným vozíkem, který měl ve standardní výbavě brzdou ovládanou pedálem, uloženým vedle brzdového pedálu motocyklu.

Hlavní příčinou zabraňující výrobě velkých sérií pro nejširší okruh zákazníků se ovšem stala cena. Vždyť v době svého představení patřila nová pětistovka spíše k těm dražším vozidlům své kategorie, i když byla zhruba o tisíc korun levnější než zahraniční konkurence. Důvodem byla složitost výroby a pracnost, která se promítla i do

prodejní ceny. Motocykl v provedení sólo byl nabízen za 14 890 a s přívěsným vozíkem se cena vyšplhala až na 17 000 Kč. Za ty peníze jste mohli pořídit třeba Aero 500.

Už v roce 1930 se světu představila druhá výrobní série, lišící se od svých starších sester úpravami provedenými na základě zkušeností získaných v každodenním provozu. Předně se změnila přední vidlice. Křehké trubky byly nahrazeny lisovaným plechem. Motocykl získal na robustnosti, ale také na spolehlivosti. Dosavadní válcový světlomet přezdívaný „kastrol“ byl nahrazen perfektním výrobkem společnosti Bosch s posuvným parabolickým zrcadlem přezdívaným „hruška“ a karburátor Zenith uvolnil místo dvoušoupátkovému karburátoru značky Amal. Elektromagnetické zapalování sice zůstalo zachováno, ale stačilo projevit přání a na jeho místě mohlo být zapalování bateriové. Kvalitnější motocykl za nižší cenu – tentokrát vám mohlo stačit rovných 14 000 Kč.



Jawa 500 OHV „rumpál“ z roku 1931 po druhé modernizaci z téhož roku



Modernizovaná Jawa 500 OHV „rumpál“ na srazu veteránů po více než sedmdesáti letech od zahájení její výroby

Ještě lepší a levnější byly motocykly třetí série z roku 1931. Za 12 000 Kč byl k mání solidní motocykl lišící se na první pohled novou koncovkou výfukového tlumiče ve tvaru rybího ocasu, nahrazující předchozí „granát“. Uvnitř se skrývala ještě nová čtyřstupňová převodovka, ta byla ovšem nabízena pouze za příplatek. Zato nový firemní znak na nádrži byl v ceně. A co víc, od roku 1931 nabídku rozšířilo provedení Speciál s luxusní výbavou. Kromě velkého chromovaného světlometu Bosch nebo Marschall byla Jawa 500 OHV Speciál na první pohled rozeznatelná od standardního provedení i podle elegantních trojúhelníkových schránek na nářadí na bočích zadního blatníku, přístrojového panelu s osmidenními hodinami a ampérmetrem, zdvojeného akumulátoru, chromované nádrže, ráfků kol a k zahození nebyl ani vyšší výkon motoru, který umožňoval dosáhnout nejvyšší rychlosti 125 km/hod oproti 110 km/hod standardní verze. Od běžných pětistovek mohl luxusní Jawu odlišovat i příplatkový černý lak. Nic ovšem není zadarmo, a tak zájemce musel sáhnout do kapsy pro dalších 2 500 Kč.

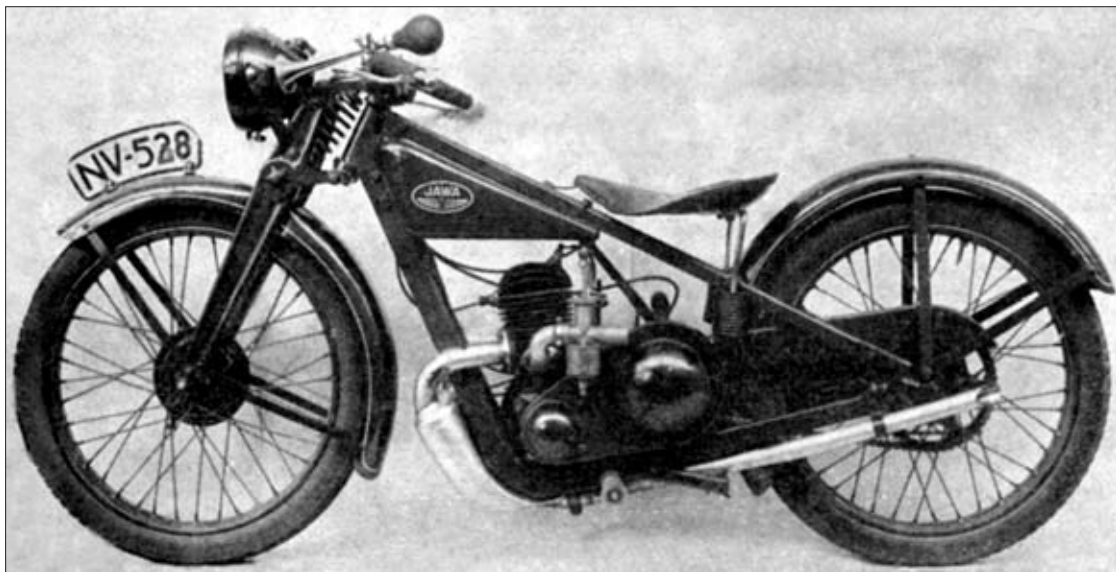


Jawa 500 OHV „rumpál“ hned ve dvou exemplářích na srazu veteránů

Hlavně v motoristických časopisech poválečné éry se můžete dočíst, že v případě koupě licence na zastaralý a neohrabaný Wanderer udělal továrník Janeček chybu, ale když si uvědomíte, že v těžkých dobách hospodářské krize bylo prodáno 1 016 kusů, nešlo zase o tak špatný obchod a zřejmě ani o špatný motocykl. Vždyť se udržel v prodeji až do roku 1935 a hodně těchto strojů bylo v provozu i po druhé světové válce. V posledním roce prodeje už cena klesla na 10 908 Kč. Kromě toho leccos o spolehlivosti vypovídá i dálková jízda, kterou v roce 1933 uskutečnil kapitán František Příhoda. Na svém pùllitru vyjel z Plzně, aby se vrátil po padesáti dnech a ujetí 9 000 kilometrů.

Na druhou stranu je fakt, že i po třech letech produkce motocyklu představoval zisk z prodeje zbraní téměř dvojnásobek zisku z prodeje motocyklů a splnění snu Ing. Janečka o výrobě motocyklu, který by byl dostupný kaž-

děmu pracujícím, se zdálo být téměř nesplnitelné. Těžká, komplikovaná a tím pádem i často zlobící pětistovka na tuto roli stačit nemohla. Jenže to by pan továrník nesměl obdivovat Henryho Forda a nesměl by znát organizaci výroby u Batů ve Zlíně. První zkušenosti s výrobou i prodejem motocyklů měl už za sebou, byl tedy nejvyšší čas rozšířit nabídku o motocykl přinejmenším stejně spolehlivý jako těžký půllitr, ale lehčí a mnohem dostupnější. V Jawě se rozhodli namísto těžkých a drahých velkých čtyřtaktů vyrábět lehké motocykly poháněné dvoudobým motorem.



Jedna z prvních stopětasedmdesátek – Jawa 175 Standard z roku 1932

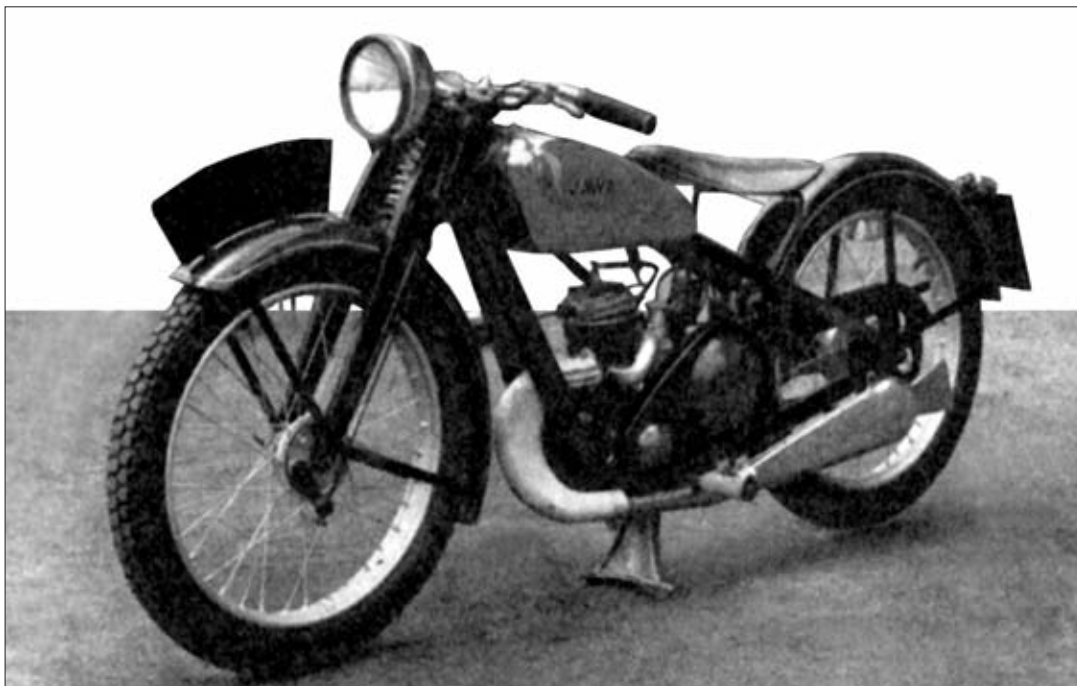
Motocykl pro každého

Jawa 175 Villiers

Nákup licence se osvědčil už v případě první pětistovky Jawa jako nejjednodušší způsob řešení problému, a tak tentokrát se vydal do světa Ing. Janeček mladší. Kde jinde hledat vhodnější konstrukci než v zemi motocyklům zaslíbené – ve Velké Británii. Vždyť značky Norton, Matchless, BSA nebo Triumph mají dodnes svůj zvuk.

Rozhodnutí se ukázalo být správné a výsledek cesty měl brzy překvapit i ty největší optimisty. Janeček junior se domů totiž vrátil v doprovodu George Williama Patchetta, se kterým se v Anglii seznámil. Patchett, který v Jawě působil až do roku 1938, byl sice spíš automobilový závodník než konstruktér, nicméně se vyznačoval technickým citem a měl spoustu kontaktů ze svého dřívějšího působení u takových firem, jakými byly Brough Superior, FN nebo McEnvoy. Z dnešního pohledu šlo spíše o manažera, takže skutečnost, že se jen s obtížemi orientoval ve složitějších technických výkresech, nemusela být až tak na závalu. Především měl jasnou představu o tom, jak by měl jednoduchý lidový motocykl vypadat. Patchett se během svého působení u McEnvoye více než dobře obeznámil s jednoduchým dvoutaktním jednoválcovým motorem Villiers, který splňoval všechny požadavky kladené na pohonnou jednotku dostupného motocyklu. Také v Jawě už měli za sebou první zkušenosti s dvoutaktními motory, od zahájení výroby „Rumpálu“ totiž pro Ing. Janečka pracoval mladý nadějný konstruktér Josef Jozíf. Osobnost pro Jawu více než důležitá.

Josef Jozíf se narodil 10. května roku 1906 ve Starých Čivicích u Pardubic. Ještě než se stačil vyučit strojním zámečníkem, už navštěvoval Vyšší průmyslovou školu v Pardubicích, a po krátkém intermezzu ve Škodových závodech v Hradci Králové nastoupil do Janečkovy Jawy. Stalo se tak 1. října 1930 a od začátku svého působení v Jawě se intenzívně zabýval vývojem dvoutaktního motoru. Jednou z jeho prvních prací byl hvězdicový dvoutaktní tříválec se dvěma písty v každém válci na jedné společné klikové hřídeli. Konstrukce to byla přece jen poněkud komplikovaná, a tak nakonec byla díky Patchettovi koupena licence na výrobu motorů Villiers, které měly být montovány do rámců vlastní konstrukce Jawa.



Jawa 175 měla přezdívku „Villierska“ nebo také „Chobot“; podle svého původu nebo tvaru výfukového kolena. V tomto případě se jedná o luxusnější provedení z roku 1934

Josef Jozíf s Patchettem spolupracoval od roku 1931 a později o něm napsal: „Patchett byl nejprve závodníkem. Později začal pracovat u belgické firmy F. N. jako konstruktér. Tam zahájil konstrukci závodního stroje, který však dokončil až v Praze pod značkou Jawa. Nic světoborného to nebylo. Větší úspěch zaznamenal při uvedení jawské stopětasedmdesátky, i když nelze říci, že po konstrukční stránce. Patchett totiž nebyl konstruktérem v pravém slova smyslu. Měl technické nadání, řadu věcí vymyslel, ale šlo spíš o nápady, které pak museli realizovat skuteční konstruktéři. Jeho největší přínos byl v tom, že navázal kontakty s anglickým průmyslem, konkrétně s firmou Villiers. Ta nám začala dodávat nejprve hotové motory, poté i s výkresy, které se překreslily z palcové soustavy na metrickou, a tak jsme začali vyrábět motory sami. Podobně to bylo i s převodovkami, které byly u prvního typu stopětasedmdesátky konstrukce Albion, ale u modernizovaného modelu Jawa 175 Speciál a nové dvěstěpadesátky již vlastní výroby Jawa.“

Aby bylo možné zahájit sériovou produkci v co možná nejkratší době, kromě motorů putovaly do Čech i převodovky, karburátory, řetězy, náboje kol a brzd, magnetogenerátory a světlomety. Výsledkem byl lehký, velmi kompaktní motocykl nízké sportovní stavby s nápadným tlumičem výfuku, podle kterého dostal také svoji první přezdívku – obě potrubí byla totiž svedena do jednoho společného kolena, ze kterého pak pokračovala dlouhá

trubka bez dalšího tlumiče. A podle onoho kolena pojmenoval motoristický národ novou stopětasedmdesátku přezdívkou „Chobot“.

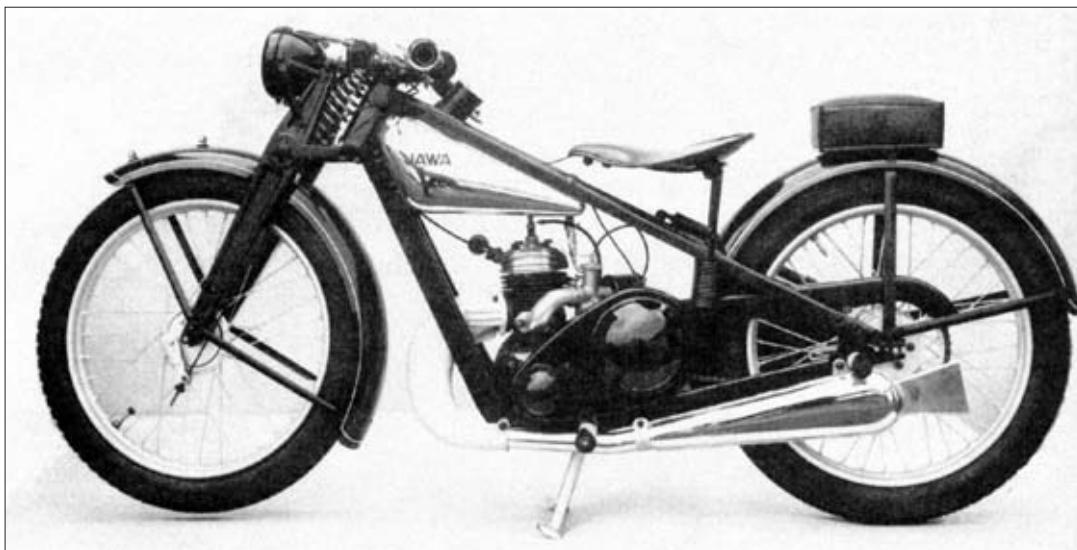
Poprvé se Jawa 175 představila na Pražském autosalonu v roce 1932 se sloganem „Lepší stroj za méně peněz“. Byla totiž o plnou třetinu levnější v porovnání s konkurencí – pouhých 4 650 Kč. Soudobý tisk o novém motocyklu psal: „V levém křídle Průmyslového paláce byl u stánku Jawy takový nával, že bylo těžké dostat se k motocyklům. Byla tu nová Jawa 175 cm³ za pouhých 4 650 korun i s elektrickým světlem, hbitý stroj s malou spotřebou a levnými náhradními díly, se službou domácí továrny, jejíž jméno má již tři roky dobrý zvuk.“



Jawy 175 připravené k expedici v roce 1932

K tomu, abyste si mohli koupit svůj vlastní motocykl, vám tak stačila polovina částky, kterou byste museli vydat za stroj anglické výroby, a v porovnání s tehdy oblíbenými stroji Harley Davidson vám stačila pouhá třetina. Ing. Janeček přivedl na motocyklový trh skutečný trhák. Vždyť v roce 1932 ještě doznívá hospodářská krize a celá řada až dosud relativně úspěšných výrobců s motocykly končí, zatímco v Javě jen během roku 1932 bylo vyrobeno na 3 020 stopětasedmdesátek, a to už něco znamenalo.

