

Motocykly JAWA a jejich historie



Text pochází převážně z publikace „Věčná Jawa 1929-1989“, část textu napsal Jan Vošalík

I. POČÁTKY FIRMY

1. ZAKLADATEL

František Janeček se narodil 23. ledna 1878 v Klášteře nad Dědinou, v malé obci na východě Čech. Původně se chtěl stát lékařem, ale díky jeho otci se tomu tak nestalo. Po základním vzdělání odejel do Prahy, kde absolvoval strojní průmyslovou školu, z níž zamířil na studia elektrotechniky. To byl obor, který na přelomu 19. a 20. století nabíral dech a sliboval velkou budoucnost. Po absolutoriu v Berlíně vedla cesta mladého inženýra přes firmu Schuckert k pražské firmě Kolben ve Vysočanech, která patřila k jedné z největších elektrotechnických továren v mocnářství. Janeček byl schopný a nadaný muž, jenž se na svém místě osvědčil. Ve 23 letech byl vedením pověřen postavit novou továrnu v Nizozemí, kde kromě toho studoval techniku v Delftu.



Osudová se mu stala nehoda na jízdním kole při srážce s vozem. Tehdy ho ošetřovala mladá žena, dcera vyníka havárky, která se stala brzy matkou jeho syna. Jejím vkladem do manželství byl i nemalý finanční přínos. V Nizozemí se Janeček blýskl prvním z řady vynálezů - ve svých čtyřadvaceti letech si nechal patentovat nový způsob přívodu proudu pro pouliční elektrickou dráhu, který od něho koupili Angličané za 2000 liber. Po čtyřletém pobytu za hranicemi tehdejšího Rakousko-Uherska ho zavolala firma zpět do Prahy, kde se stal šéfem mechanické dílny. Tady zkonstruoval generátory o výkonu 1000 k, které v pražské elektrárně sloužily po 30 let.

Janeček byl každopádně schopnější a v dílně nemohl dosáhnout plného rozvoje. Firmu Kolben opustil o dva roky později. V roce 1907 odešel do zahraničí, kde sbíral zkušenosti u německých a anglických firem. V roce 1908 se vrátil do Prahy. Ve svých 31 letech se osamostatnil a otevřel si vlastní strojírenskou laboratoř a mechanickou dílnu. Základní kapitál pocházel z jeho patentu na změnu obloukové lampy, který zakoupily dvě německé firmy za 70000 marek a také věno manželky.

Ve své laboratoři a dílně s třinácti zaměstnanci realizoval své nápady, které nabízel různým firmám. Z dnešního pohledu by bylo možné nazvat jeho tehdejší podnikání jako know-how. Snad největší úspěch z té doby slavil jeho dálkově ovládaný reklamní panel, který byl instalován na střeše domu na Jungmannově náměstí.

Situaci změnila první světová válka. Po krátké aktivní službě na italské frontě se Janeček vrátil k rýsovacímu prknu a ohlásil hbitě šedesát patentů. Je vhodné se zmínit o zařízení ke zkouškám rozbušek kanónů a minometů spojených s leteckým motorem, kdy hlaveň byla umístěna za vrtulí. Nejznámější vynález z této doby byl Janečkův ruční granát, především pro modernizovanou bezpečnostní zápalku.



Po válce začal Janeček výrobu těchto granátů v Praze-Žižkově. Krátce na to, v roce 1920, převzal výrobu přesných vah v Mnichově Hradišti. V chemické továrně zařídil svůj závod a spojil se s nástrojařem Františkem Kohoutkem. Oba partneři se ale nesjednotili a za několik týdnů se opět rozešli. Kohoutek si nechal vyplatit 50000 korun a tím jeho spolupráce s Janečkem skončila. Janeček proto pokračuje sám na základě své tvůrčí činnosti jako technik a konstruktér. V roce 1922 kupuje továrnu na předměstí v Praze - Nuslích, kde dříve stálo staré pohostinství "Na zelené Lišce". Továrna je ovšem příliš nadhodnocený výraz pro dílnu po obuvnické firmě Sachs v budově starého hostince.

Brzy poté, v roce 1923, vybudoval Janeček nové haly, jenž si označení továrna zasluhují. Do nich pak převedl výrobu z Mnichovského Hradiště.

Investovat do tohoto velkého podniku mu umožnily objednávky Ministerstva národní obrany na přestavbu kulometů Schwartzlose, které převzalo mladé Československo z vybavení armády dřívější Rakousko-Uherské monarchie. Zbraně byly stavěny pro municí typu Manlicher, československá armáda byla ale vybavena municí Mauser. Proto byl ve zbrojovce Janečkem kulomet přepracován. Jelikož počet kulometů byl menší než armáda potřebovala, obdržel Janeček také zakázku k vytvoření nového typu. Na rozdíl od kulometů výroba granátů klesla pro malý zájem odběratelů. V roce 1926 byla proto jejich výroba definitivně zastavena. Vojenské objednávky umožnily rozšíření továrny a modernizaci technologií. Kulometry byly ovšem zastaralé a těžké, takže bylo jen otázkou

času, kdy o ně ministerstvo ztratí definitivně zájem. To se přihodilo v roce 1928, kdy Zbrojovka v Brně přišla s novým vzorem této zbraně (ZB 26).

Janeček byl v této době se svým podnikáním plně vytížen, vyráběl různé produkty - od psacího stroje až po šicí stroje. Mohl si dovolit výrobu těchto náročných a přesných strojů, neboť mu to dovozovala dosavadní praxe, vybavení továrny a pracovní potenciál. Nakonec se rozhodl pro výrobu motocyklů. Zbrojovka Dipl. Ing. F. Janeček změnila výrobní program.

2. BYLO ROZHODNUTÍ SPRÁVNÉ?

V Československu měla výroba motorových vozidel mnohaletou tradici, neboť první motocykl uviděl světlo světa již v roce 1899, byl to Laurin a Klement.

V roce 1928, kdy se Janeček rozmýšlel co má dále dělat, bylo v Československu 21 motocyklových výrobců, značek jako Čechie, Itar, Terrot, Orion a především Premiér a Praga měli dobré jméno. Ovšem jednalo se většinou o malosériovou výrobu. Například největší firma Praga vyráběla jen několik stovek kusů. Na domácím trhu byly československé značky zastoupeny jen minimálně, převážná většina všech nabízených motocyklů byla zahraniční výroby. Zájem o ně byl však obrovský. Co domácí sériové výrobě chybělo byl kapitál. Janeček jím disponoval a jeho rozhodnutí bylo tedy správné.

Také jeho druhé rozhodnutí bylo naprosto odůvodněné. Nechtěl totiž vyvíjet vlastní stroj, ale rozhodl se koupit licenci na již vyvinutý motocykl. Bylo to rozumné, neboť neztratil žádný čas a spolehlivá a osvědčená konstrukce je již poloviční úspěch. A tento úspěch si chtěl Janeček samozřejmě zajistit. Byl podnikatel, který se neobával velkorysých plánů. Jeho cílem byla sériová výroba po vzoru Tomáše Bati a Henryho Forda s jejich organizací práce a pásové výroby. Motocykl, pro který se Janeček rozhodl, ukázal, že správně pochopil situaci na trhu i s výrobou souvisejícími problémy. Pro svůj zbrojní závod získal licenci na motocykl Wanderer 500 OHV (přel. Vandrovník).

3. LABUTÍ PÍSEŇ V CHEMNITZI - PREMIÉRA V PRAZE

Wanderer byla známa německá značka z Chemnitzi (dříve Karla-Marx-Stadt, NDR), která již v roce 1902 vyráběla první motocykly. Wanderer poskytoval záruku kvality a technické vyspělosti. Tyto jednoválce (327 a 387 cm³) a dvouválce ve tvaru V (408 a 616 cm³) se osvědčil již za první světové války. Také z konstrukčního hlediska se vyznačovaly řadou pozoruhodných řešení, především čtyřtaktní dvouválec (708 a 749 cm³) měl čtyři ventily na válec. Wanderer měl prvotřídní dílenské zpracování, bohatou výbavu a vysokou jakost materiálů, což však motocykl velmi prodražovalo. Přes zvýšený výkon a rychlost se v polovině dvacátých let zhoršovaly jízdní vlastnosti, což mělo za následek špatnou obchodní bilanci. Firma chtěla a musela přinést již proto něco nového, protože konkurence sílila, především díky BMW. Nový motocykl konstruktéra Alexandra Novikoffa se jevil jako dobrý tah. Vznikl v roce 1927 a byl to motocykl nové generace. Jeho lisovaný trojúhelníkový rám byla novinka proti dosavadním trubkovým. Tento Wanderer měl čtyřtaktní jednoválcový motor OHV, nádrž posazenou na rám a přední vidlici z trubek. Zajímavý byl pohon zadního kola hřídelí, což prozrazuje, že půllitr byl postaven proti BMW.



definitivně ukončili výrobu motocyklů, zatímco v továrně "Na zelené lišce" se připravují na její premiéru.