Jawa 175 byla poháněna tříkanálovým dvoutaktním jednoválcem o objemu 172,6 cm³ (Ø57, 2x67), s pístem vybaveným deflektorem a magnetogenerátorem Villiers zabudovaným v setrvačnicku. Zatímco hlava válce byla vyrobena z lehké slitiny, válec se sacím kanálem na boku byl litinový. Motor dával výkon 3,6 kW (5,5 k) při



Jawa 175 z roku 1933 v luxusním provedení Speciál



Jawa 175 na výstavě veteránů Retro Prague v roce 2004

3 750 ot/min. a kompresním poměru 6,7:1. Třístupňová převodovka typu Albion s jednokotoučovou suchou spojkou byla ovládána ruční pákou vedoucí přímo z převodové skříně.

Podvozek tvořil rám vlastní konstrukce z lisovaného plechu stejně jako přední kyvná páková vidlice odpružená jednou vinutou pružinou. Tzv. podrámová nádrž měla objem 10,5 litru, což při spotřebě asi 3 až 3,5 litru benzínu míchaného s olejem v poměru 25:1 zaručovalo dostatečný akční rádius. Na kola prvních sérií byly montovány pneumatiky o rozměrech 2,75x25 a 70 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 70 až 80 km/hod. Zákazník si mohl vybrat ze dvou základních provedení. Rozdíl mezi lidovější verzí Standard a luxusnější Speciál představovalo především množství použitého chromu a doplňků.

Během doby, po kterou byla stopětasedmdesátka vyráběna, neuplynul snad jediný rok, aby nebylo na malé Jawě něco pozměněno nebo modernizováno. A to vydržela ve výrobě až do roku 1946, kdy z výrobních hal Jawy vyjely poslední kusy sedmnácté výrobní série. Už v roce 1933 byla většina dosud dovážných dílů nahrazena součástkami vyrobenými na základě licence v Čechách a ostrovním rodným listem se mohla pochlubit pouze magneta, karburátory a řetězy. Tím pádem končila povinnost odvádět do Anglie licenční poplatky, což představovalo obzvlášť v době hospodářské krize značnou úlevu.

Vlastní konstrukce

Jawa 175 Speciál

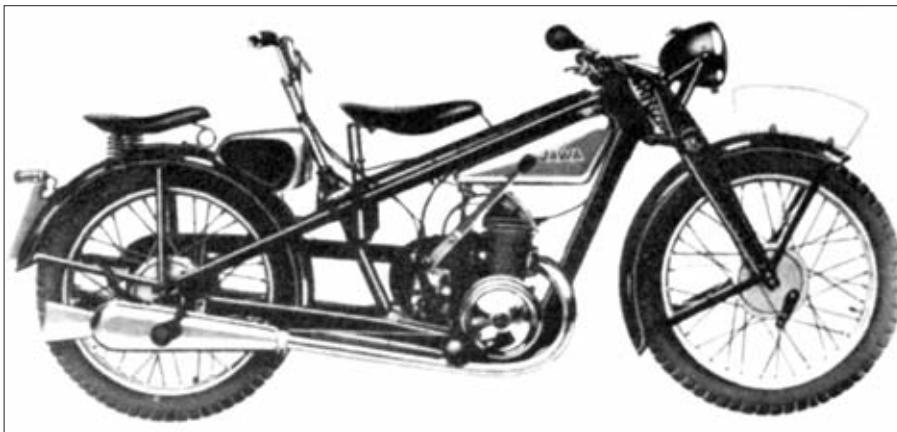
V roce 1934 byla Jawa 175 podrobena natolik rozsáhlé modernizaci, že je možné mluvit o vlastní konstrukci, která měla s původní „Villierskou“ už jen málo společného. Z Anglie byl dovážen jenom řetěz, zatímco původní anglické magneto bylo nahrazeno magnetogenerátorem Jawa 30W a stopětasedmdesátkám tohoto modelového roku se za válec nastěhoval dvoušoupátkový karburátor Amal – Fischer. Motocykl dostal nový usměrňovač a za příplatek byla k mání i elektrická houkačka. Dosavadní „chobot“ s dlouhou trubkou výfuku byl nahrazen novým zkráceným výfukem s tlumičem. Jenom páka nožního řazení zůstala pořád jenom za příplatek.



Malá stopětasedmdesátka si našla cestu i do armády – Jawa 175 z roku 1935

Nadšení a schopnosti mladého konstrukčního týmu začaly přinášet ovoce. Nově tvarovaná palivová nádrž signalizovala, že pod ní je v rámu uchycen nový motor, který v Jawě podrobili rekonstrukci. Stopětasedmdesátka dostala sedmikanálové vratné vyplachování, píst s plochým dnem, válec motoru měl bohatší žebrovaní a znovu se změnil výfukový systém - z jednoho výfuku se staly dva a samozřejmě vzrostl i výkon. Postupně se malá Jawa změnila tak, že pokud vedle sebe postavíte stroj z první a z poslední série, vidíte dva zcela rozdílné motocykly. Pokud čekáte, že s rostoucím výkonem rostla i cena, pak jste na omylu. V roce 1936 byla Jawa 175 prodávána za pouhých 3 490 Kč.

Jawa 175 byla opravdovou trefou do černého, o jejím úspěchu nemluví nic přesvědčivěji než skutečnost, že zatímco v roce 1930 tvořilo trh s motocykly v Československu 94 % zahraničních značek a pouhých 6 % domácích, v roce 1937 se tento poměr obrátil přesně naopak. Zatímco v roce 1931 bylo do Československa dovezeno 2 603 zahraničních strojů, v roce 1932 to byla již necelá polovina a v roce 1933 pouhých 491. Lví podíl na tomto poklesu měla právě malá Jawa. S naprostým klidem je možné napsat, že tento motocykl postavil naši republiku na kola.



První Jawa 175 se zdvojeným řízením pro autoškoly z roku 1938

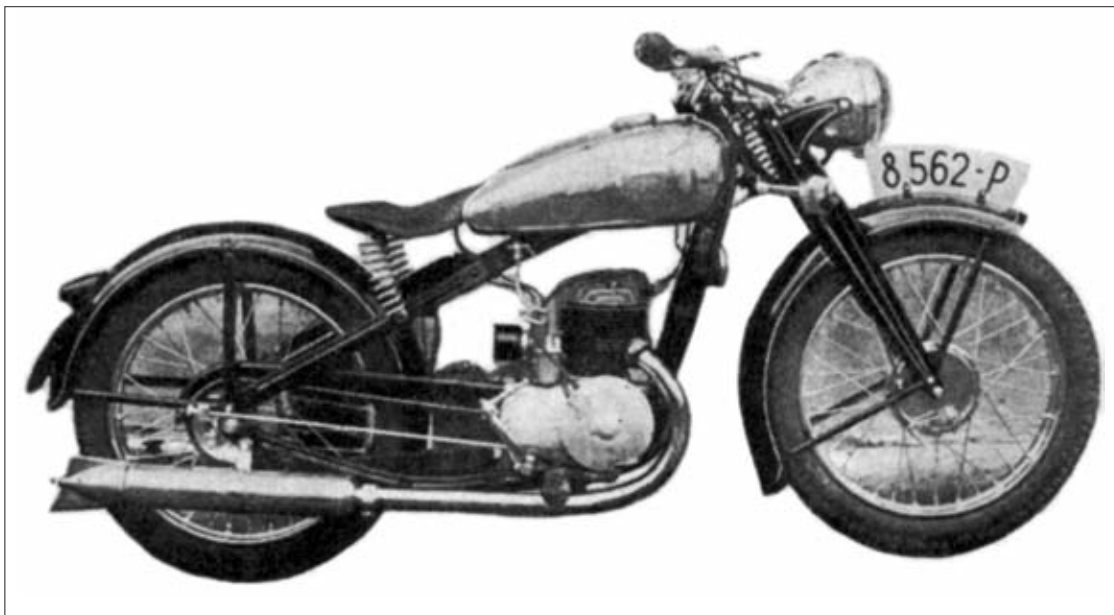


Jawa 175 v provedení Speciál z roku 1939

Kromě toho, že Jawa 175 byla vyrobena v obrovském počtu – plných 27 535 kusů, také právě na Jawě se naučilo bezpočet začínajících motocyklistů správnému chování za říditky, a to doslova. V roce 1938 totiž Jawa vyrobila padesátikusovou sérii stopětasedmdesátek vybavených zdvojeným řízením. I v evropském měřítku šlo o takový unikát, že malé Jawičky určené k výuce jízdy na motocyklu byly chráněny československou právní ochrannou známkou vynálezu. Skoro se chce napsat, že čím byl pro USA Ford model T, tím byla pro Československo Jawa 175.

V motoristickém tisku se o ní běžně psalo jako o malé Jawě, dílem proto, že ve výrobě doplňovala velký a těžký půllitr a i ve skutečnosti byla menší než většina jejích konkurentů ve třídě. Díky své nízké stavbě a hmotnosti vynikala snadnou ovladatelností a je nasnadě, že ji nemohla minout účast na sportovních podnicích. Hned v prvním roce její výroby s ní získal tovární jezdec Fr. Brand zlatou medaili ve Velké motocyklové soutěži. Tisíc kilometrů dlouhá trať vyhovovala spíše větším a silnějším motocyklům a o to byl úspěch cennější. V roce 1933 získal Antonín Vitvar bronzovou medaili na Šestidenní soutěži v Anglii. Mohla být zlatá, ale v závěrečné hodinovce praskla přírodní kovová trubička do karburátoru a Vitvarovi zbyly jenom oči pro pláč a bronzová medaile. V obou případech se jednalo o běžné cestovní stroje, které si mohl koupit každý.

Zahájením výroby stopětasedmdesátky se Jawa stala opravdovou motocyklovou továrnou a doposud převažující zbrojní výroba ustoupila už v roce 1933 do pozadí. Není divu, když poměr 18 milionů Kč obrátu motocyklové výroby jasně hovořil proti 3,5 milionům Kč obrátu z výroby zbraní.

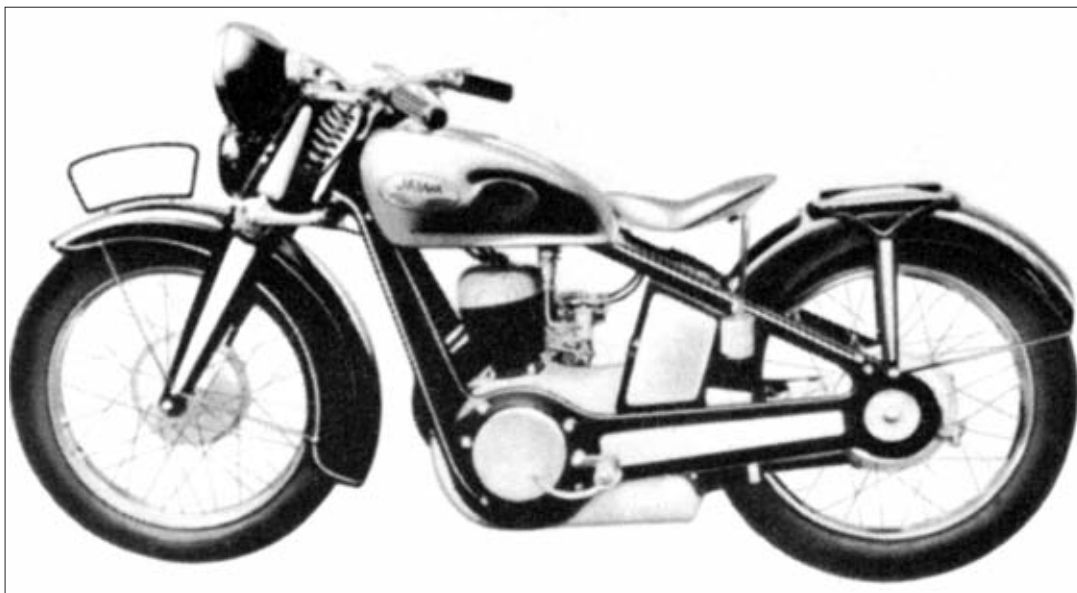


Prototyp Jawy 250 postavený na začátku války

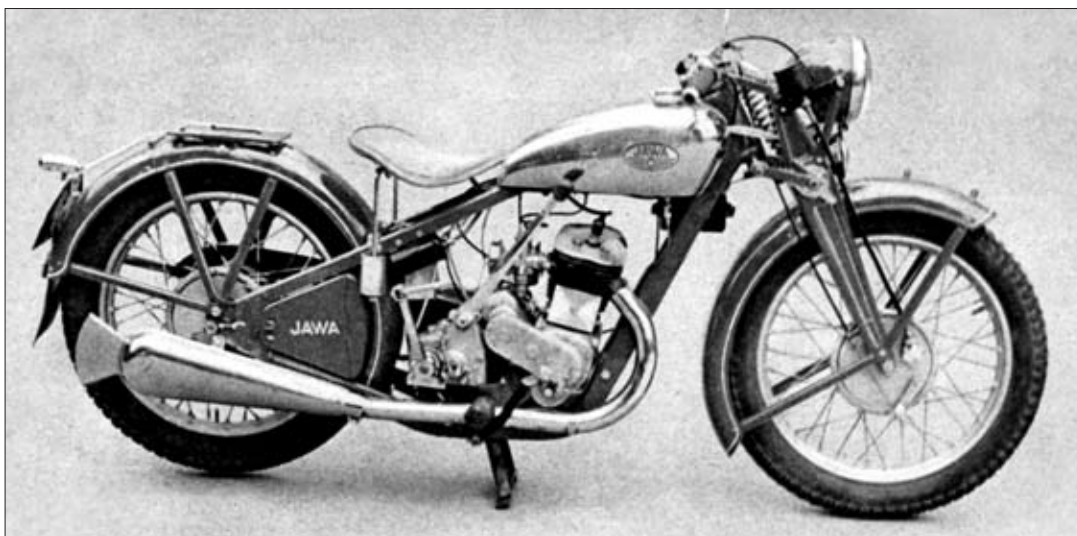
Střední třída

Jawa 350 SV a Jawa 350 OHV

V Jawě nepracoval snad nikdo, komu by nebylo jasné, že stará pětistovka vyráběná na základě licence firmy Wanderer bude v nejbližší době potřebovat nahradit moderněji koncipovaným motocyklem. Už v roce 1931, tedy ještě před uvedením slavné „villiersky“ na trh, se na ředitelství podniku uvažovalo o stroji, který by vyplnil mezeru mezi levnou stopětasedmdesátkou a nákladným půllitrem. Nakonec bylo rozhodnuto vyvinout stroj v objemové třídě do 350 cm³, který by v budoucnu mohl nahradit i nezadržitelně stárnoucí pětistovku.