4. JAWA

V Praze se správně rozhodli, že nový výrobní program by měl přijít pod novou značkou. Kdo navrhnul, spojit první dvě písmena jmen Janeček a Wanderer do slova JAWA, měl šťastný nápad. Vznikla jednoduchá, lehce srozumitelná a vyslovitelná obchodní značka. Pro domácího zákazníka mělo toto jméno také ještě zvláštní nádech, díky písmenu W, které se v českém jazyce téměř nevyskytuje. JAWA byla zpočátku značka bez grafické podoby.

17. srpna 1929, v půl jedenácté dopoledne (u přihlášky je také uveden čas) dostala Zbrojovka Dipl. Ing. F. Janečka novou ochrannou značku, zapsanou na tehdejší patentním úřadě pod číslem 37 525/Praha.

Ochranná známka byla zapsána dříve, než došlo k prvnímu veřejnému předvedení motocyklu. Premiéra se konala na pražském podzimním autosalóně. Ještě před zahájením (9. října) nechal Janeček registrovat ochrannou známku také u světové organizace pro duševní vlastnictví v Ženevě.

Z počátku ani nepočítal s grafickým ztvárněním značky, také písmo nebylo jednotné. O tom vypovídá nápis JAWA na palivové nádrži motocyklu v prvních letech výroby, který se odlišoval od nápisu na odlitku krytu ventilových rozvodů a od nápisu JAWA na malé skřínce pod držákem nosiče zavazadel.



Ochranná známka JAWA v oválu, jak ji dnes známe, spatřila světlo světa o dva roky později. Vyskytla se na palivové nádrži třetí a poslední série JAWA OHV. V oválu byl nápis JAWA, uprostřed v dolní části byly iniciály Františka Janečka takové jako na jeho dřívějším granátu. Od těchto iniciál vedli vlevo a vpravo šestice paprsků. Tato značka byla registrována 31. března 1936 pod číslem 56 772/Praha. Kdo byl autorem se dnes již nedá zjistit.

5. PRVNÍ JAWA

První motocykl z Janečkovy továrny byl poprvé představen na Pražském autosalóně, jehož brány se otevřely 23. října 1929. První JAWA se lišila od svého německého vzoru řadou detailů, nejvíce však kapkovitou palivovou nádrží.



Půllitr měl čtyřtákní jednoválcový motor o objemu 498,7 cm³ (ø80x90) s půlkulatou spalovací komorou a výkonem 13 KW (18 PS). Uložen byl ve dvojitém lisovaném rámu. Přední vidlice měla krátký zdvih a byla odpružena listovým pérem. Motor měl suchou klikovou skříň, tlakové oběhové mazání, s motorem v jedné skříni byla třístupňová převodovka ovládána ruční pákou. Pohon zadního kola obstarala hřídel s odpruženým spojením. Zadní vnější pásová brzda působila na hnací hřídel. Na ráfky se montovaly pneumatiky 27x4. Jednosedadlové provedení vážilo 175 kg, dosahovalo maximální rychlosti 95 km/h a spotřeba byla 5 až 6 litrů/100 km. Cena nového motocyklu byla stanovena na 14 890 korun včetně elektroinstalace Bosh. S přívěsným vozíkem stála JAWA celých 17 000 korun.



Již při premiéře se motocykl předvedl v barevném provedení, které je tradiční pro všechny Jawy. Motocykl byl červený s krémově žlutými ozdobnými čarami.

Jak se brzy ukázalo, nebyla tato kategorie motocyklu správnou volbou, hlavně díky vysoké ceně. V téže době stála Aerovka s jednoválcovým motorem v základním provedení stejně jako JAWA s přívěsným vozíkem. Na tehdejšímu trhu byla nabídka opravdu bohatá.

Mimo to měl půllitr mnoho konstrukčních chyb, zejména se lámala přední vidlice. Proto byla u druhé série přepracována přední vidlice a rám byl vyroben z lisovaného plechu. Nový byl také světlomet, tentokrát výrobek firmy Bosh s posuvným parabolickým zrcadlem místo dosavadního válcovitého světlometu. Druhá série z roku 1930 zlevnila na 14 000 korun.

Třetí série (1931) se odlišovala od předcházející novým výfukovým tlumičem, který měl místo původní koncovky ve tvaru "granátu" koncovku ve tvaru "rybího ocasu". Na nádrži byla již značka

Jawa v oválu. Také jízdní vlastnosti motocyklu se zlepšily díky nové čtyřstupňové převodovce, která byla za doplatek. Třetí série Jawy 500 OHV v provedení sólo stála 12 000 korun.

Byla ale doba hospodářské krize a motorky byly nejen těžké ale i drahé. Není tedy divu, že Janečkův sen velkosériové výroby nebyl stále na dosah. Díky vylepšení se Jawa těšila velké oblibě. Do roku 1931 bylo zhotoveno údajně celkem 1 016 kusů, což na tehdejší dobu nebylo málo. Za svou robustní podobu dostal půllitr všelijaké přezdívky, nejznámější byla "rumpál".

Vzhledem k dostatečně výkonnému motoru se motocykl často opatřoval přívěsným vozíkem. Přívěsný vozík měl standardně nožní pákou brzděné kolo. Brzdový pedál se nacházel blízko brzdového pedálu motocyklu. A tak řidič mohl, dle potřeby, mačkat obě brzdy současně nebo každý pedál zvlášť. Ačkoliv byl motocykl těžký, byla Jawa 500 OHV provozně velmi spolehlivý motocykl.

6. CO SE STALO DÁLE?

Ještě v roce 1931, tedy tři roky po zahájení výroby nové Jawy, činil zisk z prodeje zbraní dvojnásobek zisku z prodeje motocyklů. Janeček se však rozhodl, jednou nastoupenou cestu nevzdát, ač mu bylo jasné, že musí vyrazit jiným směrem. Díky hospodářské krizi, která ohromila celou Evropu, klesla kupní síla zákazníků a s tím se musel vyrovnat. Co se týče technického zázemí byla na tom zbrojovka dobře, nemohl ale konkurovat ostatním zbrojovkám nebo strojírenským gigantům. Zabývat se dále výrobou jednostopých vozidel, bylo rozumné, ale těžký půllitr musel být nahrazen spolehlivým levným motocyklem.

Také tentokrát bylo výhodnější, hledat licenci za hranicemi. Proto jel Dipl. Ing. Janeček mladší do Anglie, jejíž produkce motocyklů byla v té době proslulá na celém světě - byly to značky BSA, Norton, Matchless, AJS a další. Výsledkem této cesty byl kontakt s Georgem Williamem Patchetem, který získal jako automobilový závodník a konstruktér mnoho cenných zkušeností u firem Brough-Superior a McEnvoy v Anglii stejně jako u belgické FN. Patchett neměl jen přehled, ale i technický cit, i když nebyl konstruktér v pravém slova smyslu. Často se nevyznal v komplikovaných výkresech. Ale uvědomoval si, jak má jednoduchý, spolehlivý a levný motocykl vypadat. Již při jeho práci u McEnvoye poznal motory Villiers, které splňovaly všechny uvedené požadavky. Také v Jawě si uvědomovali, že jednoválcový dvoutaktní motor je správné řešení. Měli totiž vlastní zkušenosti, nejen s komplikovaným čtyřtaktním půllitrem. Sotva naběhla výroba, začali v konstrukční kanceláři, především mladý talentovaný Josef Jozíf, myslet na vlastní stroj. Výsledkem byl dvoutaktní hvězdicový trojválec s dvěma písty v každém válci na jedné společné klikové hřídeli, který měl být v předním kole. Tato pohonná jednotka byla příliš komplikovaná a ani rám nebyl o nic jednodušší. Jednalo se vlastně o tříkolku se dvěma koly v zádi vozidla, která se při jízdě navzájem přibližovala. Bohužel nezůstala zachována ani jedna fotografie, ačkoliv byl motor postaven a testován.

Díky Patchettovi se Jawa uchýlila ke koupi motoru Villiers 175 cm³, který byl montován do rámu vlastní konstrukce. Tentokrát se Jawa trefila. Stopětasedmdesátka byl takový šlágr, že to muselo překvapit i nadšeného optimistu Janečka.

7. PRAVÝ STROJ PRO PRAVÝ ČAS

V roce 1932 byla ještě cítit hospodářská krize. Motocykl za 15 000 korun znamenal pro dříve potenciální zákazníky nedostupný luxus. Mnoho výrobců muselo v těchto letech ukončit výrobu. Potkalo to také firmu Premiér z Chebu, která již započala výrobu v roce 1908 a do roku 1932 měla prodaných 4 000 motocyklů. Takovéto situaci se Jawa postavila se stopětasedmdesátkou. "Nejlepší stroj za málo peněz" - hlásal reklamní slogan. Prostý, hezký motocykl byl představen na Pražském autosalóně. Jeho cena 4 650 korun byla neuvěřitelně nízká, o celou třetinu nižší než ostatní motocykly této třídy. Jawa 175 měla tříkanálový dvoutaktní jednoválcový motor o objemu 172,6 cm³ (ø57,2x67), výkon 3,6 kW (5,5 PS) při 3 750 ot. za min. a kompresní poměr 6,7:1. Píst měl deflektor. Magnetogenerátor Villiers 15 W byl zabudován v setrvačniku. Třístupňová převodovka s jednokotoučovou suchou spojkou se obsluhovala ruční pákou, která vedla přímo ze skříně. Rám byl vlastní konstrukce z lisovaného plechu stejně jako kyvná páková vidlice odpružená jednou vinutou pružinou. Palivová nádrž v rámu měla kapacitu 10,5 litrů benzínu míchaného s olejem v poměru 25:1. Hmotnost byla původně jen 70 kg, rozměr pneumatik byl u prvních typů 2,75x25. Motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 70-80 km/h při spotřebě 3 až 3,5 litrů na 100 km. Aby továrna mohla tyto motocykly začít vyrábět již v roce 1932, nekoupila v Anglii jen motory, ale také převodovku, náboje kol, brzdy,



magnetogenerátor, světlomet, karburátor a řetěz. Motocykl působil velice kompaktně, jednoduše a hezky, navíc vypadal sportovně. Nápadný byl výfuk - obě výfuková potrubí vedla do jednoho silného společného kolena, z kterého pak vyčnívala jedna trubka bez tlumiče. V prvním roce bylo vyrobeno 3 020 Villiersek, skoro třikrát víc než půllitrů za tři roky. Malá Jawa byla skutečně prodejní šlágr. Tento typ zůstal ve výrobním programu až do roku 1946, jen za války byla výroba samozřejmě zastavena, jako ostatně u všech motocyklů.



Téměř každý rok bylo u malé Jawy něco pozměněno, zmodernizováno tak, aby se jednotlivé motocykly z celkem sedmnácti sérií odlišovaly. Motocykl byl vyráběn ve dvou variantách, jako lidový typ standard a luxusnější speciál, rozlišující se od sebe bohatostí chromování a množstvím doplňků. Již v roce 1933 se radikálně omezil dovoz primárních dílů a začala výroba dle anglické licence. Do motorek byla montována výhradně anglické magneta, karburátory a řetězy. V tomto roce rovněž převážila produkce motorek nad válečnou výrobou, v poměru 18 miliónů ku 3,5 miliónů korun.

V roce 1934 obdržel motocykl magnetogenerátor Jawa 30 W, dvoupáčkový karburátor Amal-Fisher a nový zkrácený výfuk s tlumičem.

V průběhu dalších let byly motocykly vybaveny novou sedlovou nádrží a přestavěným motorem se sedmi-kanálovým systémem s plochým válcem. Kromě toho byl montován usměrňovač a baterie a za doplatek byla k dostání také elektrická houkačka. Opět došlo ke změně výfuku. Motocykl měl nyní dva dlouhé tlumiče výfuků a nový bohatě žebrovaný válec. Motor měl zvýšený výkon a na motocyklu bylo mnoho dalších nových konstrukčních prvků.



Na Pražském autosalóně v roce 1938 Jawa umožňovala návštěvníkům testovací jízdu. Byla to reklama k nezaplacení. Stopětasedmdesátka se osvědčila tak dobře, že v témž roce vytvořila Jawa sérii asi padesáti motorek s dvojitým řízením k instruktáži nových motocyklistů. Jawa s dvojitým řízením se stala středem pozornosti také v tehdejší odborném i denním tisku. Tyto motocykly byly chráněny československou právní ochranou známkou vynálezu, neboť

byly první tohoto druhu. Celkem se vyrobilo 27 535 kusů Jawy 175 a její cena poklesla v průběhu let až na 3 490 korun (1936). Tento motocykl se rovněž zasloužil o motorizaci tehdejšího Československa. Dovoz motocyklů z ciziny byl téměř zcela zastaven. Během roku 1930 bylo nabízeno 94 % zahraničních značek a jen 6 % domácích, zatímco v roce 1937 bylo už jen 6 % motocyklů z ciziny. Továrna "Na zelené lišce" udělala konečně ten správných krok.

8. CESTA K JAWĚ 350 SV

Vedení Jawy se myslelo, že mezi dvoutaktní stopětasedmdesátkou a čtyřtaktním půllitrem je velká mezera a tak začali přemýšlet, jak by ji nejlépe vyplnili. Nejspíše snad s motocyklem třídy 350 cm³. Již v roce 1931, tedy před premiérou Villierse, se o tom jednalo. Třistapadesátka měla nahradit pětistovku a měla být určena pro velice náročné zákazníky. Prototyp tohoto motocyklu byl představen na Pražském



autosalóně v roce 1934, měl lisovaný dvojitý trojúhelníkový rám s lisovanou přední vidlicí odpruženou centrální vinutou pružinou a velkou palivovou nádrž. Tentokrát postavila Jawa vlastní motocykl s množstvím pozoruhodných prvků. Motor SV byl vybaven elektrickým spouštěčem (dynamo-startér). Převodovka byla u zadního kola, hnána hřídelí podobně jako u Jawy 500 OHV. Při zkouškách se prototyp osvědčil, ale s ohledem na konečné neobvyklé řešení byla sériová výroba příliš drahá. A s drahým motocyklem měli u Janečka, jak se továrně lidově říkalo, již špatné zkušenosti. Postavit druhý vlastní motocykl, skončil s neúspěchem, i když tentokrát z jiného důvodu. Motocyklu nemohlo být z hlediska konstrukce nic vytknuto. Problém byl v tom, že třistapadesátka

stála tolik, jako pětistovka.



Roku 1934 rozšířila Jawa výrobní program přesto o jednu třístapadesátku, ovšem tentokrát zcela ortodoxní. Měla stojatý vzduchem chlazený jednoválcový motor SV o objemu 346 cm³ (ø70x90) a o výkonu 8,8 kW (12 PS), kompresní poměr 5:1. Selektivní čtyřstupňová převodovka byla ovládána buď rukou nebo nohou. Pohon zadního kola řetězem. Rám byl dvojitý stejně jako přední vidlice z lisovaného plechu, vycházelo se z typu Jawy 175. Palivová nádrž o objemu 10,5 litrů byla sloučena s olejovou nádržkou. Ta zásobovala čerstvým olejem čerpadlo s regulací množství a optickou kontrolou mazání. Pozoruhodné byly dvojitě celkové zapouzdření ventilové pružiny. Zapalování bylo buď dynamo-bateriové firmy Bosch nebo dynamo-magnet firmy Miller. Motor byl vybaven karburátorem Amal s regulací paliva a vzduchu. Motocykl se dodával s reflektorem Bosch nebo Miller, který byl o 300 Kč levnější. Elektrická houkačka patřila ke standardnímu vybavení. Motocykl vážil 125 kg, dosáhl rychlosti až 100 km/h a spotřeboval v pravidelném provozu průměrně 3,5 litrů/100 km.

Třístapadesátka byla spolehlivý motocykl s dobrými jízdními vlastnostmi. Zvláště dobře byly ceněny velmi tuhé rámy. Levnější typ motocyklu stál 6 950 korun. Za první rok se vyrobilo 1 000 kusů, v roce 1935 také 1 000 kusů a v roce 1936 ještě 504. V průběhu těchto třech let nebyly provedeny, až na změněný výfuk, skoro žádné změny. Mladší třístapadesátka SV dostala klasický tlumič ve tvaru rybiho ocasu.



Tato Jawa se zúčastnila několika velkých sportovních závodů, pro které byla částečně upravena. Byl zvýšen kompresní poměr, vyhlazeny kanály a upraveno časování ventilů. František Juhan se na tomto stroji účastnil různých plochodrážních závodů. Vitvar s Dusilem na třístapadesátce absolvovali mezinárodní šestidenní 1934 v Německu, oba se zlatou medailí.