Zajímavý prototyp čtyřdobé třístapadesátky z roku 1934 byl pro sériovou výrobu příliš komplikovaný a nákladný



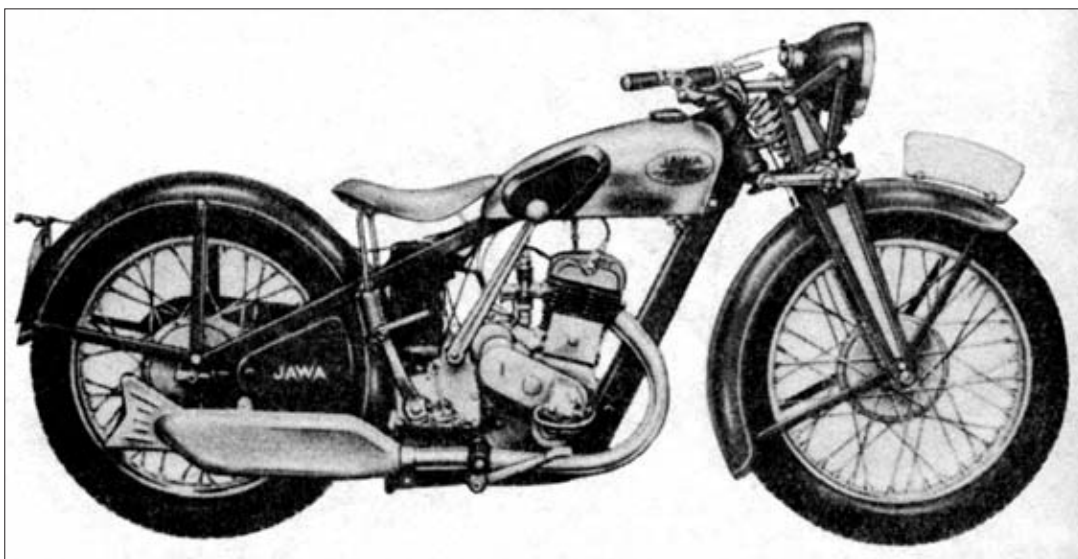
Jawa 350 SV z roku 1934 představovala solidní cestovní motocykl střední třídy

V roce 1934 se mohli s novým prototypem Jawy 350 SV seznámit návštěvníci Pražského autosalonu. Šlo ovšem o stroj na hony vzdálený levné stopětasedmdesátce. Spíše než o motocykl určený k vyplnění mezery mezi oběma stávajícími motocykly šlo o náhradu drahé pětistovky; model vynikal množstvím pozoruhodných prvků pocházejících z vlastního vývoje Jawy. Měl dvojité trojúhelníkový rám, vycházející z konstrukce rámu staršího půllitru, s lisovanou přední vidlicí odpruženou centrální vinutou pružinou. Zadní kolo zůstalo neodpružené

stejně jako u „Rumpálu“ a „Villiersky“. Motor SV byl vybaven elektrickým spouštěčem a výkon byl přenášen hřídelí přes převodovku uloženou u zadního kola. Toto neobvyklé řešení se během zkoušek velice osvědčilo, ovšem na druhou stranu natolik ovlivnilo výslednou prodejní cenu, že třístapadesátka by se musela prodávat za stejnou cenu jako původní Jawa 500 OHV. A to by bylo i na velmi náročného zákazníka přece jen trochu moc, byť šlo o velice zajímavý a pohledný motocykl.

Přesto Jawa v roce 1934 obohatila motocyklový trh v Československu o čtyřtaktní třístapadesátku, ovšem pojatou mnohem konvenčnějším způsobem, a tím pádem i mnohem dostupnější běžnému zákazníkovi. Nová Jawa byla poháněna stojatým vzduchem chlazeným jednoválcovým motorem s ventilovým rozvodem SV o objemu 346 cm³ (Ø 70x90) a výkonu 8,8 kW (12 k) při kompresním poměru 5:1. Selektivní čtyřstupňová převodovka ovládaná buď rukou, nebo nohou přenášela výkon na zadní kolo klasickým řetězem. Rám byl přímo odvozen od typu Jawa 175. Byl tedy dvojitý a stejně jako přední vidlice vyrobený z lisovaného plechu. Palivová nádrž měla objem 10,5 litru a její součástí byla i olejová nádrž, která zásobovala olejem čerpadlo, zatímco o dodávku paliva se staral standardní karburátor Amal.

Pozoruhodným konstrukčním prvkem motoru bylo dvojité zapouzdření ventilových pružin. Elektrickou výbavu tvořilo zapalování buďto dynamo – bateriové Bosch, nebo dynamo – magnetické Miller, elektrická houkačka a zákazník si mohl vybrat mezi reflektorem Bosch nebo o 300 Kč levnějším Millerem. Na devatenáctipalcových kolech dosahoval 125 kg vážící motocykl nejvyšší rychlosti 100 km/h při průměrné spotřebě 3,5 litru/100 km.

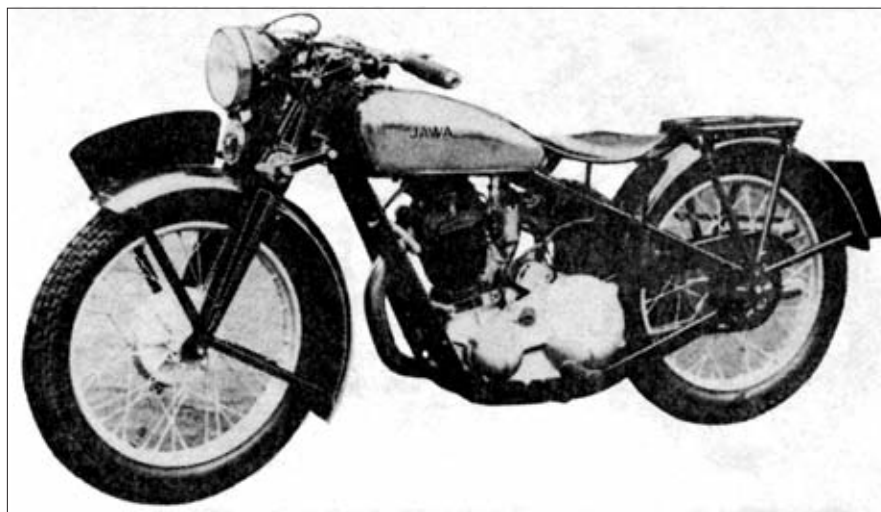


Jawa 350 SV se udržela ve výrobě pouze do konce roku 1936

Jawa 350 SV prodávaná v levnějším provedení za 6 950 Kč vhodně doplnila výrobní program značky o „dospělý“ motocykl za mnohem příznivější cenu než velká pětistovka. Přestože se nejednalo o žádný technický klenot, ale spíše o spolehlivý dopravní prostředek, byla Jawa 350 SV svými majiteli ceněna pro slušné jízdní vlastnosti, i když během zkoušek vykazoval její rám nedostatečnou tuhost. A podle hesla, že když něco dobře funguje, pak není důvod cokoli měnit, nebyly během tří let její produkce prováděny na motocyklu jakékoliv změny zásadnějšího rázu, snad s výjimkou posledního roku výroby, když se na motocyklu objevil tlumič výfuku ve tvaru rybího ocasu. Ale to se jednalo spíše o módní záležitost než cokoli jiného. Celkem bylo do konce roku 1936 vyrobeno 2 504 kusů tohoto solidního motocyklu.

Z toho, co jste si zatím o Jawě 350 SV přečetli, by se mohlo zdát, že šlo o jakéhosi spolehlivého soumara našich silnic, ale zdání klame. Pro několik větších sportovních podniků byla „třístapade“ speciálně upravena – byl zvětšen kompresní poměr, vyleštěny kanály a upraveno časování ventilů. Výsledkem byly zlaté medaile jezdců Vitvara a Dusila z mezinárodní Šestidenní soutěže v Německu v roce 1934.

V roce 1935 se Jawa 350 SV dočkala i o poznání parádnější sestry s ventilovým rozvodem OHV. Jawa 350 OHV představovala luxusnější zboží v nabídce značky, aby nakonec nahradila obstarožní pětistovku „Rumpál“. Od Jawy 350 SV se nový model lišil v podstatě jenom válcem a použitým ventilovým rozvodem. Původně se mělo jednat o derivát základního modelu určený především pro sportovní účely. Motor s objemem 346 cm³ (Ø 70x90) dával výkon 11 kW (15 k) při 4000 ot/min. a kompresním poměru 6:1. Ztrátové mazání vrchového motoru zajišťovalo dvojčinné pístové čerpadlo poháněné od vačkové hřídele a nádrž na olej byla součástí palivové nádrže.



Možná nejhezčí Jawa všech dob – 350 OHV

Motor měl dynamoakumulátorové zapalování a o přípravu směsi se staral karburátor Amal. V porovnání s motorem předchozího typu SV měla čtyřstupňová převodovka elektronovou skříň a stejně jako u typu 350 SV tvořila s motorem tzv. semiblok. Rám byl shodný s rámem Jawy 350 SV, pouze přední vidlice byla o něco robustnější se zvětšeným tlumičem pérování. Motocykl, který vážil 142 kg, dosahoval 115 km/h.

Zákazník si mohl vybrat ze dvou provedení – Standard a Speciál, které se navzájem lišily zejména množstvím použitého chromu, ale Speciál nabízel i větší světlomet se zabudovaným, v noci osvětleným rychloměrem a řazením rychlostních stupňů nožní pákou. Zatímco standardní provedení si muselo vystačit s pneumatikami o rozměrech 3,25-19, dražší verze jezdila na pneu o rozměrech 3,50-19.

Jawa 350 OHV dosáhla značné obliby, a zatímco výroba Jawy 350 SV byla ukončena v roce 1936, Jawa 350 OHV se ve výrobním programu udržela až do roku 1946 a její celková produkce představuje 2 700 kusů. Ještě dlouho po válce u nás patřila Jawa 350 OHV k tomu lepšímu, a pokud lze soudit z inzerce z padesátých let, šlo mezi motoristickým lidem o velmi ceněné a žádané zboží, i když po našich silnicích už jezdily mnohem modernější „křváčky“, nehledě k celé řadě nedostatků, kterými tento motocykl trpěl. To se týkalo hlavně olejového mazání a zapalování. Ostatně obojí bylo továrnou přepracováno ještě během výroby – pozdější série mají zvětšená chladicí žebra, ventilový rozvod je zakryt a upraveno bylo i mazání motoru.

V současnosti je vrchová třístapadesátka Jawa jedním z nejvyhledávanějších veteránů domácí provenience. Přitom stačilo málo a mohla se po válce objevit i nástupnická třístapadesátka Jawa s ventilovým rozvodem OHC, která byla vyvíjena jako nástupce tohoto motocyklu. Bohužel zůstalo jen u několika prototypů.



Pohled z levé strany na Jawu 350 OHV z roku 1938

Jawa 250 a Jawa 250 Duplex-Blok

Jestliže královskou třídou Jawy ve sportovních disciplínách byla třístapadesátka, pak mezi motocykly určenými pro běžný provoz to byla zcela nesporně dvěstěpadesátka. Ta první se objevila na jaře roku 1935 a spolu se sto-pětasedmdesátkou se měla na dlouhou dobu stát páteří výrobního programu Jawy.

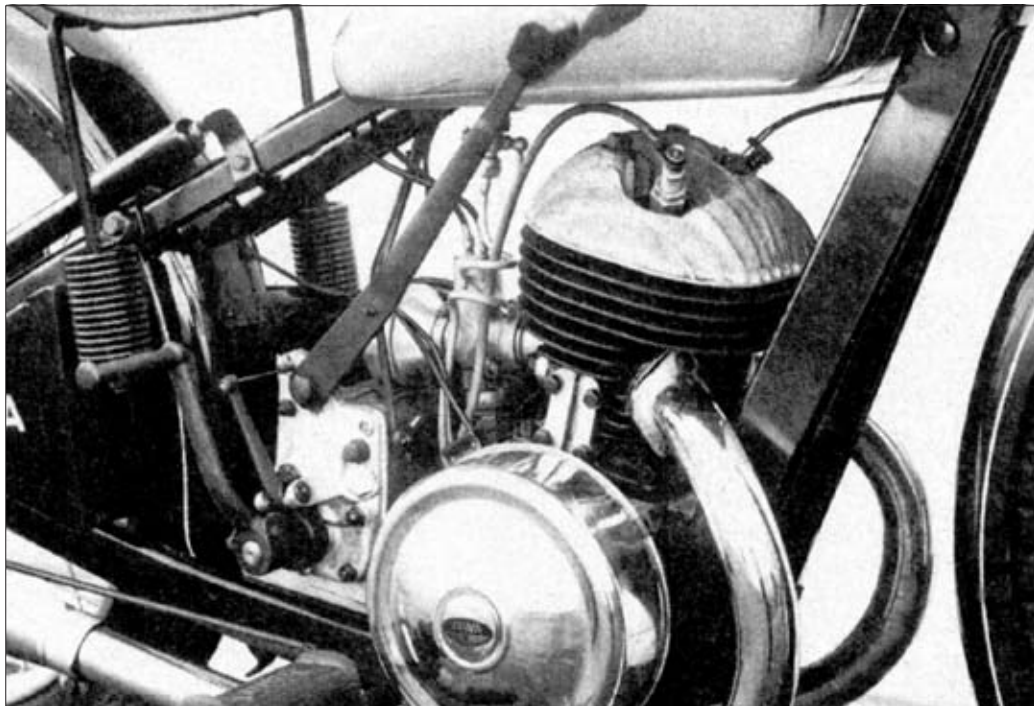
Nejrozšířenější Jawa byla poháněna dvoutaktním jednoválcovým motorem o objemu 248 cm³ (Ø 63x80) a výkonu 6,6 kW (9 k) při 3 850 ot/min. První provedení byla vybavena motorem vycházejícím ze systému použitého u Jawy 175 Villiers s plochým válcem a křížovým vyplachováním. Motor této koncepce se však často přehříval a jeho spotřeba také nebyla zrovna nejmenší. Hlavní příčinou bylo nedostatečné vyplachování válce, a tak byl použit systém převzatý od německé společnosti DKW, vratné vyplachování systému Schnürle, který byl v průběhu výroby konstruktéry z Jawy ještě dále zdokonalen.

Pohonnou směs připravoval nejdříve karburátor Villiers, který však brzy nahradil karburátor Grätzin. Spaliny byly z motoru odváděny dvěma výfukovými potrubími ukončenými plochým tlumičem. Zájemce o novou dvěstěpadesátku si mohl vybrat, zda bude třístupňovou převodovku ovládat rukou nebo prostřednictvím nožního řazení. Lisovaný rám se osvědčil už při stavbě stopětasedmdesátky i silnějších třístapadesátek, a tak byl použit i v tomto případě. Palivová nádrž na 10 litrů směsi oleje a benzínu (v poměru 1:20) stačila na dojezd zhruba 350 km. Poměrně lehká dvěstěpadesátka vážící 95 kg si totiž vystačila se 3 l/100 km a dokázala uhánět až 100 km/h. To vše za 5 490 Kč. V roce 1936 neexistovala výhodnější koupě, a tak není divu, že do konce roku 1946 spatřilo světlo světa na 14 000 těchto motocyklů.

Stejně jako u většiny už popisovaných typů se ani Jawa 250 nevyhnula průběžné modernizaci, a tak už v roce 1936 byl karburátor Grätzin nahrazen karburátorem Amal, v roce 1937 se dvěstěpadesátka mohla pochlubit novým tvarem palivové nádrže s páčkou ručního řazení místo dlouhé páky vedené od skříňové převodovky a samsmořejmě stejně jako ostatní modely i dvěstěpadesátka dostala nové tlumiče výfuku ukončené tzv. „rybím ocásem“.



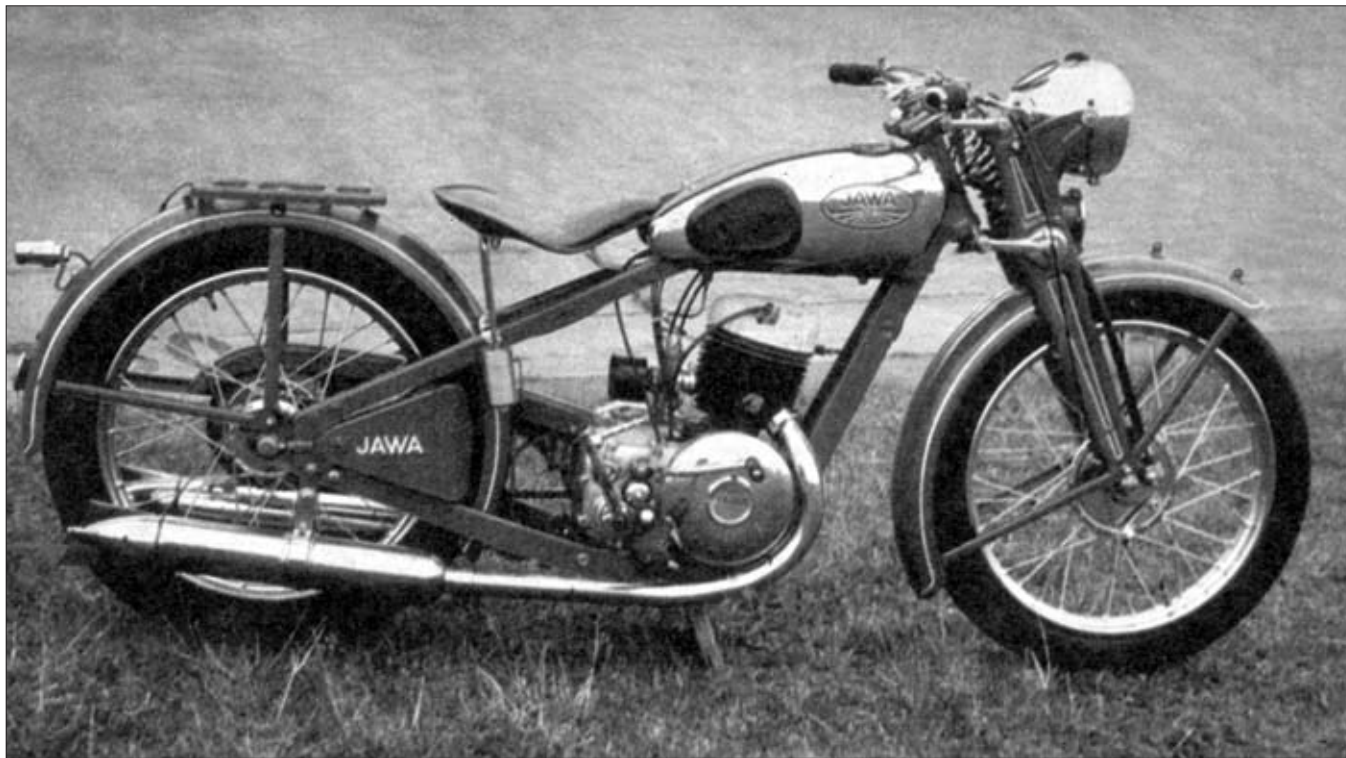
Jawa 250 z roku 1938



Detailní pohled na motor Jawy 250

Nesmíme zapomenout ani na omezenou sérii Jawa 250 „horský typ“, na první pohled identifikovatelnou podle přídatného setrvačníku umístěného vně klikové skříně u řetězového kola primárního převodu. Díky němu neměla Jawa ztratit dech ani v tom nejpříkřejším stoupání.

V předvečer válečného konfliktu se objevila na trhu ještě jedna, tentokrát poslední předválečná dvěstěpadesátka, jejímž základem byla původní Jawa 250. Pro její označení se vžil název Duplex-Blok a už ve své době byla poměrně vzácná. V roce 1939 bylo vyrobeno pouhých 900 kusů, pak byla výroba motocyklů zastavena a z úřední kolaborantské moci se Jawa vrátila ke své původní profesi, totiž k výrobě zbraní.



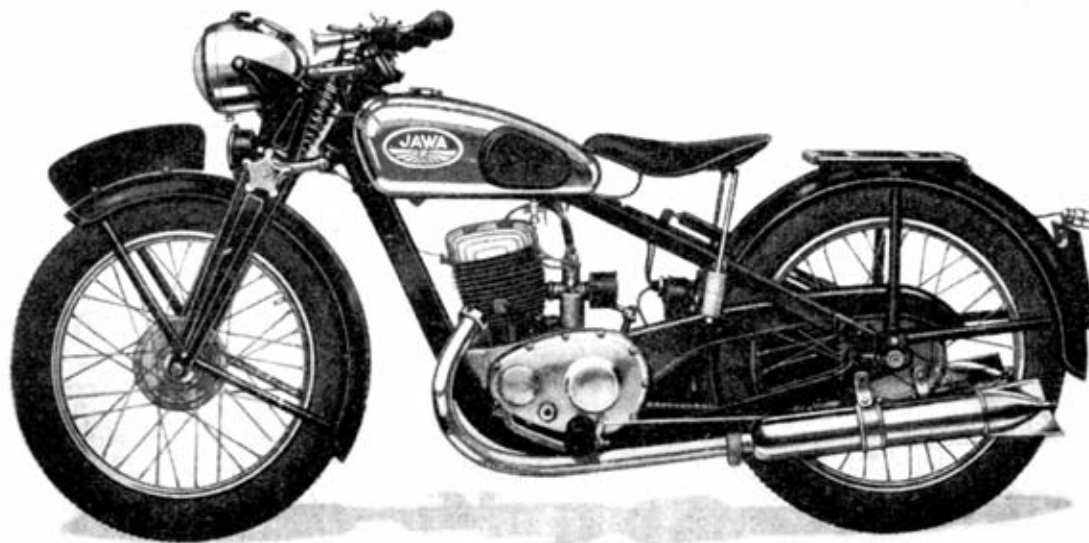
Jawa 250 Duplex-Blok z roku 1939

S čistým svědomím je možné mluvit o zcela novém modelu. I když jeho konstrukce vycházela z původního provedení, motor byl natolik přepracován, že si toto označení plně zaslouží. Dvestěpadesátce sloužil k pohonu „čtvercový“ motor ($\varnothing 68 \times 68$) o zdvihovém objemu 246 cm^3 , který poskytoval výkon $6,6 \text{ kW}$ (9 k) při 4 000 ot/min. a kompresním poměru 6:1. Válec byl vyroben ze speciální šedé litiny, jeho hlava pak z lehké slitiny. Vícekotoučová spojka v olejové lázni byla v bloku s motorem a čtyřstupňová převodovka s nožním řazením byla sice pevně spojena s motorem, ale současně představovala samostatný díl. Podle tohoto uspořádání motoru a k němu přišroubované rychlostní skříně a podle dvojitého řetězu primárního převodu získal motocykl svoji přezdívku „Duplex-Blok“. Zapalování bylo už klasické konstrukce Jawa, karburátor byl z produkce firem Amal nebo Grätzin.

Kromě částečného zesílení nebylo v provnání se staršími modely na rámu nic nového, snad jen dělený blatník zadního kola společně se zásuvnou hřídelí představoval novinku mající za úkol usnadnit případnou demontáž zadního kola a na palivové nádrži se objevily postranní gumové chrániče pro kolena jezdce. Součástí standard-

ního vybavení byl chromovaný reflektor a nosič připevněný na zadním blatníku. 115 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 100 km/hod při průměrné spotřebě 3,5 l/100 km na kolech obutých do pneumatik o rozměrech 3,25-19.

Jawa 250 Duplex Blok se tak nechtěně stala vyvrcholením tvůrčí invence konstruktérů z Jawy a dávala tušit, jaké skvělé motocykly mohly jezdit na našich silnicích, kdyby... Zvláště když v prototypových zkouškách už jezdil prototyp Jawy 175 Duplex-Blok, takto původní Jawa 175 Villiers upravená v duchu „Duplex“.



Nízká a elegantní Jawa 250 Duplex z roku 1939

Motocykl pro mladé

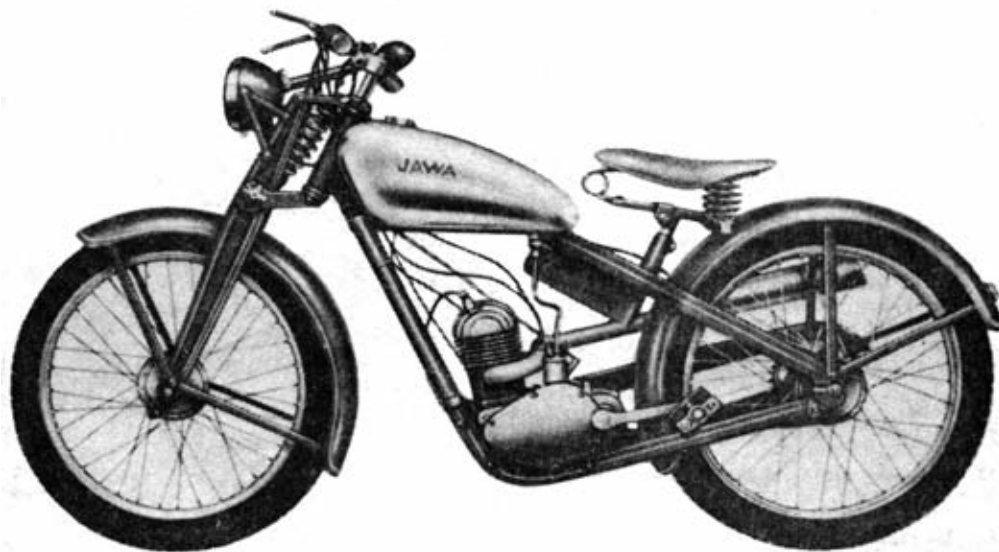
Ještě než si řekneme něco o osudech továrníka Janečka, jeho zaměstnanců i jeho továrny během první republiky, nemůžeme vynechat významný model motocyklu, který snad ani motocyklem nebyl. Nebo byl?

Na každý pád na Pražském veletrhu konaném v roce 1937 se představil nový malý motocykl Jawa 100 a propagační oddělení Jawy vypsalo pro návštěvníky veletrhu soutěž na pojmenování tohoto stroje. Slosovatelný lístek odevzdalo 15 025 účastníků soutěže, z nichž 68 doporučovalo pojmenovat novou Jawu jménem Robot. A tak se i stalo.

Ještě předtím však tu bylo něco, co bylo Ing. Janečkovi trnem v oku takřka doslovným, a tím něčím byl Kaktus. Tak se říkalo motokolům poháněným motory o zdvihovém objemu válců 73 cm³ a především 98 cm³ z produkce strakonické Zbrojovky, která těmito výrobky ovládla trh s malými motocykly v Československu. Tehdejší platné dopravní předpisy byly k majitelům takovýchto dopravních prostředků velmi benevolentní. Motor nesměl přesáhnout hranici zdvihového objemu 100 cm³, a když měl takový malý motocykl ještě pedály sloužící k pohonu zadního kola, byl osvobozen od silniční daně, nepodléhal úředním záznamům, neměl tedy ani SPZ a směl jezdit i jezdec starší čtrnácti let. Jawa byla už v polovině třicátých let renomovaným výrobcem motocyklů, a nic

podobného ve svém výrobním programu neměla. S tím se Ing. Janeček nemohl smířit a vytáhl do boje se strakonickou konkurencí.

Nejdřív uvažoval o zakoupení další zahraniční licence, existovala celá řada pomocných motorů a motorové kolo bylo možné sestavit i z dílů dodávaných od dalších výrobců. Ale k čemu by pak měla Jawa vlastní vývojové oddělení s tak talentovaným konstruktérem, jakým byl Josef Jozíf? A bylo rozhodnuto. Ing. Janeček svého konstruktéra osobně požádal, aby nakreslil něco podobného, jako vyrábějí ve Strakonících, ale mnohem lepšího a aby všechno udržel v tajnosti, tak snad aby raději na novém motocyklu pracoval doma a nikomu nic neříkal. Pokud chtěl veřejnost překvapit, tak se mu to určitě povedlo. Na rýsovacím prkně Josefa Jozífa se zrodil stroj splňující všechny legislativní podmínky kladené na motokolo, který však měl mnohem blíž ke skutečnému motocyklu. Tedy přesně to, po čem touží všichni mladí motoristé.



Motocykl pro mladé z doby před druhou světovou válkou – Jawa 100 Robot z roku 1939

Jawa Robot byla poháněna vzduchem chlazeným jednoválcovým dvoutaktním motorem o objemu 98,8 cm³ (Ø 47x57) s vratným vyplachováním podle patentu Dr. Schnürleho a výkonem 1,9 kW (2,6 k) při 3750 ot/min. a kompresním poměru 5,7:1. Žebrovaný litinový válec uzavírala žebrovaná hlava z odlitku z lehkých slitin a klikový hřídel byl uložen na kluzných pouzdrech, která současně tvořila utěsnění. Pohonnou směs připravoval karburátor Grätzin, zpočátku ovládaný ještě páčkou, jak se na správné motokolo sluší a patří, ale později se i Jawa 100 dočkala otočné rukojeti jako u velkého motocyklu. Řadicí páka uchycená na palivové nádrži ovládala třístupňovou převodovku, která byla v jednom bloku s motorem, a volnoběžná spojka v převodovce dovolovala pohon zadního kola jak motorem, tak pedály. Malý motocykl se startoval buďto pedály na místě, nebo roztlačením. Setrvačnickové zapalování s dynamem pro elektrické osvětlení pocházelo z vlastní výroby v Týnci nad Sázavou.

Jak už se stalo u Jawy tradicí, rám byl vyroben z lisovaných plechových profilů stejně jako přední vidlice. A aby si na malém motocyklu našli vhodnou pozici jezdci různých postav, bylo výškově nastavitelné sedlo i řídítka. Robot vyvinul nejvyšší rychlost 65 km/hod a průměrná spotřeba 2 l/100 km mu při nádrži na 8 litrů paliva (směs benzin-olej v poměru 20:1) umožňovala dojezd takřka 400 km. Stroj vážící 49 kg jezdil na kolech s pneumatikami o rozměru 2,25 - 19.

O tom, že malý Robot není jen tak ledajaké šidítko, ale že se s ním dá uspět i v náročném sportovní podniku, přesvědčil motoristickou veřejnost tovární jezdec Jan Bednář v roce 1937, kdy se stal absolutním vítězem Soutěže Malou dohodou, která se jela na trati Košice-Cluj-Bukurešť-Bělehrad.



Jawa 100 Robot z roku 1939



Jawa Robot po letech na veteránském srazu

Stejně jako v případě Jawy 175 se Ing. Janečkovi znovu podařila trefa do černého. Ještě v sedmdesátých letech minulého století budou motorističtí redaktoři volat po podobně koncipovaném stroji, který na našem trhu chyběl více než citelně. Vždyť na počátku produkce stál nový Robot pouhých 2 790 Kč, což se odrazilo i v jeho produkci. Do konce roku 1946 bylo vyrobeno 12 000 kusů, průběžně modernizovaných stejně jako ostatní „dospělé“ Jawy. Tak například ještě v roce 1939 vyjely z bran výrobního závodu malé Roboty honosící se výkonem zvýšeným na 2 kW (2,7 k), s mírně zvednutým výfukem opatřeným ochranným krytem proti tepelnému záření. Sotva utichly poslední výstřely druhé světové války, stala se Jawa Robot jednou z prvních možností, jak se stát motorizovaným účastníkem silničního provozu. Už koncem května byly k dispozici první stroje smontované z předválečných dílů ukrývaných během války kde se dalo. Její náhradou se stal typ Jawa 550 až v roce 1954. Do té doby se musel zájemce o novou Jawu spokojit se slavnou dvěstěpadesátkou, o které bude řeč v dalších kapitolách.

Konec zlatých časů

Rok 1939 násilně přerval slibně se rozvíjející výrobu motocyklů v továrně Ing. Janečka. Dávno byly pryč časy, kdy mladý inženýr pracoval sám, stejně jako období v bývalé chemičce v Mnichově Hradišti. V druhé polovině dvacátých let se jeho podnik rozrostl natolik, že musel začít uvažovat o jeho rozšíření. V lokalitě, kde stával hostinec „Na Zelené lišce“, chyběl dostatečný prostor i přes dostavbu dřevěných hal, a tak jeho volba padla na malé město ve středních Čechách u toku Sázavy. Týnec nad Sázavou nabízel výhodné železniční spojení s hlavním městem i dostatek levných pracovních sil. Nešlo to ovšem jen tak lehce. Aby získal potřebné pozemky, daroval městu v roce 1925 finanční prostředky na stavbu telefonní ústředny a stal se členem společnosti pro elektrifikaci kraje. Zato byl už v roce 1929 vlastníkem 200 000 m² pozemků, na kterých mohl začít stavět novou, moderní továrnu.