9. VE DVOU STOPÁCH

Motocykly, především stopětasedmdesátka, se osvědčily a zcela ovládly trh. Jawa začala ale myslet také na výrobu automobilů. Především ji ovlivnily úspěchy vozů Aero. Když se v roce 1929 tento malý vůz objevil, přisedla celá série řidičů motocyklů na jednoválcové Aero 500 a později dvouválcové Aero 662. Janeček nechtěl ztratit tentokrát žádný čas a vsadil opět na licenci. Německý automobil Meisterklasse 701 vyhovoval československým domácím podmínkám stejně jako možnostem továrny. Jedním z rozhodujících důvodů, proč se v Jawě rozhodli pro tento vůz, byla jeho dřevěná karosérie. Janeček totiž už v roce 1926 zakoupil panství v Solnici ve východních Čechách a kousek odtud také bednárnou ve Kvasinách, kterou rozšířil a zřídil u ní také pilu. A tak se v roce 1934 objevil automobil Jawa 700.

Veřejnosti byl představen v polovině roku a vzbudil značný ohlas. Měl dvouválcový vodou chlazený dvoutaktní motor uložený napříč. Zdvihový objem válců činil 684 cm³ (ø76x76) a poskytoval výkon 14,7 kW (20 PS) při 3 200 otáčkách za minutu, stupeň komprese byl 5,7:1. Elektrická instalace 6 V, akumulátor 60 Ah, dynamospouštěč 90 W. Jeho třístupňová převodovka byla vybavena rozspínatelným volnoběhem. Spojka se nacházela na hnací hřídeli převodovky a s motorem byla spojena řetězem. Vůz měl pohon předních kol, což tehdy v Československu nebyla žádná výjimka, neboť v Brně vyráběné vozy "Z" byly vůbec první sériově vyráběné automobily v Evropě s předním pohonem.



Centrální rám se skládal z lisovaných profilů ve tvaru U. Čtyřsedadlová karosérie byla ze dřeva s koženkovým potahem dodávanou v červené, modré a šedivé barvě. Všechna čtyři kola byla měkce odpružená příčně uloženými listovými péry. Na disková kola byly montovány pneumatiky 4.00 - 19, mechanické bubnové brzdy působily na všechna čtyři kola. Automobil dosahoval při celkové hmotnosti 690 kg maximální rychlost 90 km/h. Spotřeba paliva činila 7 l/100 km (mísící poměr benzín:olej - 25:1).



Jawa 700 byla nabízena za 22 900 korun, a za prvních pět měsíců (od srpna do prosince 1934) bylo prodáno již 203 kusů. Zpočátku měla karosérie skládací střechu v provedení kabrio. Od března 1935 se prodávala s uzavřenou dvoudveřovou karosérií, u níž střecha přecházela ve splývavou záď, aniž by obrys vozu narušoval vyčnívající zavazadlový prostor nebo náhradní kolo na jeho víku. Novější karosérie již nebyly z koženky, ale částečně nebo zcela z plechu. Pro náročné

zákazníky byla k dispozici i pozoruhodná novinka - radiopřijímač do vozu zn. Microphony od fy. brí Knotkové - Strašnice.

Továrna proslula pečlivostí a kvalitou výroby, jež tu měla letitou tradici: s ohledem na zbrojní výrobu ani nemohlo být jinak. Když se na montáži smekl dělníkovi klíč z matice, musela se vyšroubovat a zahodit. Při záběhu každého motoru na brzdě byl zprvu zkoušen dvě hodiny bez zapalovacích svíček a bez karburátoru, nuceně poháněn elektromotorem. Pak byl zkompletován a spuštěn. Teprve po tomto záběhu zamontovali hnací agregát do rámu motocyklu nebo automobilu a následovala zkouška na válcích. Než bylo vozidlo vyexpedováno, přišla na řadu vlastní projížďka.

Automobily Jawa však nevznikaly v Praze, nýbrž v Solnici a v Týnci nad Sázavou. Dřevěná kostra karosérie se vyráběla v Solnici z kvalitních buků, jež se těžily na Slovensku. V solnické karosárně měli přístroj k měření vlhkosti dřeva, jímž se kontrolovala vlhkost každé klády - bylo to tehdy jediné zařízení svého druhu v Československu. Hotová kostra karosérie se nejprve lakovala ochranným nátěrem, pak následovala vrstva černé barvy a nakonec se polotovar ošetřil lodním lakem. Potah z koženky se na kostru přibíjel - na jednu karosérii se počítalo se 300 hřebíčky.



Na výrobě karosérií se podíleli i ve Kvasinách. Tam se také ze zbytků vyráběly dřevěné hračky, především žebříňáčky, vláčky a také koloběžky, velmi připomínající ty, které se vyrábějí ještě dnes, jen s tím rozdílem, že koloběžky Jawa (!) měly vzadu i vpředu po jednom kole, zatímco dnes se na dřevěné koloběžky montují dozadu dvě malá kolečka. Dřevěné hračky budou snad ještě k vypátrání na půdách kvasinských a solnických domků, nebo na 400 zaměstnanců tamních dílen mělo dřevěné výrobky za režijní cenu.

Kompletace automobilů probíhala v Týnci nad Sázavou, kam se karosérie dopravovaly dráhou. Na jeden vagón se jich vešlo šest, přičemž denně se vyrobily čtyři. Celkem se vyrobilo 1002 automobilů Jawa 700, a to v letech 1934-1936, i když v šestatřicátém se zřejmě jen kompletovaly již dříve vyrobené díly a skupiny. Za zmínku ještě stojí několik zakázek, jež vybočují z všedního prodeje. V roce 1936 bylo 10 vozů upraveno jako taxi. Jezdily po Praze, 1 km stál dvě koruny. Téhož roku se 30 vozů prodalo státní policii. V Jawě také náležitě oslavili první prodej vozu Jawa 700 do Německa, odkud tento typ pocházel.

Pozoruhodné jsou především vozy určené pro sportovní použití. Jejich motor vykazoval jen minimální změny. Největší byla zvětšení zdvihového objemu na 750 cm³. Ještě v roce premiéry obdržela tato Jawa otevřenou aerodynamickou karosérii s mohutnou kolmou "stabilizační ploutví" v zadní části. Bez vyzkoušení (ba i bez správného záběhu) se s ní přihlásili ke startu těžkého silničního závodu "1 000 mil Československa". V kategorii otevřených vozů do 750 cm³ docílila posádka Vitvar-Panek průměrné rychlosti 84 km/h, tedy o víc než jeden rok dříve, než dosáhne vítěz, Dipl. Ing. Mucha, na silné Pragovce Grand (83,76 km/h). Defekt před cílem zničil nakonec naděje Vitvara a připravil jej o triumf. Jawa byla v tomto závodě i přesto druhá a její posádka Kaiser- Kronberger dosáhla v sériovém voze první cenu Autoklubu Československé republiky pro uzavřené vozy.



O jeden rok později poslala Jawa na třetí ročník tohoto závodu hned dva týmy. Jeden tvořila trojice otevřených vozů karosována podle Jarayova návrhu, druhý trojice uzavřených vozů, jejichž tvar karosérie byl dán kompromisem mezi aerodynamikou a praktickými požadavky sportovního provozu. Jarayova karosérie z předchozího ročníku totiž dozajista vypadala na tehdejší zvyklosti poněkud divoce, odpředu nebyl vůz právě hezký a Janečkovi šlo jistě o to, aby jeho výrobky působily na veřejnost nejen svojí avantgardností, ale také i svojí líbivostí. Však také proto byly tentokrát všechny jeho startující vozy

jasně červené, jezdci měli bílé kombinézy, červené barety a hnědé rukavice. Tentokrát dosáhl tým cenu putovního poháru prezidenta republiky pro uzavřené vozy.

Jawa slavila úspěchy také v dalších závodech. Je vhodné se zmínit o vítězství Antonína Vitvara ve třetím ročníku Krakonošovy okružní jízdy, kde dosahoval s Jawou na 154 kilometrů dlouhé dráze hornatou krajinou průměrné rychlosti 85 km/h. Opět o jeden rok později (1936) zopakoval Vitvar své absolutní vítězství a dosáhl průměrné rychlosti 90 km/h. V roce 1937 tomu nebylo jinak. Vavříny z domácích závodů se jen hromadily, ale i



v zahraničí se uměla Jawa prosadit. Slavila například úspěchy v závodě "Malou dohodou", kde obsadila první a druhé místo. Tím byla sportovní éra Jawy 700 v podstatě u konce. Její motor byl již zastaralý a nekonkurenceschopný. V Jawě si byli toho vědomi a koncem třicátých let připravili zcela nový automobil.