Mezitím, v roce 1926 koupil panství v Solnici a pilu s truhlářstvím v Kvasínách. Týnec nad Sázavou měl sice pro rozšíření výroby mnohem výhodnější polohu, ale v tomto případě jej zajímal víc velkostatek než možnosti další expanze. Z Týnce nad Sázavou se mělo stát město podobné tomu, které budoval Bata ve Zlíně. V roce 1928 si zde, v místě zvaném Na Korbelově vršku, dal dokonce postavit vilu, která byla pozoruhodná nejen svým vnějším vzhledem, ale i vnitřním uspořádáním a vybavením. Nechyběla dokonce ani tajná chodba, odposlouchávací zařízení či signalizace pohybu osob po celé budově. Záležitosti svědčící o poněkud zajímavé povaze proslulého elektrotechnického inženýra, který se kupodivu bál bouřky, a pokud neležel ve směru východ – západ, jen stěží dokázal usnout. Na druhé straně měl rád svoje zaměstnance, které zásadně oslovoval spolupracovníci. I když ve druhé polovině dvacátých let se jeho spolupracovníci několikrát postavili proti němu a zlobili jej několika-měsíčními stávkami.

V roce 1938 oslavil Ing. Janeček své šedesáté narozeniny, pražská technika jej poctila čestným titulem doktora technických věd honoris causa a ve stejném roce byl jedním z nejvýznamnějších kandidátů na prezidenta republiky. Ale vraťme se ještě zpátky do druhé poloviny dvacátých let.

Uvážíme-li, že první dva roky výroby motocyklů byly ztrátové a ani zbrojní výroba už nevynášela tolik jako v první polovině dvacátých let, pak se rozhodně nedá mluvit o tom, že by Ing. Janeček trpěl malým sebevědomím. Zvláště ne, když si uvědomíme, že ne všechny projekty, za nimiž stál Ing. Janeček, byly vždycky úspěšné. Krachem skončila například jeho snaha o vybudování velkého obchodního domu spojeného se servisem a garážemi na Revoluční třídě v Praze, stejně jako pokus o těžení železné rudy z roku 1940, kdy nedaleko Železného Brodu zaměstnával několik let na šedesát horníků, aby nakonec celý podnik pro nerentabilitu ukončil.

Přes všechny potíže byla v roce 1931 v Týnci nad Sázavou vybudována slévárna, v roce 1934 se Jawa stala monopolním výrobcem permanentního magnetu podle konstrukce Ing. Dědka a v roce 1936 poskytovala továrna v Týnci obživu osmi stům zaměstnanců. Kromě výroby odlitků pro magnety byla zahájena práce v zápusťkové kovárně, válcovně a tažárně plechu, takže v roce 1937 jela továrna ve třech pracovních směnech a odlitky byly kontrolovány progresivní metodou pomocí rentgenových paprsků. Kromě nové továrny byl v roce 1939 zahájen provoz v nedalekých Brdčích, kde koupil Ing. Janeček bývalou továrnu na hedvábní, sloužící později k výrobě papíru. Nyní se v ní montoval automobil Jawa Minor I.

V Jawě se nezapomínalo ani na propagaci. Ještě dnes jsou sběrateli motoristické literatury vyhledávány firemní časopisy Jawa a Jawa doma. První číslo časopisu Jawa vyšlo v roce 1933. Roční předplatné měsíčníku, který se běžně prodával za 1 Kč, bylo rovných 10 Kč. A že byl o časopis zájem, o tom svědčí náklad 10 000 výtisků, který se v druhém roce jeho vydávání musel zvětšit až na 12 000 kusů; a k tomu ještě můžeme přičíst 5 000 výtisků v německé verzi. Časopis Jawa byl vydáván až do března roku 1943.

Druhý časopis měl menší formát, poprvé vyšel v roce 1936 a vycházel i během války až do roku 1945. Svým obsahem se od prvního lišil především v tom, že články byly zaměřeny spíše na dění uvnitř podniku.

Až do roku 1939 představovala hlavní výrobní náplň továrny produkce dvoutaktních motorů, ale velká pozornost byla věnována i čtyřtaktům. Ve vývojovém oddělení vznikla celá řada zajímavých konstrukcí, byl zde postaven dokonce dvoutaktní dvouválcový motor s protiběžnými písty se společnou spalovací komorou a dvěma oddělenými klikovými hřídeli na protilehlých stranách každého válce. Motor disponoval zajímavým výkonem, ale sladění obou klikových mechanismů bylo natolik obtížné, že vývoj byl ukončen.

Byly zkoušeny i dvoutaktní motory přepínávané kompresory. Poprvé se kompresor objevil na experimentálním dvoutaktním trojválcovém hvězdicovém motoru a kompresor posiloval i motor stopětasedmdesátky zkonstruované Ing. Vsevolodem Grečenkem, o kterém ještě bude řeč. V Jawě se mimo jiné zkoušel rovněž městský plynový motor nebo i dvoutaktní motor se vstřikem směsi do válce a vzduchovým vyplachováním a některé pokusy dokonce daleko předběhly svou dobu, jako například motor s rotačním šoupátkem s řetězovým pohonem.

Ale to hlavní přece jenom patřilo motocyklům, cestovním i závodním. Ing. Janeček si velice dobře uvědomoval, že nejlepší reklamou jsou sportovní výsledky. Veškerá tato činnost měla vést především k ještě lepším výsledkům na trhu, pro který byly určeny i prototypy Jawy 125 a Jawy 250, k jejichž výrobě ale nikdy nedošlo, i když v roce 1939 byly podrobovány intenzivním zkouškám. Protektorát znamenal konec vývoje i výroby motocyklů na celou dobu války.

Už od dubna roku 1939 musela Jawa pracovat na ryze vojenských zakázkách a na Pankráci i v nově zřízené továrně v Brodčích nad Sázavou byly vyráběny letecké součásti a motory pro generátory. V roce 1940 muselo být rozebráno a zničeno na 8 500 motocyklů a 700 automobilů, které byly těsně před dokončením, a takto získaná surovina byla použita pro výrobu sloužící výhradně válečným účelům. Německé správě nemohly pochopitelně uniknout ani zásoby materiálu, všechno mělo být zabaveno pro potřeby Říše, přesto se povedlo velké množství přípravků, hrubých odlitků i drobnějších dílů, jakými jsou například kuličková ložiska či zapalovací cívky, ukrýt v pronajatých budovách v nejbližším okolí Prahy i Týnce nad Sázavou a již v roce 1940 byly zahájeny práce na dvou nových projektech pro poválečné Československo. V naprostém utajení se rodil nový automobil a motocykl, šlo o práce takového rozsahu, že je museli krýt i vedoucí osobnosti podniku nevyjímaje tehdejšího ředitele Dr. Freie.

Jenom zakladatel značky o tom nejspíš nic nevěděl. Ing. Janeček se totiž ve své továrně objevoval už jen velmi zřídkka. Ve svém bytě zápasil se zákeřnou chorobou, konce války ani návratu svého nejstaršího syna Františka z Anglie se nedočkal. Zemřel 4. června 1941 na rakovinu plic a jeho poslední slova „Pracujte, já vás opouštím...“ budou ještě mnohokrát citována v tisku i knihách o motocyklech z jeho továrny.

Ještě v roce smrti Ing. Janečka byly odstraněny poslední zbytky starého hostince „Na Zelené lišce“ a na jeho místě byla postavena tovární hala dokončená v prosinci 1942. Šestipatrová stavba se dvěma suterény byla vysoká 22 metrů a do jejího posledního patra byla situována závodní jídelna s galerií, ze které bylo vidět za dobrého počasí až k hoře Říp. Kromě provizorního mostu přes Sázavu postaveného v roce 1944 se stala na dlouhou dobu poslední stavbou v Jawě, která byla od smrti zakladatele firmy řízena tříčlenným výborem až do plnoletosti jeho obou dětí a návratu nejstaršího syna.

Rodí se „pérák“

Jawa 250

Ke kořenům vzniku poválečných motocyklů Jawa se musíme vrátit až do roku 1937, kdy bylo rozhodnuto o vývoji nové typové řady motocyklů. V prvních úvahách se vycházelo z požadavků zákazníků a ohlasů na dosavadní modely motocyklů Jawa, stranou nezůstaly ani světové trendy ve stavbě motocyklů a v roce 1939 byl jasně

formulován program, ze kterého se při návrhu nových motocyklů mělo vycházet. V následujících letech vzniklo na třicet prototypů v objemových třídách 100 až 350 cm³. V některých novinových článcích nebo i knihách zabývajících se historií motorismu v Československu se můžete dočíst, že Jawa podobně jako mladoboleslavská Škodovka byla oproti ostatním výrobcům dopravních prostředků během fašistické okupace zvýhodněna tím, že v obou těchto továrnách přece jenom jakýsi vývoj probíhal, i když zaměřený na zbrojní výrobu, zatímco z ostatních výrobců se stali pouzí producenti dílů pro německé továrny. Jenže jak v Mladé Boleslavi, tak v Jawě museli všichni konstruktéři podepsat prohlášení, jímž se pod sankcemi rovnajícími se prakticky trestu smrti zavazovali k tomu, že nebudou pracovat na ničem, co by nesouviselo s válečnou výrobou. Přesto celá řada konstruktérů riskovala krk a v tajnosti kreslila svoje plány budoucích motocyklů a automobilů.

Bylo jasné, že první poválečná léta budou vyžadovat především levný a spolehlivý motocykl, který bude jednoduchý na obsluhu a přitom by měl také hezky vypadat. Jako základ posloužily tři poslední prototypy motocyklů zkoušených v roce 1939. Kvůli častým kontrolám však bylo nutné celý vývoj přemístit do servisního závodu pro německé armádní motocykly Motozbroj, jediného pracoviště, kde bylo možné získat benzín, pneumatiky i některé náhradní díly a kde prototypy nebudily přílišnou pozornost nežádoucích zvědavců. Navíc zde pracovala celá řada schopných lidí, a tak celý vývoj nové Jawy probíhal ve skladu, později přezdívaném „Chytrovna“.

Je takřka neuvěřitelné, že celá práce velkého počtu lidí nebyla během pěti let prozrazena, i když častokrát k tomu mnoho nechybělo. Například když byl zatčen gestapem Rudolf Osvald, který se na vývoji také podílel. Kromě tajné práce na nových Jawách byl činný i v protifašistickém odboji a svoje vlastenectví nakonec zaplatil životem. Jeho zatčení znamenalo pro pracovníky vývoje rychlé ukrytí všech rozpracovaných dílů i celků a následné dny čekání na další návštěvu gestapa, ke které naštěstí již nedošlo.



Prototyp Jawy 250 z roku 1940 stál na začátku cesty vedoucí k sériové výrobě Jawy 250 typ 10

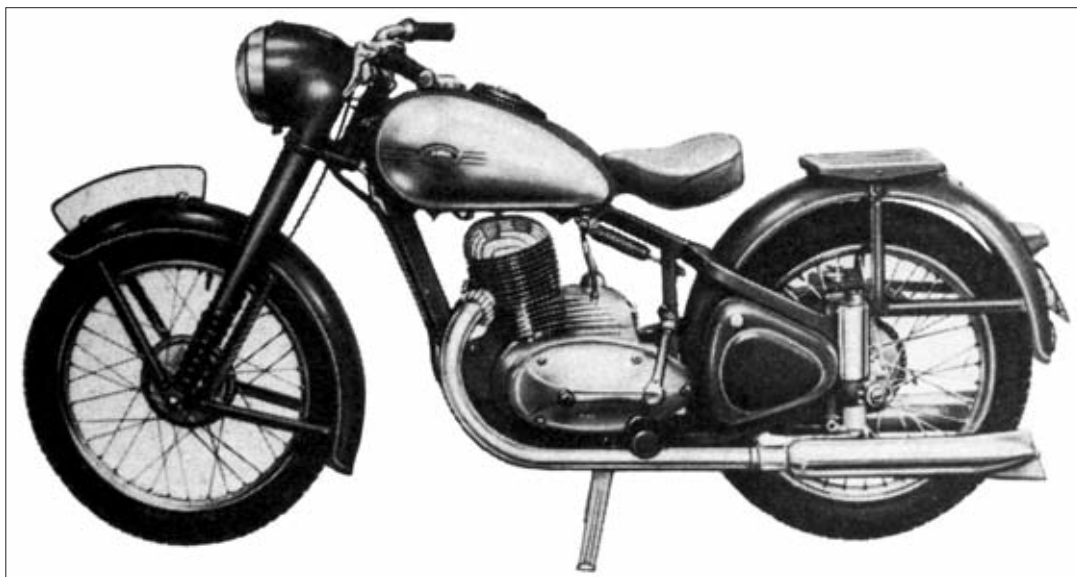
O jak velký rozsah prací šlo, dá nejlepší představu pouhý výčet rozpracovaných konstrukcí – v první řadě byly zkoušeny koncepty dvoutaktních motorů s objemy od stopěťadvacítky až po třístapadesátku, třístapadesátka byla vyvíjena i se čtyřtákním motorem s ventilovým rozvodem OHC a pohonem vačkového hřídele prostřednictvím řetězu, v prototypu existoval i malý motocykl s trubkovým rámem a pomocným motorkem, který mohl být

snadno přestavěn na obyčejné jízdní kolo, a vznikl i prototyp skútru a celokapotovaného motocyklu. Vincenc Sklenář dokonce zkonstruoval prototyp závodního silničního speciálu pro třídu do 500 cm³ s ventilovým rozvo-dem OHC, na kterém začal pracovat už v roce 1940. Traduje se, že za vzor mu sloužil motor Nortonu Manx. Jako nejlepší řešení se nakonec ukázala být dvěstěpadesátka poháněná dvoutaktním jednoválcovým motorem, která byla také vybrána pro budoucí poválečnou sériovou výrobu.

Jednotlivé konstrukční celky, především systémy odpružení předního a zadního kola, byly ověřovány na normálních sériových motocyklech opatřených šedo zeleným vojenským lakem, vojenským číslem a emblémem DKW na nádrži, které mohly projíždět bránou závodu bez větších problémů a bylo pro ně možné získat jinak nedostupné pohonné hmoty. Nakonec bylo postaveno dvacet prototypů, se kterými zkušební jezdci, především bývalí závodníci Stanislav Václav a Jan Bednář, naježdili na 100 000 km. Další známý závodník a konstruktér Jaroslav Simandl vedl prototypovou dílnu. Vedle Josefa Jozífa se na přípravě budoucí slavné dvěstěpadesátky podíleli konstruktéři J. Mráz, J. Navrátil, J. Větvička, J. Rajchrt a J. Šťastný.

Skútr a pomocný motorek pro motokolo navrhla další slavná osobnost našeho motocyklového průmyslu J. F. Koch, který spolupracoval s Jawou jako externista.

Situace v servisu už ale v této fázi vývoje neumožňovala pokračovat v další práci a její těžiště muselo být převedeno do Nové Paky, konkrétně do podniku známého závodníka Antonína Vitvara, v jehož motoservisu byly dokončeny prototypy budoucího slavného „péráka“. V říjnu 1944 byl nový motocykl v prototypu dokončen. Jeden čekal na konec války ve sklepě švagrové Antonína Vitvara a další odpočíval rozmontovaný v bedně ve stodole u Vitvarova bratrance.