10. OPĚT MOTOR OHV

V roce 1935, rok po příchodu prvního automobilu Jawa a rok po představení prvního motocyklu zcela vlastní konstrukce, přináší Jawa na trh novou třístapadesátku OHV. Jawa 350 OHV je odvozena z předcházejícího modelu, od kterého se odlišovala pouze jiným válcem a hlavou. Byla určena především pro sportovní účely. Motor měl obsah 346 cm³ (ø70x90), výkon 11 kW (15 PS) při 4000 otáčkách za minutu, kompresní poměr 6:1. Čtyřstupňová převodovka měla již elektronovou skříň. Rám byl stejný jako u Jawy 350 SV, jen přední vidlice byla u typu OHV robustnější se zvětšeným tlumičem pérování. 142 kg vážící motocykl dosahoval maximální rychlosti 115 km/h. Byl nabízen v provedení standard a speciál, lišící se především bohatostí chromování, větším světlometem, zabudovaným v noci osvětleným rychloměrem, řazením nohou a pneumatikami 3,50 - 19. Standardní pneumatiky měly rozměr 3,25 - 19. Rok po jeho uvedení na trh stál standardní typ 8 950 korun a typ speciál, jehož výroba se rozjela v roce 1937, byl o 500 korun dražší.



Jawa 350 OHV se vyráběla souběžně se starším typem do roku 1936, kdy Jawa 350 SV opustila výrobní halu naposledy. Jawa 350 OHV zůstala ve výrobním programu až do roku 1946, samozřejmě s výjimkou války. Celkem bylo vyrobeno 2 700 kusů. Motocykl vykazoval různé vrtochy, týkající se především olejového mazání. Na nedostatek oleje trpěl zejména ventilový rozvod. Také se vyskytovaly poruchy zapalování. Proto byl motor dále přepracován. Byla zvětšena chladicí žebra, ventilový rozvod byl zakryt a mazání se zlepšilo, takže mu sportovně založení řidiči začali dávat přednost. Stal se při dobré údržbě spolehlivým a jeho výkon právě tak i maximální rychlost odpovídala náročnému zákazníkovi.

11. PRVNÍ DVĚSTĚPADESÁTKA

V roce 1935, kdy už Jawa nabízela stopětasedmdesátku, dvě třístapadesátky a malý automobil, přišla s novou dvoutaktní Jawou 250. S tímto typem začala slavná éra dvěstěpadesátek, která proslavila po válce Jawu na celém světě. První se objevila na trhu na jaře 1935 a spolu se slabší stopětasedmdesátkou tvořila hlavní výrobní program závodu. Také tentokrát se jednalo o dvoutaktní jednoválcový motor o objemu 248 cm³ (ø 63x80) o výkonu 6,6 kW (9 PS) při 3 850 ot. za min. Sedmikanálové vratné vyplachování nahradilo původní provedení Villiers, dále byl použit píst s plochým dnem, karburátor Villiers (později Grätzin), dvě výfuková potrubí byla ukončena plochým tlumičem. Třístupňová převodovka byla ovládána rukou, na přání bylo montováno řazení nohou. Lisovaný rám vycházel z osvědčené koncepce, který splňoval všechny požadavky také u stopětasedmdesátky i třístapadesátky. Palivová nádrž měla objem 10 litrů směsi benzínu a oleje (25:1). Motocykl vážil 95 kg a dosahoval nejvyšší rychlosti 100 km/h při průměrné spotřebě 3 l/100 km. Za 5 490 korun se stala dvěstěpadesátka štikou na trhu. Není tedy divu, že se začala prodávat po tisících. Až do roku 1946 (s přestávkou války) dosáhl počet vyrobených motocyklů 14 000 kusů.



Původně měla dvěstěpadesátka motor Villiers s plochým válcem a křížovým vyplachováním. Tato koncepce se ale neosvědčila, motor se často přehříval a měl velkou spotřebu. Příčina byla v nedostatečném vyplachování. Proto byl licenční motor Villiers nahrazen bezpečnějším systémem.



Samozřejmě v průběhu let obdržel motocykl mnoho menších zlepšení. Již v roce 1936 dostala dvěstěpadesátka nový karburátor Amal, model 1937 měl novou palivovou nádržku a ruční řazení na nádrži místo původní řadicí páky z převodovky. Plochý výfukový tlumič byl nahrazen oválným tlumičem s charakteristickou koncovkou ve tvaru rybího ocasu. V omezeném počtu byl vyroben tzv. "horský typ", který měl motor s druhým přidavným setrvačником, umístěným vně klikové skříňe u řetězového kola primárního převodu.

12. MŮŽE JAWA LÉTAT?

V Janečkových dílnách směřovali ještě výše, což se projevilo v roce 1936 pozoruhodným leteckým motorem. Snad chtěla Jawa dokázat, že v ní vězí více.



Letecký motor Jawa byl čtyřtákní dvouválc s protilehlými písty o objemu 1 000 cm³ (ø 84x90), obsahoval tlakové oběhové mazání, olejový filtr, suchý stator rovněž i tlakovou regulaci s přetlakovým ventilem. Motor byl vybaven tlakoměry a dálkovým teploměrem. Dva karburátory Amal měly výškovou regulaci pro řízení dostatečného množství vzduchu. Plyn se ovládal pedálem, tak aby zapalování a výšková regulace směsi mohli být ovládány z pilotova sedadla. Motor měl dále palivové čerpadlo a dvojitě zapalování s dvěma svíčkami ve válci. Magneto-zapalování se nacházelo na hřídeli vrtule. Aby motor byl co nejkratší, měl reduktor, stávající z čelně ozubeného dvoukolí. První kolo bylo na zadním konci klikové hřídele a popohánělo druhé ozubené kolo na šroubové hřídeli. Tato hřídel nepopoháněla jen magneto-zapalování, ale také klikovou hřídel. Agregát byl sice vyšší, ale především kratší, což je při stavbě letadel rozhodující.



Pozoruhodné bylo, že motor vážil jen 39 kg. Bylo toho dosaženo, kromě jiného, elektronovým odlitkem skříně motoru. Dvouválcový motor měl výkon 26,5 kW (36 PS) při 4 000 ot. za min. Ač nikdy nedošlo k sériové výrobě, vývojová kancelář ukázala schopnost svých konstruktérů.

13. NEZNIČITELNÝ ROBOT

Ke konci třicátých let Jawa ovládla domácí trh tak dalece, že se již nemusela bát konkurence. Nyní bylo nutné získat mládež, která ještě nemohla používat větší motocykly. Tehdy nenabízela Jawa malé motocykly, které odpovídaly dnešním mopedům. Konkurence, zejména Zbrojovka CZ se svými modely o zdvihovém objemu válců 73 cm³ a především 98 cm³, nenašla na trhu žádného rivala a to byla pro Jawu výzva k boji.

Nejprve se zajímali o licenci, tentokrát francouzskou. Avšak nakonec byl Josef Jozíf pověřen zkonstruovat jízdní kolo s pomocným motorem. Janeček ho osobně poprosil, aby na tomto malém motocyklu pracoval doma a nikomu nic říkal. Chtěl patrně, aby nová Jawa způsobila opravdové překvapení. Motocykl byl zkonstruován se zřetelem na tehdy platné dopravní předpisy, které byly k majitelům malých motocyklů velice benevolentní. V Československu uznávali jednostopá motorová kola, jejichž motor měl nanejvýš 100 cm³ a byla vybavena pedály k pohonu zadního kola. Mohly na něm jet osoby starší čtrnácti let bez řidičského průkazu. Motorová kola byla rovněž osvobozena od silniční daně, nepodléhala ani úředním záznamům, neměla tedy SPZ.

Tentokrát šla Jawa vlastní cestou, ačkoliv byla právě u této třídy řada osvědčených motorů známých značek, především Sachs a Ilo. Mnoho motorových kol bylo postaveno z dílů různých dodavatelů. Malá Jawa byla co se toho týče výjimka. Kromě karburátoru Grätzin bylo všechno vytvořeno pod jednou střechou.

Jawa 100 byla představena v roce 1937 na Pražském veletrhu. Propagační oddělení Jawy mělo zajímavý nápad, vypsát pro návštěvníky veletrhu soutěž na jméno malého motocyklu, za nejlepší značku byla vypsána odměna 2 500 Kč. Za tři týdny napsalo svůj návrh na slosovatelném lístku celkem 15 025 návštěvníků. Porota se rozhodla pro značku Robot, již doporučovalo 68 účastníků soutěže. Ne všichni ví, že toto slovo bylo vytvořeno československým spisovatelem Karlem Čapkem, který ho použil ve svém románu R.U.R.



Jawa Robot měla vzduchem chlazený jednoválcový dvoutákní motor o objemu 98,8 cm³ (ø47x57) s vratným vyplachováním o výkonu motoru 1,9 kW (2,6 PS) při 3750 ot. za min., kompresní poměr 5,7:1. Karburátor Grätzin byl nejprve ovládán páčkou, později otočnou rukojetí. Magneto-zapalovač byl vlastní konstrukce. Třístupňová převodovka byla v jednom bloku s motorem, řadící páka byla na palivové nádrži. Volnoběžná spojka v převodovce dovozovala pohon zadního kola jak motorem tak pedály. Motor se spouštěl buď pedály na místě, nebo roztlačením.

Rám byl již tradičně z lisovaných plechových profilů. Totéž platilo pro přední vidlici. Sedlová palivová nádrž pojala 8 litrů paliva (směs benzin-olej v poměru 20:1). Sedlo a řídítka byli výškově nastavitelná. Robot měl pneumatiky 2,25 - 19, hmotnost byla 49 kg. Vyvinul maximální rychlost 65 km/h při průměrné spotřebě 2 litrů na 100 km.

První rok výroby stál Robot 2 790 korun, na trh bylo dodáno 5 000 kusů. Celkem bylo zhotoveno 12 000 malých Jaw, které se kromě války vyráběly až do roku 1946. Také Robot byl v průběhu let modernizován. Např. v roce 1939, se zvětšil kompresní poměr na 6:1, výkon se zvýšil na 2 kW (2,7 PS), výfuk obdržel ochranný kryt proti záření tepla a mimo to se změnil jeho tvar, místo vodorovně byl nyní veden slabě nahoru.

Velice brzy se stal Robot populární a přinesl Jawě další zákazníky, buď ty kteří nedůvěřovali většímu motocyklu nebo ty, kteří pro svůj nízký věk museli ještě čekat na větší motocykl.

15. POSLEDNÍ PŘEDVÁLEČNÁ PREMIÉRA

Před vypuknutím druhé světové války přinesla továrna na trh ještě jednu novinku – Jawu Duplex Block. Byla to dvěšestpadesátka, jejíž základem byla dvoutaktní Jawa 250. Motor byl zcela přepracován, že se již mohlo mluvit o novém typu. Převodovka byla pevně spojena s motorem, ačkoliv tvořila samostatný díl. Primární převod byl zajištěn dvojitým řetězem (Duplex). "Čtvercový" motor (ø68x68) měl zdvihový objem válců 246 cm³. Poskytoval výkon 6,6 kW (9 PS) při 4 000 ot. za min., kompresní poměr měl 6:1. Válec byl ze speciální šedé litiny, hlava válce z lehké slitiny, zapalování obstaral magneto-zapalovač Jawa. Karburátor byl Amal nebo Grätzin. Více kotoučová spojka v olejové lázni byla v bloku s motorem, čtyřstupňová převodovka měla nožní řazení



Rám a vidlice vycházeli z osvědčené konstrukce, vůči Jawě 250 byli částečně zesíleni. Dělený blatník zadního kola a zásuvná hřídel usnadňovali demontáž kola. Palivová nádržka byla standardně vybavena postranními gumovými ochranami. Rozměr pneumatik byl 3,25 - 19. Motocykl vážil 115 kg. Dosáhl rychlosti 100 km/h, průměrně spotřeboval 3,5 litrů na 100 km.

V roce 1939 se stačilo vyrobit 900 Duplexů, po válce ještě dalších 100. Hoden zmínky byl ještě prototyp Jawy 175 Duplex Blok, pro jehož výrobu se avšak nenašlo místo. Duplex blok byla předválečná labutí píseň, dávala však tušit, co Jawa ještě přinese...

16. HLEDÁNÍ CEST

Kromě sériových motocyklů vyráběla Jawa také speciály pro závody, zpravidla se jednalo o čtyřtákní jednoválce objemu 250 a 350 cm³. Z počátečních licenčně vyráběných motocyklů dospěli ve vývoji k vlastním konstrukcím testovaných na prototypu. Jawa věnovala pozornost všem světovým novinkám, rovněž sama zkoušela různé konstrukční varianty dílů a stavebních celků. Tak například pérování se nezkoušelo jen na prototypu, ale i v extrémních sportovních podmínkách. K pozoruhodným konstrukčním řešením patřilo pérování pomocí složených kroucených pér, které se rovněž zkoušelo na závodech. Motocykl vydržel sice celou šestidenní, ale způsob odpružení se neosvědčil v sériové výrobě. Právě tak dopadlo pérování zadního kola listovými péry. Tentokrát se avšak dospělo jen k stádiu prototypu. Při testování se ukázal tento způsob absolutně zcestný, motocykl byl v zatáčkách neovladatelný. V Jawě ověřovali také pneumatické pružení, dokonce se systémem malých gumových měchů, samozřejmě bez uspokojivých výsledků.



Hlavní výrobní program tvořili dvoutakty, ale i čtyřtákním věnovala konstrukční kancelář velkou pozornost. U dvoudobých motorů byli ověřovány různé tvary kanálů i rozdílné konstrukce celého systému, např. nejrůznější písty, dokonce i dvouválcový motor s protiběžnými písty se společnou zápalnou komorou. Tento prototyp měl dvě oddělené klikové hřídele na protilehlých stranách každého válce. Potíž byl zvládnout synchronizaci obou klikových mechanismů, přestože motor dosahoval slibného výkonu.

Zkušenosti měla Jawa i s kompresory. Poprvé s nimi experimentovali na dvoutaktním trojválcovém hvězdicovém motoru, o kterém již byla řeč. Také stopětasedmdesátka zkonstruovaná Dipl. Ing.

Wsewoldem Gretschenkem, dala tušit, že se Jawa bude problémem ještě blíže zabývat. Mimo to byly prováděny pokusy s městským plynovým motorem.

Většina této práce byla několik mil vzdálená od sériové výroby a často také od závodních strojů. Nicméně měla vliv na další vývoj prací v konstrukční kanceláři Jawa. Některé experimenty daleko předběhly dobu, jako např. stavba motoru s rotačním šoupátkem s řetězovým pohonem. Zkoušen byl také dvoutaktní motor se vstříkem směsi do válce a vzduchovým vyplachováním. Kromě těchto dá se říct laboratorních motorů se vyvíjely a v omezených sériích vyráběly sportovní motocykly, na kterých se testovali novinky a jezdili na nich špičkoví jezdci. Sportovní úspěchy jsou tou nejlepší reklamou, známou pravdu si Janeček uvědomoval, mimo to ho motoristický sport zajímal.

Na konstrukci sportovních strojů se také podílel G. W. Patchett. Série sportovních strojů vycházela ze sériové výroby, především z třistapadesátky OHV. Byly ale i případy, kde se motor vyvinul výhradně pro závod. To se týká Jawy 250 OHV z konce třicátých let. Jawa si uvědomovala použití sportovních úspěchů pro propagační účely a účastnila se již od roku 1930 soutěží a závodů, samozřejmě ještě s první pětistovkou. Pravou angažovanost dosáhla ale až s nástupem malé stopětasedmdesátky. Na jejíž základě vznikly různé pozoruhodné konstrukce, mezi nima také čtyřtákní jednoválcový speciál. Roku 1934 se objevila třetí série sportovní verze s kapalinou chlazeným motorem, jehož chladič se nalézal ve středu pod palivovou nádrží podélně orientován s osou motocyklu. Motocykl vážil jen 90 kg, výkon 4,5 kW (6 PS) při 3800 ot. za min., maximální rychlost 90 km/h. Tyto motocykly byly určeny jak pro okruhové závody, tak pro plochou dráhu a těšili se velké oblibě.



Zcela unikátní byla Jawa 175 s pístovým kompresorem z roku 1934. Jednalo se o dvoutaktní jednoválcový motor, jehož kompresor se nalézal v dolní skříni kliková hřídele. Také zde bylo zvolené termosifonové kapalinové chlazení. Motor měl výkon 6,6 kW (9 PS) při 4 200 ot. za min. a propůjčoval 72 kilogramů těžkému stroji rychlost 120 km/h. František Brand na něm dosáhl celou řadu trofejí.