Elegantní Jawa 250 – „pérák“ vyráběná v letech 1946–1950

Hvězda první velikosti

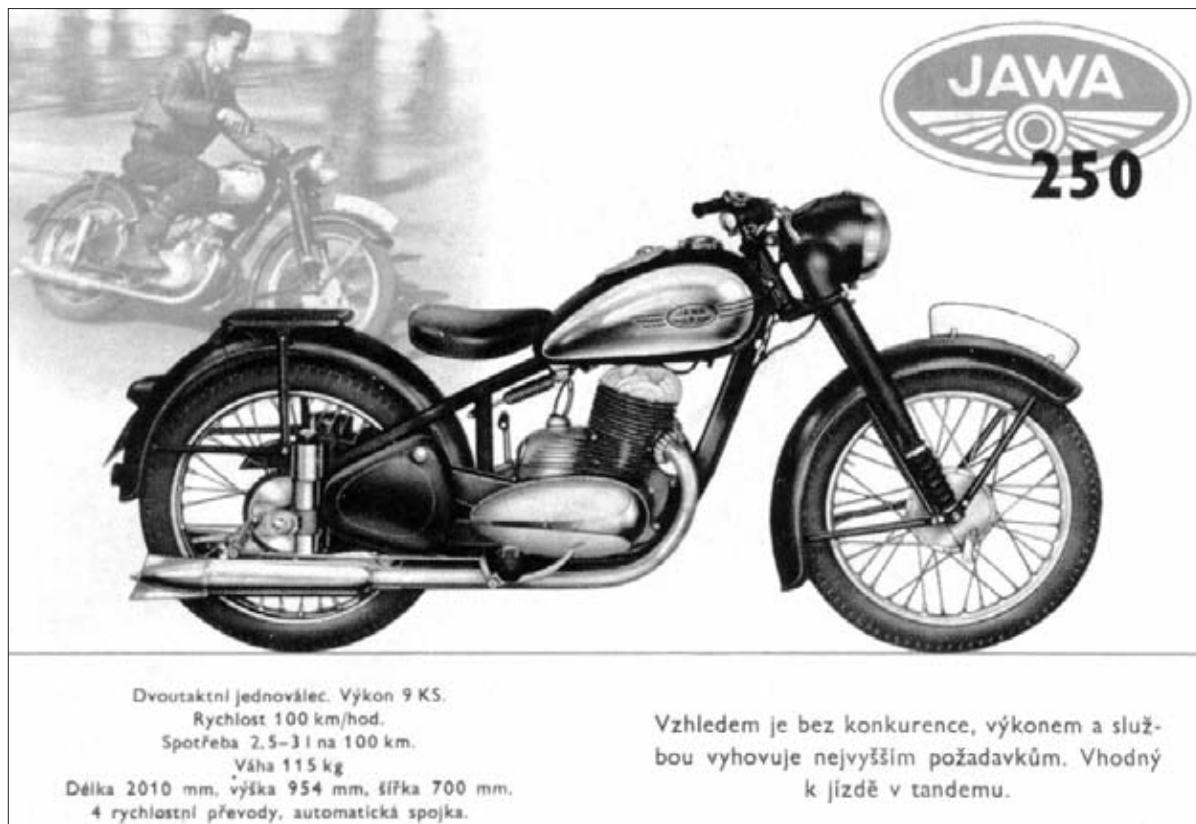
Jawa 250 „pérák“

Výroba motocyklů byla Jawě obnovena snad ještě dřív, než byla odklizená jedna z prvních barikád v Praze stojící vedle výrobního závodu. A bylo co nabídnout. Koncem května bylo k dispozici na 8 500 téměř hotových motocyklů, 706 automobilů Jawa Minor a k tomu dostatečné množství náhradních dílů a materiálu potřebného k výrobě. V Brodčích už v červenci zkompletovali a nabídli k prodeji první Minory, které byly nabízeny za 35 500 Kč.

Také první motocykly si z pražské Jawy odváželi zákazníci už v létě roku 1945. V letech 1945 a 1946 bylo postaveno z dílů asi deset tisíc motocyklů. Jawa 175 Speciál se prodávala za 8 500 Kč, Jawa 250 Speciál stála 10 450 Kč, modernější Jawa 250 Duplex-Blok byla k mání za 11 500 Kč a vrchol nabídky představovala Jawa 350 OHV Speciál za 17 650 Kč. Naopak nejlevnějším strojem nabídky byla nesmrtelná Jawa Robot za 6 660 Kč. Ale už v roce 1946 přišla Jawa na trh s bombou tajně připravovanou během celé války.

Nová dvěstěpadesátka byla schválena do výroby 14. března 1946. Vyznačovala se jednoduchým, ale elegantním a líbivým designem s celou řadou konstrukčních novinek. Začneme-li odpředu, pak hned první patentem chráněnou novinkou byla přední teleskopická vidlice s vinutými pružinami, jejíž integrální součástí byl světlomet o průměru 150 mm se zapuštěným rychloměrem. Blatník byl zpočátku uchycen třemi šrouby, u pozdějších sérií čtyřmi. Rám motocyklu byl tvořen svařovanými trubkami obdélníkového průřezu z ocelového plechu, v jejichž útroběch se skrývaly veškeré elektrické vodiče.

Nově tvarovaná nádrž na 13 litrů paliva měla u nalévacího otvoru spínací skříňku doplněnou od roku 1947 o signalizaci zařazeného rychlostního stupně. Na nádrž navazovalo sedlo nové konstrukce připevněné na otočném čepu a odpružené centrální vinutou pružinou a třecím tlumičem, jehož tuhost byla nastavitelná podle hmotnosti jezdce. Převratnou novinkou bylo odpružení zadního kola kluzným teleskopickým tlumičem s vinutými péry, podle kterých získala nová dvěstěpadesátka svoji přezdívku – „pérák“. Až dosud byly motocykly vyráběny s neodpruženým zadním kolem. Zadní blatník měl u prvních vyrobených kusů samostatnou odrazku a nosič připevněný vzpěrami a jedním šroubem na obou koncích vzpěr, pozdější série měly nosič uchycený prostřednictvím čtyř šroubů a zapuštěnou odrazku.



JAWA 250

Dvoutaktní jednoválec. Výkon 9 KS.
Rychlost 100 km/hod.
Spotřeba 2,5–3 l na 100 km.
Váha 115 kg
Délka 2010 mm, výška 954 mm, šířka 700 mm.
4 rychlostní převody, automatická spojka.

Vzhledem je bez konkurence, výkonem a službou vyhovuje nejvyšším požadavkům. Vhodný k jízdě v tandemu.

Reklamní leták na Jawu 250 prvních sérií z let 1946–1950

Srdcem každého motocyklu je ovšem motor a i ten stál u nové Jawy za pohled. Dvoutaktní jednoválec s plochým pístem měl objem válce 248,8 cm³ (Ø 65x75) a dával výkon 6,6 kW (9 k). Stejně jako celý motocykl i motor se vyznačoval jednoduchými a uhlazenými liniemi. Zvlášť zajímavé bylo uspořádání a zakrytování karburátoru, což bylo ostatně také předmětem patentové ochrany. Čtyřstupňová převodovka byla v jednom bloku s motorem a mohla být obsluhována bez použití spojky, pouhým sešlápnutím nožního pedálu. Princip samočinného vypínání spojky při každém sešlápnutí byl velmi jednoduchý, vydutá vačka se pohybovala zároveň s nožní řadicí pákou a tlačila na kladku pomocné páky vypínání spojky. Při každém pohybu řadicí páky se tedy nejdříve vypnula spojka a zručný jezdec tak mohl dokonce citlivým uvolňováním řadicí páky plynule rozjet motocykl bez pomoci páčky na řídítkách. Ve své době patřilo mezi zvláštnosti i spojení motoru s převodovkou do jednoho bloku z hliníkových slitin.



Nová Jawa byla vynikajícím exportním artiklem, který za svými zákazníky putoval dokonce letecky

O dostatečné množství elektrické energie se staralo 6V dynamo, do výrobního čísla 11-7000 čtyřpólové. Tvůrci „pěráka“ si navíc dali záležet na tom, aby všechny elektrické vodiče zůstaly skryty v rámu, stejně jako bowdeny spojky a náhonu rychloměru. Motocykl vážil 125 kg a při průměrné spotřebě 3 l/100 km dosahoval největší rychlosti 100 km/hod. Na délku stroj měřil 2 010 mm, sedlo bylo 702 mm nad zemí a po silnici se pohyboval na kolech o rozměru 3,00-19 s jednostrannými brzdovými bubny.

Ještě během roku 1946 bylo vyrobeno 1 360 kusů nové dvěstěpadesátky a o tom, že se jedná o skutečnou bombu, svědčila reakce běžné i odborné veřejnosti. Když byla poprvé oficiálně představena na autosalonu v Paříži v září roku 1946, všichni se shodovali v tom, že konkurenci předběhla nejméně o pět let, a výsledkem byla zlatá medaile za konstrukci i design, kterou si odsud Jawa odvezla. O zaslouženém úspěchu může svědčit například výběr patentově chráněných prvků uplatněných na nové Jawě:

- motor s krytým karburátorem
- samočinné vypínání spojky při řazení rychlostních stupňů
- uspořádání přední vidlice vcelku se světlometem
- umístění zapalovací cívky v dutině palivové nádrže
- světelná signalizace zařazených rychlostních stupňů
- spouštění motoru a řazení jedinou přestavitelnou pákou

To všechno musí ostatní na svých motocyklech teprve dořešit. Pokud Jawa 250, nebyla vůbec nejlepším motocyklem světa své doby, pak o její nadřazenosti ve třídě lehkých cestovních motocyklů nemůže být pochyb. Co do vystižení požadavků poválečného trhu byl „pérák“ stejnou trefou do černého jako v předválečném období Jawa 175, tentokrát ovšem ve světovém měřítku.

Jawa 250 dostala tovární označení typ 10 a ještě v roce 1946 se podrobila jediné modernizaci, která spočívala v instalaci šestipólového dynama. V tomto roce bylo vyrobeno 17 612 kusů a během následujícího roku bylo vyprodukováno dalších 17 100 kusů, ale ani to nemohlo stačit k uspokojení poptávky. Dvěstěpadesátka byla slágrem doma i v zahraničí. Zaslouženou pozornost vzbudila i v Mekce všech tehdejších motocyklistů, ve Velké Británii.



Jawa 250 typ 10 z roku 1949



Jawa 250 „pérák“ coby veterán. Výroba první série těchto strojů byla ukončena v roce 1950

Poprvé se v ostrovní zemi objevila na Londýnské motocyklové show roku 1948. V Jawě se pro její předvedení rozhodli poměrně pozdě, takže na výstavišti už nezbyla žádná vhodná plocha. Až díky iniciativě tehdejšího obchodního delegáta obchodní společnosti Kovo Dr. Jana Schulmanna se našel jeden skrytý kout, kde mohla být Jawa vystavena. Ovšem v tom koutě se rozhodně nekrčila. Delegace z Jawy, skládající se z ředitele Vojtěcha



Výstavní provedení Jawy 250 z roku 1950 bylo opatřeno netradičním bílým lakem



Výstavní bílý „pérák“ po půl století jako exponát výstavy Retro Prague pořádané v r. 2002. Kovová spínací skříňka prozrazuje, že se jedná o starší provedení typ 10 vyráběné v letech 1946–1950

Pokorného, konstruktéra Josefa Jozífa a závodníka Antonína Vitvara sice předpokládala určitý zájem, ale to, s čím se pak setkali, jim muselo vyrazit dech. Aby bylo Jawu dobře vidět, byla postavena na bílý podstavec, což anglickým fanouškům v žádném případě nestačilo. Každý si chtěl zkusit, jak se na nové dvěstěpadesátce sedí, až nakonec musela být jawička připoutána k podstavci ocelovými lanky, aby ji nadšení fanoušci nemohli z podstavce sundat, jak se stalo v den zahájení výstavy.

Z Británie pochází ještě další zajímavá historka, která se váže k organizaci dovozu našich motocyklů do Velké Británie. Poválečná Anglie si nemohla dovolit oslabovat vlastní výrobce, když navíc potřebovala jiné mnohem potřebnější zboží k obnově válkou poničeného hospodářství. A protože Československo nemělo s Velkou Británií uzavřenou smlouvu o dovozu, nebylo možné Jawy v Anglii prodávat – i když zájem dealerů byl obrovský, strach ze sankcí ze strany britských výrobců a obchodního svazu ještě větší. Řešení se nakonec našlo. Firma Industria London Ltd. byla odběratelem československých zařízení na zpracování masa, stačilo přemluvit majitele společnosti, aby to zkusil i s motocykly a do Británie přivezl stroje v celkové hodnotě 20 000 liber. Do měsíce byly motocykly rozebrány novými majiteli.

Nakonec si Jawa 250 našla cestu do 112 dalších zemí a modernizace v roce 1950 tomu ani nemusela pomáhat. Tento modernizovaný model byl označován jako typ 11. Od staršího provedení se lišil především menším počtem a tloušťkou chladicích žeber, která teď lépe odváděla teplo. Změny se objevily i v konstrukci pístu a ojnice. Na kolech se objevily větší brzdy o průměru 160 mm a nádrž dostala novou bakelitovou skříňku s ampérmetrem a nápisem Jawa. Přídavné tandemové sedlo bylo možné doplnit o nosič a doplňková výbava byla rozšířena o dvoudílné chrániče nohou, jednoramenný pohotostní stojánek, boční kožené brašny a spínač brzdového světla. Výroba dvěstěpadesátky byla ukončena v roce 1954.



Jawa 250 „pérák“ v provedení rikša

Jawa – Ogar 350

V roce 1948 dostala Jawa 250 silnější dvouválcovou sestru – Jawu 350, která byla vyráběna v nové továrně patřící Jawě. Po znárodnění byla totiž do Jawy včleněna továrna třetího největšího výrobce motocyklů předválečného Československa se sídlem v Praze-Strašnicích a na trhu se objevily třístapadesátky prodávané pod značkou Jawa-Ogar.



Jawa 350 typ 12 byla vyráběna v letech 1947–1950

První kusy dvouválcové třístapadesátky byly vyrobeny už v roce 1947 a sloužily především k testování a odstranění případných konstrukčních nedostatků. Porovnáme-li výrobní počty z roku 1948, dvěstěpadesátek bylo vyrobeno 21 000 kusů, zatímco třístapadesátek pouze 1 371 kusů, je jasné, že třístapadesátka zpočátku představovala spíše ozvláštnění trhu s motocykly tehdejšího Československa.

Na rozdíl od dvěstěpadesátky byla třístapadesátka prodávána pod značkou Jawa-Ogar lakována výhradně šedou barvou a na palivové nádrži skutečně nesla označení Ogar. Motocykl byl poháněn dvoudobým dvouválcem stejné koncepce, jakou měla jednoválcová Jawa, o zdvihovém objemu 344 cm³ (Ø 58x65), který dával výkon 8,8 kW (12 k), což stačilo na dosažení největší rychlosti 110 km/h při průměrné spotřebě 3,5 litru na 100 km. Podvozkem a výbavou se třístapadesátka nijak nelišila od své menší sestry.



Dvouválcová Jawa 350 dostala po modernizaci v roce 1950 označení typ 18. Výroba pokračovala až do roku 1956

Větší model dostal tovární označení typ 12 a stejně jako Jawa 250 typ 10 vydržel ve výrobě až do roku 1950, kdy byl podroben stejným úpravám jako dvěstěpadesátka a ve firemním katalogu pak od tohoto roku figuroval jako Jawa 350 typ 18. To už z palivové nádrže definitivně zmizela značka Ogar a šedivý lak byl nahrazen standardní červenou typickou pro Jawu. Stejně jako dvěstěpadesátka i větší třístapadesátka dostala žebra válce s větší plochou pro lepší chlazení a stejně tak byly provedeny změny uvnitř motoru – nové byly písty válců i ojnice. Doplnkové příslušenství bylo shodné s dvěstěpadesátkou. Jawa obou typů se nakonec prodalo téměř neuvěřitelné množství - 180 000 kusů. Jawa 350 typ 18 vydržela ve výrobě až do roku 1956.

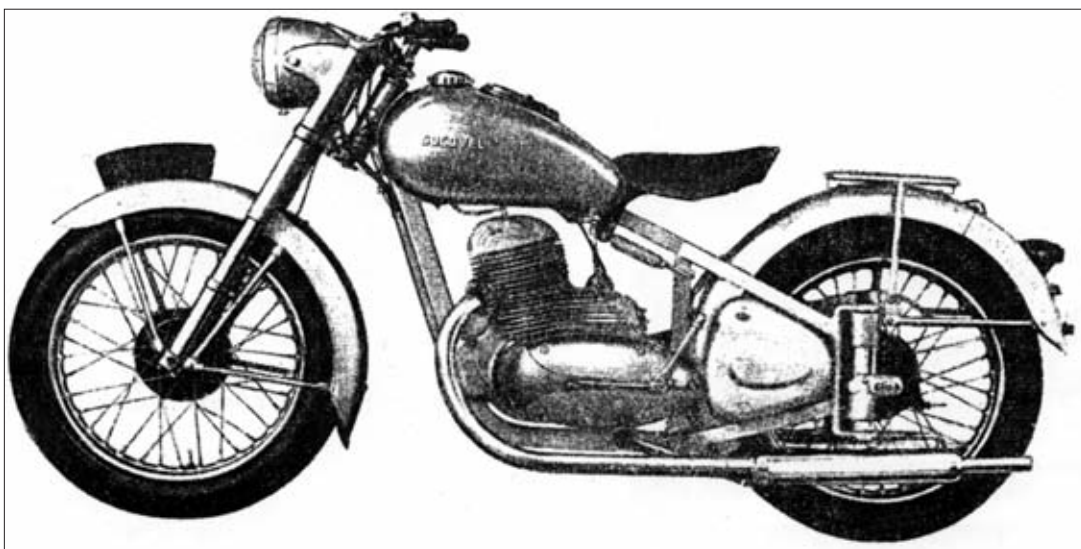


Tříapůlkový „pérák“ Jawa typ 12 se neztratí ani v tak vybrané společnosti, kterou představují MV Agusta 125 (vlevo) nebo Jawa 500 OHC (vpravo) vyráběné přibližně ve stejné době jako slavná třístapadesátka

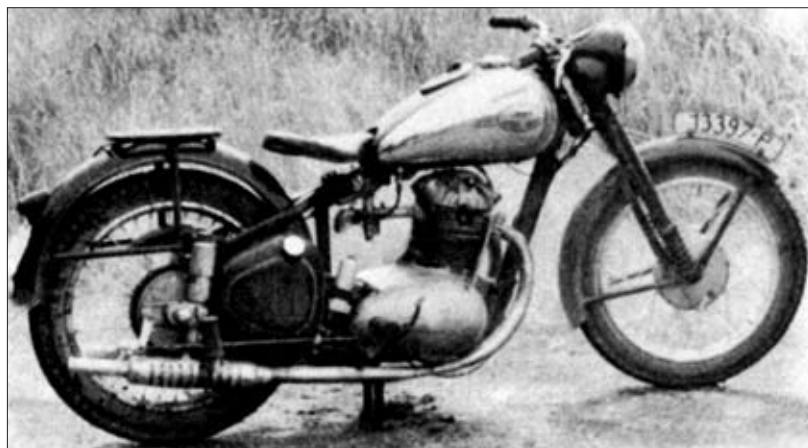
Socovel a ti druzí

Nic nevypráví o kvalitách první poválečné konstrukce z Jawy lépe než množství prodaných licencí a napodobenin úspěšné dvěstěpadesátky. Nový design světlometu s integrovaným rychloměrem velmi brzy našel své napodobitele a věhlasná značka Adler zařadila do svého výrobního programu dvoutaktní motor se stejně řešeným nasáváním vzduchu do válce i bez licence. V tehdejší Německu neměla totiž Jawa toto řešení patentově chráněno, podobně jako ve Španělsku, kde si s licencí hlavu nelámali vůbec a Jawu prostě do šroubku okopírovali. Ostatně v historii Jawy to nebylo poprvé a i v pozdějších dobách si některá konstrukční řešení vypůjčí od Jawy i věhlasné japonské motocyklové značky. Největší ohlas mělo v Jawě zahájení výroby jejich motoru u firmy Villiers. Učeň předstihl svého mistra.

Jednou z nejhezčích variací byla belgická verze Jawy 250 vyráběná firmou Socovel. Socovel 250/350 byl šedivý stejně jako Jawa – Ogar 350, ale v mnohem atraktivnější metalíze. Od svých vzorů se lišil také použitím osmnáctipalcových kol oproti původním devatenáctkám, změnila se i přední vidlice se samostatným reflektorem, motocykl měl jiné tlumiče výfuku a jinak tvarované blatníky. Přední teleskopy i zadní kluzáky se zdvihem 125 mm vpředu a 60 mm vzadu měly navíc hydraulické tlumiče. O něco větší byly i podsedlové schránky.



Dvěštapadesátka pérák v elegantním provedení firmy Socovel z padesátých let. Od Jawy 250 typ 11 se liší tvarem blatníků, světlometu i výfuku. Pro povrchovou úpravu byla zvolena elegantní šedá metalíza

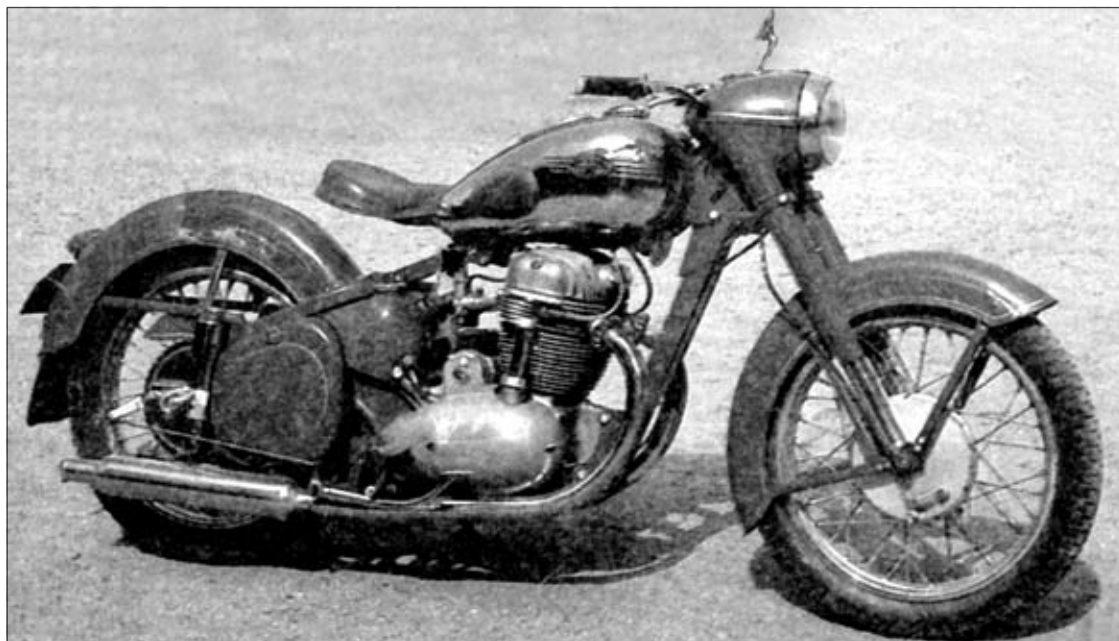


Prototyp jednoválcové třístapadesátky z roku 1946 s ventilovým rozvodem OHC se do sériové výroby nedostal

„Půllitr“ – Jawa 500 OHC

Kromě téměř dokonalé dvoutaktní dvěštapadesátky vyvinuli v Jawě během války i čtyřtaktní jednoválcovou třístapadesátku, jejíž motor byl vybaven ventilovým rozvodem OHC. Jenže technicky vyspělý motocykl by jen stěží uspěl na chudém poválečném trhu, a tak přednost dostal jednoduchý „pérák“, a i když se čtyřtaktní třístapadesátka objevila v rámu motocyklu se značkou Jawa, šlo už jen o speciál určený pro terénní závody. Čas čtyřdobé Jawy měl však ještě přijít a netrvalo to ani tak dlouho. Už v roce 1950 byl pro sériovou výrobu připraven motocykl, který bude pro mnoho motocyklistů strojem snů ještě mnoho let po ukončení výroby.

V roce 1952 si první šťastný zákazník mohl odvézt Jawu s typovým označením 15/00. Robustní stroj byl poháněn vzduchem chlazeným čtyřtákním dvouválcem s ventilovým rozvodem OHC a kolmým šnekovým převodem poháněnou vačkovou hřídelí. Válce byly tvořeny společným odlitkem z hliníkové slitiny, do které byly pevně zalisovány litinové vložky. Při objemu válců 488 cm³ (Ø 65 x 73,6) dával při 5 500 ot/min. výkon 19,1 kW (26 k), který byl přenášen na zadní kolo prostřednictvím čtyřstupňové převodovky. O přípravu směsi se staral karburátor Jikov 2924H, mazání zajišťovalo olejové čerpadlo s oddělenou olejovou nádrží o objemu 4,5 litru.

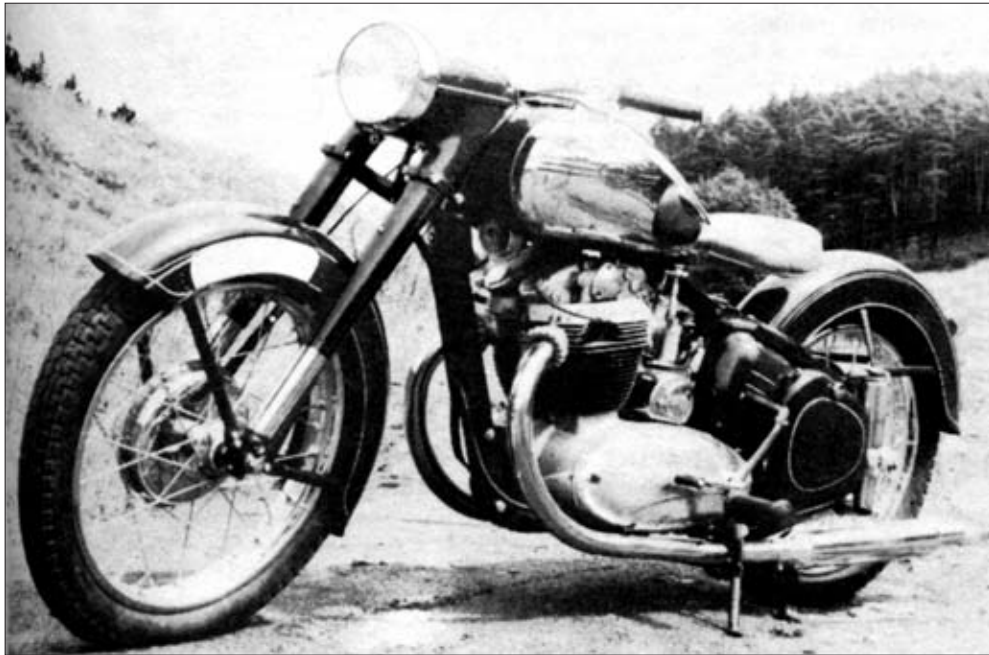


Jawa 500 OHC typ 15/00 z roku 1952 je známá pod přezdívkou „Šnek“

Rám motocyklu vycházel z rámu použitého pro Jawu 250, samozřejmě s patřičným zesílením. Vždyť Jawa 500 OHC měla být používána i pro jízdu s přívěsným vozíkem Velorex typ 561. Rám se od slabších motocyklů Jawa lišil kromě místních zesílení také tím, že v jeho spodní části jej nahrazoval blok motoru s převodovkou. Také palivová nádrž o objemu 16 litrů se sedlem nikterak nezapírala své příbuzenství se světově proslulým „pérákem“. Přední vidlice prvních prototypů čtyřtákní pětistovky sice ještě měla původ v přední vidlici „péráka“, ale sériové stroje již byly vybaveny přední vidlicí i světlometem z nástupnické „kývačky“, o které teprve bude řeč. Rozměry pneumatik byly u předního kola 3,25-19 a u zadního kola 3,50-19. Motocykl vážil 156 kg dosahoval maximální rychlosti 135 km/h při průměrné spotřebě 4 litry na 100 km.

Jawa 500 OHC typ 15/00 byla velice brzy modernizována. Původní magnetové dynamo Lucas bylo nahrazeno dynamo – bateriovým zapalováním PAL s dynamem o výkonu 60 wattů a na válci motoru na první pohled zaujal přepracovaný ventilový rozvod se šroubovým ozubením, avšak silné radiální tlaky v horním ložisku svislého hřídele nezajišťovaly dostatečnou provozní spolehlivost, takže bylo možné očekávat další modernizaci. Takto upravené motocykly dostaly nové typové označení Jawa 500 OHC typ 15/01.

Každý válec měl po jednom svislém sacím a výfukovém ventilu, ovládaném krátkými dvouramennými vahadly. Mazání motoru s tzv. suchou klikovou skříní zajišťovala tlaková oběhová mazací soustava zásobovaná ze samostatné olejové nádrže připevněné na rámu pod sedlem, která současně plnila i funkci chladiče oleje. Ten se ze dna klikové skříně odsával do zbývajících dvou komor zubového čerpadla a odtud se vracel do nádrže.

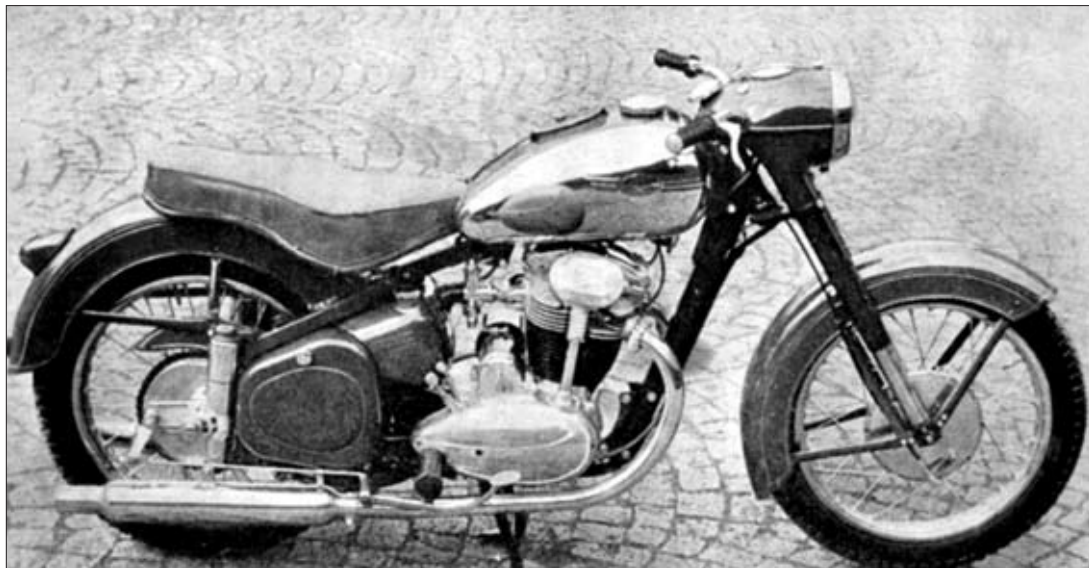


Jawa 500 OHC typ 15/01 z roku 1952 – pohled z levé strany



Jawa 500 OHC typ 15/01 s jednosedlem a malými brzdovými bubny byla vyráběna v letech 1952–1954

Další modernizaci byl půllitr podroben počátkem roku 1953, kdy dostal také nové typové označení Jawa 500 OHC typ 15/02. V nálitcích hlavy válců byla sice stejně jako u předchozích verzí pětistovky uložena ložiska vačkového hřídele a vahadel ventilů, rovněž pravý čep příčně uloženého vačkového hřídele nesl kuželové kolo, do něhož zabíral kuželový pastorek svislého, tzv. královského hřídele pohonu ventilového rozvodu OHC, ovšem toto kuželové soukolí dostalo na rozdíl od předchozí verze přímé ozubení.