Když mluvíme o stopětasedmdesátce, zmíníme se hned také o čtyřtaktu se stejným zdvihovým objemem z roku 1937. Charakteristický pro tento motocykl je "X"-forma řídítek a karburátor nad hlavou válce. Motor OHV vyvinul výkon 8,8 kW (12 PS) při 6 000 ot. za min., motocykl s ním dosáhl rychlost 120 km/h.

Tyto řešení svědčí o schopnostech konstruktérů Jawy, které vedlo k mnohým vítězstvím továrních i soukromých jezdců. Prvních velkých úspěchů dosáhla značka v prvním roku výroby. František Brand získal zlatou medaili ve velkém motocyklové soutěži přes 1 000 kilometrů, kde se automatický mělo za to, že zvítězit mohl jen těžký a velký stroj.



Další špičkový stroj a zároveň poslední v tomto časovém období byl vyvinut těsně před vypuknutím druhé světové války. Pracovalo se na něm až do roku 1943. Motocykl měl příčně uložený dvouválcový motor 2xOHC o zdvihovém objemu válců 500 cm³, výkon 37 kW (50 PS) při 7 000 ot. za min, kompresním poměr 16:1. Přívodní ventily byli na přední straně a vypouštěcí ventily na zadní straně hlavy válce. Pro pohon vačková hřídele bylo použito ozubených koly mezi válci. Zapalování obstarávala magnetka. Kompresor byl poháněn řetězem, v sacím potrubí kompresoru byl zamontovaný karburátor Amal se dvěma plováky. Suchá vícelamelová spojka, místo převodovky měl jen jednu hřídel. Trubkový rám se dole rozdělával. Přední vidlice byla teleskopická s krátkým zdvihem. Motocykl vážil 119 kg.

Kromě těchto speciálních konstrukcí byly samozřejmě připravovány také nové motocykly pro sériovou výrobu. Ještě na začátku války přišel prototyp Jawy 125 a nové Jawy 250, jejich výroba se ale nikdy neuskutečnila.

17. SPORTOVNÍ ÚSPĚCHY

Již roku 1930 figurovala Jawa na startovní listině mezinárodního závodu Zbraslav - Jíloviště, který byl tehdy velice populární. Tříčlenný tým jel na pětistovkách. Z těchto jezdců vyčníval František Brand, který startoval jako první československý závodník v Tourist Trophy. V roce 1932 skončil s Jawou 500 OHV na čtrnáctém místě a přinesl domů stříbrnou repliku. Brand jezdil silnici i plochou dráhu právě tak i



šestidenní. Roku 1933 odstartovali v TT oba Angličané G. Wood a T. Spann a obsadily skvělé 5. a 6. místo. Jawa byla tímto způsobem jediný zahraniční výrobce, který se na této dráze prosadil. Průměrná rychlost 121,5 km/h, kterou tehdy dosáhl Wood, vzbuzuje ještě dnes obdiv právě tak jako zlatá replika.



Od roku 1932 do roku 1938 vybojovali českoslovenští jezdci na Jawách každý rok zlatou medaile v mezinárodní šestidenní. Úspěšný byl rok 1937, kdy domů přivezli čtyři zlaté medaile. Roku 1935 vybojovalo československé Trophy-Team mužstvo druhé místo za Německem. K nejlepším patřil František Brand, Antonín Vitvar, Richard Dusil, Václav Stanislav a Zdeněk Houška. Hodno zmínky je také absolutních vítězství Jana Bednáře na Jawě Robot v závodě "Malou dohodou" roku 1937.

V ploché dráze se Jawa angažovala s ještě větší intenzitou. Kromě domácích jezdců se prosadili v této disciplíně rakušan Killmayer s němcem Gunzenhauser. Závodní ploché dráhy byli v Československu odjakživa velice populární. Zlatá přilba v Pardubice byla nejstarší závod kontinentu. Brzy se začala prosazovat také ledová speedways, která se poprvé konala v lednu 1937 v Jevanech nedaleko Prahy. Překvapením je, že i přes tehdy platné a s dnešními nesrovnatelné předpisy, se málo vyskytovaly vážné nehody, ačkoliv tehdejší stroje nebyly pomalé.



Slavný jezdec, který tehdy na Jawě přišel o život, byl František Brand. Paradoxní na tom je, že nikoliv na závodech, ale na jedné obyčejné služební jízdě. Ve své šesti roční kariéře dobyl mnoho plaket, medailí a věnců, zemřel blízko Rakovníku 4. března 1936 teprve 26 letý.

Také automobily Jawa nestály vzadu. Její úspěchy v "1 000 mílích Československa" byly již uvedeny. Aerodynamická aluminiovým plechem potažená dřevěná karoserie a sedmistovkový motor vzbuzoval všude zaslouženou pozornost. Velký mezinárodní úspěch dosáhla Jawa v Rallye Monte Carlo 1939. Dne 17. ledna z Atén startoval Antonín Vitvar se spolujezdcem Musilem již s druhým typem vozu Jawa - Minor I. Automobil byl nejen zcela sériový, ale už měl najeto 20 tisíc km. Dne 17. ledna startovali z Atén a při průjezdu Evropou se drželi na předních místech. Až ve Strassburgu se místo na vlastní síly spolehli na taxikáře, který je vyvedl a poslal z města opačným směrem. Rázem se posádka propadla na 11. místo ve své třídě do 750 cm³. Nakonec naši dojeli do cíle na 8. místě, nebýt extempore ve Strassburgu, bývali by skončili na 2. místě. Slabá útěcha byla, že se jim porota rozhodla přiznat vítězství v Concours de confort. Malý Minor, co se týká pohodlí, byl na tom lépe než jeho největším rival DKW a Simca-Fiat.



Závodní oddělení pod vedením G. W. Patchetta bylo v motorovém sportu opravdu velice aktivní. Patchett nebyl jen vedoucí československé reprezentace na mezinárodní šestidenní, ale i aktivní účastník. Nejprve jel na "speciální bedně", kterou ještě navrhnul u firmy FN ale zhotovena byla již v Jawě. Tento stroj vypadal, tak jak se jmenoval. S těžkou jednoválcovou pětistovkou nemohl ukázat žádné zázraky, ač byl vyčnívajícím jezdec. Na této málo spolehlivé "bedně" jel Brand, Uvira a Wood.

Sportovní činnost Jawy byla před válkou rozsáhlá a obsahovala všechny tehdejší sportovní disciplíny. Na domácích soutěžích se jasně prosazovaly motocykly Jawa a na československé ploché dráze neměli žádnou konkurenci. Na evropských kolbištích však ještě museli čekat na své slavné dny.

K sportovním výkonům nebyly počítány dálkové jízdy, ale jednu z mnoha nesmíme přesto přehlédnout. Roku 1933 cestoval kapitán František Příhoda z Plzně do Afriky a za 50 dnů s Jawa 500 OHV překonal 9 000 kilometrů.

Také dva československé rychlostní rekordy padly ve třídách 175 a 500 cm³ roku 1933. František Brand dosáhl na slabším stroji rychlost 123 km/h a G. W. Patchett se zapsal do tabulky na pětistovce s rychlostí 179,5 km/h. Jeho motocykl byl speciál jen s jediným převodovým stupeň a aerodynamickou plechovou kapotáží. Pro Patchetta to nebylo nic neobvyklého, do té doby již vytvořil třináct světových rekordů v



nejrůznějších motocyklových kategoriích. Brandova stopětadvacítka byla velice blízká sériovému stroji.

18. VÝVOJ TOVÁRNY

Doba, kdy Janeček pracoval sám ve své dílně a v laboratoři, už uplynula, stejně tak jako dny, když se s Kohoutkem nastěhovali do chemické továrny v Mnichovském Hradišti, ba i počátky v hostinci "Na zelené lišce", kde se nejprve vyráběli boty a potom zbraně. Janeček se musel během několika let přeorientovat na nový výrobní program i se vším co s tím souviselo.



Musel zajistit motocyklovou výrobu od získávání surovin až k finálnímu výrobku. Jako vzor mu sloužil Ford, ačkoliv takový program nebylo v československých podmínkách jednoduše uskutečnit. Janeček byl ale přesvědčen, že to stojí za pokus. Někdy byly jeho kroky opravdu osobité. Tak například firma roku 1940, tedy na začátku války, začala dobývat v oblasti Železného Brodu v severních Čechách v jámě Dagmar ve Vrató železnou rudu. Šedesát horníků zde pracovalo sotva několik let, pak byla jáma pro nerentabilitu uzavřena. Janeček nikdy nezačínal své projekty bezhlavě. Byl si vědom, že firma by se tím stala nezávislá na subdodavatelích.