Na dobovém snímku je Jawa 500 OHC ještě s malými bubny, ale už s dvojitým sedadlem. Takto se motoristům představila Jawa typ 15/02 v roce 1954



Tentýž model z druhé strany na fotografii ze stejného roku



Pohled na motor Jawa 500 OHC

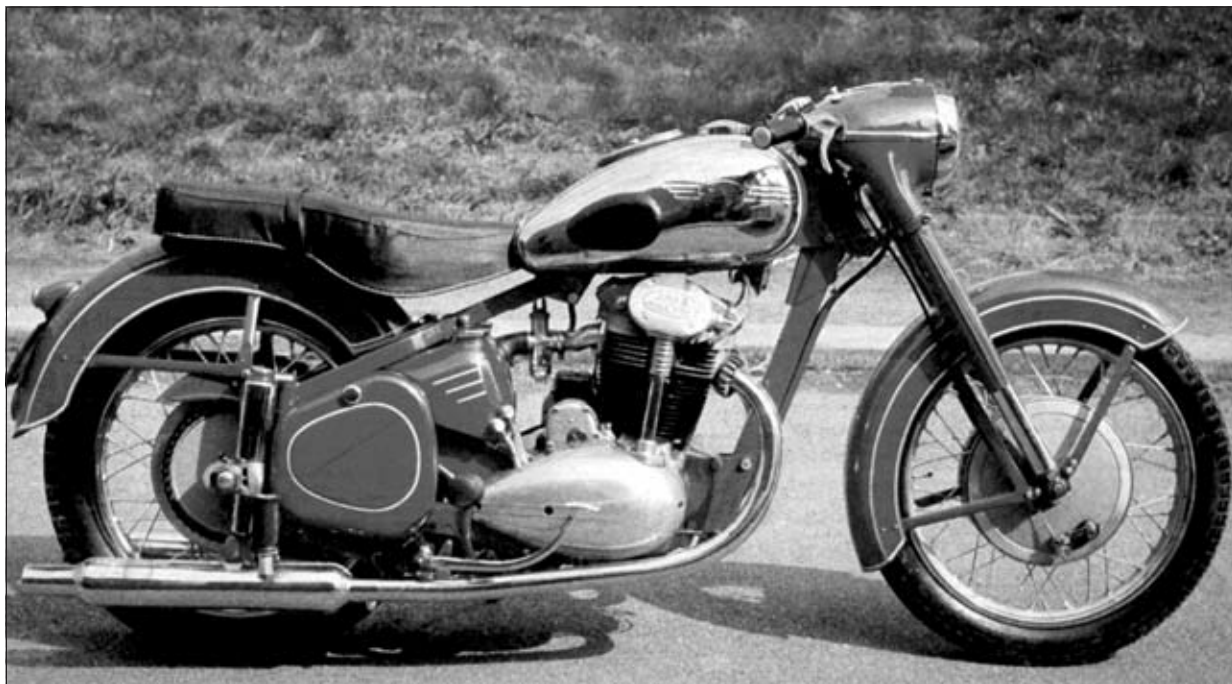


Snímek z novodobého veteránského srazu zobrazuje Jawu 500 OHC typ 15/01 upravenou do podoby, ve které se objevila na startu Heinzovy soutěže v roce 1950. Tehdy se ovšem jednalo o typ 15/00.

Díky úpravám motoru vzrostl výkon na 20,6 kW (28 k) a maximální rychlost na 147 km/h při současném nárůstu hmotnosti na 174 kg. Čtyřstupňová převodovka zůstala beze změn včetně tehdy módního polosamočinného mechanismu vypínání spojky. Od starších provedení je nová pětistovka na první pohled snadno identifikovatelná podle velkých brzdových bubnů, a pokud se jedná o motocykl vyrobený po roce 1956, pak také podle pohodlného dvojseďla.

Takto upravený motocykl vydržel na výrobních linkách až do roku 1958 a celkově bylo vyrobeno na 7 000 kusů všech verzí této elegantní Jawy. Uvažovalo se sice o pokračování výroby silného čtyřtaktu, který by se od stávající pětistovky lišil jinou zadní vidlicí vycházející z vidlice použité u již zmiňované „kývačky“, ale k sériové výrobě už nedošlo a půllitr se stal na dlouhá léta posledním čtyřtakterem domácí produkce.

Pětistovka bezesporu patřila k nejhezčím motocyklům padesátých let, vynikala nízkou stavbou a její elegantní design budil dojem sportovně laděného stroje. Jenže tomu příliš neodpovídaly její jízdní vlastnosti. Rám motocyklu, v podstatě převzatý od motocyklů objemových tříd 250 a 350 cm³, byl i přes všechna provedená zesílení málo tuhý, což se samozřejmě nejmarkantněji projevovalo během ostřejší jízdy na zatáčkovitě trati. Tahle disciplína opravdu nepatřila k nejsilnějším stránkám jinak přitažlivé pětistovky. K tomu můžeme připočíst velký počet spojů jednotlivých motorových částí, a z toho vyplývající značnou poruchovost, samozřejmě v porovnání s jednoduchým, a tím pádem i spolehlivým „pérakem“. Ale i tak byl půllitr motocyklem velmi žádoucím i pro generaci, která vyznávala jízdu na dvou kolech ještě po třiceti letech od ukončení jeho výroby.



Poslední sériové provedení Jawy 500 OHC typ 15/02 bylo vyráběno v letech 1954–1958

Největší výrobce

Po druhé světové válce se syn zakladatele značky Karel Janeček pokoušel o navrácení alespoň části rodinného podniku. V jeho snahách jej podporoval bývalý generální ředitel Jawy Dr. Jaroslav Frei, který měl významný podíl na přípravách nových motocyklů pro poválečné období. Únor 1948 znamenal konec všem nadějím na obnovení předválečného rozvoje značky v čele s bývalým vedením firmy a Dr. Jaroslav Frei se přes veškeré své zásluhy ocitnul na listině nežádoucích osob. Jediné východisko z této situace pro něj představovala emigrace do zahraničí.



Firemní znak Jawy používaný ještě v prvních poválečných letech

Už v červenci roku 1945 bylo dohodnuto rozdělení sféry zájmů ve výrobě a prodeji motocyklů v poválečném Československu. Jawa se měla v budoucnu věnovat vývoji a výrobě motocyklů s objemem pouze 250 cm³, strakonická ČZ byla vybrána pro menší objemové třídy a objemová třída 350 cm³ byla svěřena značce Ogar. Dalším z bodů byla příprava výroby tzv. jednotné národní řady motocyklů s dvoudobými vzduchem chlazenými motory o objemu 150, 250 a 350 cm³. Na vývoji těchto motocyklů se spolupodíleli i zaměstnanci podniku Česká zbrojovka Strakonice. Stopadesátka měla být vyráběna s motorem vyvinutým ve Strakonících, obě vyšší třídy měly používat motor dosud pohánějící „pérák“.

Ještě v padesátých letech všechno vypadalo na to, že před Jawou se otevírá slibná budoucnost jednoho z největších světových výrobců motocyklů. Po znárodnění československého průmyslu bylo v Jawě modernizováno výrobní zařízení a na počátku padesátých let nepředstavovala roční produkce 60 000 motocyklů žádný problém. Úspěšný „pérák“ byl v roce 1953 nahrazen ještě úspěšnější „kývačkou“ a vzhledem k nenasytnosti obrovského a přitom nepříliš náročného trhu v Sovětském svazu bylo možné klidně oželeť i náročnější západoevropské zákazníky. V budoucnu se tato jednostranná orientace ukáže být více než chybou, ale zcela určitě ne chybou jedinou.

Celá tragédie našeho motocyklového průmyslu začala nenápadně v padesátých letech. Z bývalého společenství podniků Jawa byl vyčleněn pozdější národní podnik METAZ a továrna na výrobu automobilů v Kvasínách byla převedena pod tehdejší AZNP Mladá Boleslav. V roce 1953 byl podnik Moto Jawa přejmenován na Závody 9. května a v roce 1954 došlo v souladu s realizací centrálně řízeného hospodářství ke spojení bývalých rivalů, značek Jawa a ČZ, do společného podniku, který měl produkovat motocykly tzv. jednotné řady. Otcem konceptu těchto motocyklů byl Josef Jozíf.

Unifikace měla jít ještě dál, než tomu bylo v případě předchozích modelů. Hlavním cílem bylo dosažení co možná největšího objemu produkce při minimálních nákladech, čehož bylo možné dosáhnout unifikací výroby, a tak přišla na svět značka Jawa-ČZ. Pod touto značkou měla být vyráběna řada čtyř motocyklů v kubaturách 125, 175, 250 a 350 cm³, které měly být odvozeny od základní dvěstěpadesátky Jawa. Všechny modely jednotné řady měly mít shodný podvozek, dynamoakumulátorové zapalování, čtyřstupňovou převodovku a samočinné vypínání spojky. A ještě jedna maličkost – starý znak Jawy s nábojnicí byl nahrazen znakem novým, nesoucím místo nábojnice písmeno Z, signalizující spojení se značkou ČZ.

Nejmenším motocyklem jednotné řady se stala stopěťadvacítká, poháněná stejně jako stopěťasedmdesátka novým motorem Jawa-ČZ, který vznikl zmenšením motoru Jawa 250. Jenže nových motorů pro slabší objemové třídy bylo málo, a tak před náběhem výroby typů 125 a 175 bylo nutné přistoupit k výrobě mezitypu Jawa-ČZ 125 a 150 sice s původním motorem ČZ 125 a 150 známým ze strakonického typu C, ale už s novým podvozkem shodným s podvozkem větších modelů představených v roce 1953. V prvních letech produkce tedy stopadesátka nahrazovala silnější stopěťasedmdesátku a současně doplňovala chybějící počty souběžně vyráběné stopěťadvacítky.



Jednou z vedoucích osobností poválečné Jawy byl konstruktér Josef Jozíf



Prototyp motocyklu tzv. „jednotné řady“ z roku 1951

Celý projekt nepřežil pět let. V roce 1959 museli i ti nejzavrtzelejší zastánci tohoto přístupu snažícího se dosáhnout maximálního počtu vyrobených motocyklů při minimálních nákladech uznat, že pouhé direktivní spojení dvou podniků bez vytvoření logistického zázemí nemůže spolehlivě fungovat, a v roce 1959 došlo k osamostatnění obou značek. Nedostatkem plánovaného motocyklového programu byla skutečnost, že nedošlo k vytvoření jednoho mohutného motocyklového podniku ani k takovým investicím, aby moderní motocykly bylo možné vyrábět opravdu velkosériově.

Kývačka – Jawa 250/353 a Jawa 350/354

Na podzim roku 1953 představila Jawa motocykl, který se udržel ve výrobě dvacet let a jehož produkce bude představovat jen stěží uvěřitelný počet téměř jeden a půl milionu vyrobených motocyklů exportovaných do 120 zemí celého světa. První prototypy nového motocyklu byly hotovy už v roce 1951 a od pozdějších sériových strojů se lišily o něco výš uchyceným předním blatníkem, jiným tvarem podsedlových schránek a zadního blatníku. Pohonnou jednotkou prototypů byl samozřejmě motor pohánějící sériového „pěráka“.



Reklamní fotografie – idylka s Jawou 250 a 350 „jednotné řady“ raného provedení s tzv. „kytarovým sedlem“ z let 1953–1955. Pro reklamní účely byly použity předsériové prototypy lišící se od sériové produkce mimo jiné i tvarem zadního světla

Nový model představoval vlastně dva motocykly v jednom, vzhledem k tomu, že do jednotného rámu byly montovány dva motory v objemových třídách do 250 a 350 cm³. Tak vznikla Jawa 250 typ 353 a Jawa 350 typ 354, jejichž sériová výroba byla zahájena v roce 1954. Stejná modelová politika byla ostatně použita už u předchozího modelu Jawy 250/350 „pérák“ a je nutno dodat, že jakkoliv nové Jawy ovlivnily další směr vývoje konstrukce i designu v celosvětovém měřítku, přece jen jejich uvedení na trh nepředstavovalo takovou událost, jako tomu bylo v případě jejich předchůdců. O popularitě „péráka“ ostatně svědčí i to, že v prvních letech produkce typů 353/354 ještě dobíhala produkce Jawy 350 typ 18.



„Kývačka“ Jawa 250 typ 353 z roku 1954

Stejně jako Jawa 250 typ 10, která si brzy po svém představení vysloužila přezdívku „pérák“, tak i Jawa modelové řady 353/354 dostala od široké motoristické veřejnosti přívlastek „kývačka“ podle dlouhozdvihového hydraulicky tlumeného pérování předního i zadního kola, které mělo zdvih pérování vpředu/vzadu 130/100 mm. Vzadu se objevila kyvná vidlice s dvojicí hydraulických tlumičů, dovolující mnohem větší zdvih a tím pádem i výrazně zlepšující jízdní komfort. Na rozdíl od předchozího „péráka“ neměla přední vidlice ve své spodní části žádnou gumovou ochranu, ale kluzáky s hydraulickým tlumičem. Zmenšila se také velikost použitých kol, namísto dosavadních 19“ kol byla montována modernější 16“ kola se zvětšeným plechovým nábojem, i když stále jen jednostranných brzd. Obdivovanou novinkou bylo zapouzdření sekundárního řetězu i společné dvousedlo pro jezdce a spolujezdce. Řešením podvozku motocykly jednotné řady předběhly světovou konkurenci o několik let.

Původně byl v plánu i vývoj nového motoru s hliníkovými válci, ale nakonec byly použity mírně modifikované motory pohánějící předchozí model. Dvěstěpadesátka byla poháněna vzduchem chlazeným dvoutaktním jednoválcem o zdvihovém objemu válců 248,5 cm³ (Ø 65 x 75 mm) s kompresním poměrem 6,25:1 a výkonem 8,8 kW (12 k). V porovnání s motorem předchozí Jawy 250 typ 11 se změnilo pouze vyosení řetězového kola sekundárního převodu, přičemž zadní řetěz byl plně zapouzdřen. Ukostření bylo změněno z minusového pólu baterie na plusový a současně s touto novinkou přišla i nová spínací skříňka s ampérmetrem, tvořící jakýsi hliníkový kryt na horní části palivové nádrže. Při pohotovostní hmotnosti 135 kg dosahoval motocykl největší rychlosti 110 km/hod.

Nejúspěšnějším typem celé řady, zahrnující i menší objemové kubatury, se stala třístapadesátka, rovněž vzduchem chlazený dvoutakt, ovšem se dvěma válci o celkovém objemu 344 cm³ (Ø 58 × 65), který dával při kompresním poměru 6,8:1 výkon 11,7 kW (16 k) při 4750 ot/min., což umožňovalo 145 kg vážícímu motocyklu dosáhnout nejvyšší rychlosti 115 km/h.



Předseriový prototyp se od standardního provedení Jawy 353 typ 01 vyráběné od roku 1953 do roku 1955 lišil jen detaily

Novinkou na rozdíl od motorů použitých k pohonu obou motocyklů byl jejich design. Celá zadní část motocyklu, prakticky od motoru až k zadnímu blatníku, byla elegantně zakryta plechovými výlisky a po obou stranách motocyklu byly umístěny rozměrné uzamykatelné podsedlové schránky určené k uložení akumulátoru, předepsaného nářadí a dalšího vybavení. V porovnání se současnou motocyklovou produkcí znamenal tento typ designu příklon spíše k řešení obvyklejšímu u skútrů, čemuž odpovídalo i použití kol o menším průměru, ale je nutno dodat, že soudobým motoristickým tiskem byl přijat velmi příznivě a nejen u nás, ale i v zahraničí se psalo v tom smyslu, že Jawa opět ukázala směr, kterým se budou motocykly v budoucnu vyvíjet.

Už po roce od představení obou motocyklů proběhla na obou typech první modernizace. Pro export bylo vyráběno provedení 353-02 a 354-02 s jednopákovou úpravou řazení a spouštění motoru.

Toto řešení sousého hřídele řazení a hřídele spouštěče na axiálně posuvném hřídeli bylo chráněno zahraničním patentem a v roce 1955 byla stejná úprava použita i pro domácí trh na motocyklech s označením Jawa 250 typ 353-03 a Jawa 350 typ 354-03. V listopadu roku 1956 se na motocyklech objevil nový široký náboj kol s novým uchycením výpletu kol a širšími brzdovými čelistmi o průměru 160 mm a šířce 35 mm.

Další rozsáhlá modernizace přišla v dalším roce, přesněji v únoru roku 1957, kdy se představila varianta Jawa 250 typ 353/04 a Jawa 350 typ 354/04. Od staršího provedení se lišila kompresním poměrem zvýšeným ze 7,2 na 7,4:1 a použitím většího průměru tlumicích pružin, které byly nyní vně nosných trubek přední vidlice, což



Dvěšestpadesátka Jawa typu 353 po první modernizaci v roce 1955

REPUBLIKA ČESKOSLOVENSKÁ

ÚŘAD PRO VYNÁLEZY

Třída 63 k, 26.

Vydáno 1. září 1954.

PATENTNÍ SPIS č. 82829

JOSEF JOZÍF, PRAHA.

Startovací a řadicí zařízení, zejména pro motocykly.

Úvodní strana patentního spisu k řešení jednopákového řazení a spouštění motoru

Toto je pouze náhled elektronické knihy. Zakoupení její plné verze je možné v elektronickém obchodě společnosti eReading.