Již v druhé polovině dvacátých let se poohlížel po nové lokalitě pro svůj příští velkopodnik. V hostinci "Na zelené lišce" byly již podmínky opravdu omezené, proto si zvolil oblast v Týnci nad Sázavou ve středních Čechách. Proč právě toto území? Měl proto mnoho důvodů. Jeden z nich byla existence levnější pracovní síly, jelikož v té době tam neexistovala žádná průmyslová výroba. Za to tam bylo dobré železniční spojení s Prahou. V Sázavě je postačující množství vody pro průmyslovou výrobu a taky vzdálenost asi 30 km z hlavního města je příznivá.

Roku 1926 koupil Janeček panství v Solnici a pilu s truhlářstvím v Kvasinách. Vzdálenost byla sice od Prahy přes sto kilometrů, ale tentokrát je mu jednalo spíše o velkostatek než o průmyslové využití. O rok později koupil bývalou továrnu na výrobu dynamitu firmy Nobel v Zámčích u Prahy. Tímto mohl bez obav rozšířit výrobu.

Příznivěji ležel samozřejmě Týnec nad Sázavou, kde se ale vyskytli potíže. Janeček musel vynaložit mnoho aktivity, diplomacie a peněz. Roku 1925 daroval obci peníze na stavbu telefonní centrály a stal se členem společnosti pro elektrifikaci kraje. Následujícím rokem začal systematicky vykupovat pozemky a v roce 1929 měl ve svém vlastnictví přibližně 200 000 m².

Týnec se mu líbil natolik, že si Na Korbelově vršku zakoupil pozemek, na němž dal v roce 1928 postavit vilu, která jako by byla vizitkou svého majitele. Kruhová bílá budova měla i svoji tajnou chodbu, v celém domě bylo instalováno zařízení, jímž se daly nejen odposlouchávat hovory z jiných místností, ale na světelném signalizačním zařízení bylo možné sledovat, v kterých místnostech vily se pohybují lidé. Janeček, pozoruhodný elektrotechnický inženýr, se bál bouřky. Nemohl usnout, pokud neležel ve směru východ-západ, na cestách stěhoval postel i v hotelu.

S Týncem měl Janeček dalekosáhlé plány. Z trhovního místa chtěl vybudovat moderní město pro 20 000 obyvatel a věřil, že se může vyrovnat Baťovému Zlínu. Jevilo se to jako chiméra v době, kdy se zmenšovali zakázky na výrobu zbraní. U motocyklové výroby se totiž nedosahovalo takových zisků, naopak Jawa vykazovala první dva roky ztrátu.

V roce 1931 byla v Týnci vybudována slévárna oceli, hliníku a elektronu. O tři roky později se Jawa stala domácím monopolním výrobcem permanentního magnetu, který sloužil na výrobu vlastního magneto-zapalovače. Konstruktorem byl Dipl. Ing. Dědek.

Ne všechny Janečkovi plány byly realizovány (ač zakoupil velký pozemek v Praze na Revoluční třídě se záměrem vybudovat tu velký obchodní dům s garážemi a servisem v přízemí a v prvním patře, nechal se zaskočit a odradit odporem lékařského spolku, který sídlil vedle), ale to co učinil, dělal se svým plným nasazením. Proto byla slévárna v Týnci považována za tehdy nejlepší v Československu. Roku 1937 byla zavedena kontrola odlitku pomocí rentgenových paprsků. Tato nedestructivní materiálová zkouška byla do té doby neznáma.



V Týnci se nevytvářeli jen odlitky pro magnety, ale montovaly se zde také automobily Jawa a mimo to byla zde zřízena kovárna, válcovna a tažárna. V roce 1936 pracovalo v továrně 800 lidí a od roku 1937 dokonce ve třech pracovních směnách. Blížící se hrozba války a napětí v celé Evropě přineslo podniku objednávku ministerstva pro národní obranu ve výšce 12 miliónů korun a tvořila se vyhlídka na mimořádnou dodávku 800 motocyklů pro rumunskou armádu. Během třicátých let se Janečkovi podařilo koupit jeden zajímavý objekt v Brodce vzdálený asi dva kilometry od Týnce. Již v 19. století tam stála velká továrna na

hedvábí, která avšak v říjnu 1936 byla odstavena pro nerentabilitu. Nejprve továrnu koupila firma Fingerhut a Comp Praha (Náprstek), která dodávala papírová špičky do doutníku a kreповý papír. Pravděpodobně to nebyla žádná velice šťastná koupě, protože Fingerhut sotva o rok později (1938) ustoupil od smlouvy. Nyní mohl koupit objekt Janeček. Přestavěl jej na strojírenský závod a roku 1939 tam začal kompletovat Jawu Minor I.

Janeček byl zbrojař a dokázal to i při příležitosti svých šedesátých narozenin, kdy mu byl udělen titul doktora technických věd honoris causa. Dne 24. ledna 1938 přednesl na půdě pražské techniky promoční řeč na téma "o vývoji střelných zbraní". Že byl taky tak trochu ješita, dokládá i zmínka o této události v Lidových novinách: "Pravý technik a majitel mnoha patentů ukázal se na své promoci také v tom, že si přinesl dokonce stůl vlastní konstrukce, opatřený válečky, na nichž je navinut nekonečný papír s textem proslovu, takže řečník není obtěžován držetím nějakých lejster a kromě toho vzbuzuje dojem, že mluví spatra."

Janeček dělal opravdu rád dojem. Často chodil ve své továrně po jednotlivých pracovištích, hovořil se zaměstnanci a říkal jim spolupracovníci. Několikrát se však "spolupracovníci" nesjednotili se svým nejvyšším "spolupracovníkem", a tak došlo ve druhém polovině třicátých let k několika stávkám, trvajícím přes jeden měsíc.

Národní listy z 11. prosince 1938 píší: "Dobrý hospodář, Dipl. Ing. Dr. Fr. Janeček byl jeden z vážných kandidátů pro volbu prezidenta státu, jelikož postoupil do nejužšího výběru. Jeho velké schopnosti by měli být použity i mimo průmyslovou výrobu". Prezidentem se stal později neslavný Dr. Emil Hácha.

Uvedeno by mělo být i to, že Jawa vydávala dva časopisy, které patřily ve svém oboru k nejlepším, i dnes ještě neztratily svou přitažlivost. První se jmenoval "Jawa" a první sešit vyšel v roce 1933. Tento měsíčník stál 1 korunu, roční předplatné 10 korun. Náklad činil 10000 výtisků, což je důkazem velkého zájmu. Přinášel technické zprávy, sportovní reportáže, rady pro motocyklisty, cestopisy a podrobnosti z automobilistiky. Byl velice žádaný, proto náklad již druhého ročníku se zvětšil na 12 000 kusů. Nová byla přítom i německá verze s nákladem 5000 kusů. Časopis "Jawa" měl velikost školního sešitu a vycházel až do března 1943. Kromě majitelů motocyklů a automobilů Jawa, měl taky vliv i na potenciální zákazníky.

Druhý časopis se jmenoval "Jawa doma". Poprvé vyšel roku 1936 a byl určen pro zaměstnance továrny. Také "Jawa doma" byl měsíčník o velikosti A5, tedy poněkud menší než "Jawa". Na rozdíl od časopisu "Jawa" nebyl obal z tuhého papíru a jeho obsah se výhradně věnoval zprávám z továrny jakož i sportovním reportážím a kulturnímu programu firmy Jawa. Vycházel i po dobu války až do roku 1945. Dále byl vydávány cyklostylové listy o velikosti A4 s aktuálními informacemi.

Ze všech článků byl ten nejdůležitější a také nejsmutnější z března 1939 - kdy se Československo ze dne na den stalo takzvaným Protektorátem Čechy a Morava. Začala okupace, v Jawě bylo najednou všechno vzhůru nohama. Zejména byly ukončeny práce na konstrukci a vývoji nových motocyklů.



II. VÁLKA

19. VŠECHNO JE JINAK

15. března 1939 přepadlo fašistické Německo Československou republiku. Během jedné noci se změnil život celého národa. Samozřejmě taky v Jawě, již v dubnu se musela přizpůsobit. Němcům bylo známo, že je vybavena špičkovou technologií a pracují tam schopní lidé. Proto zde byla přenesena výroba některých součástí pro letecké motory, nosiče bomb a stacionární motory pro

generátory. Výroba motocyklů byla už jen okrajová a v roce 1940 se zcela zastavila. Podle předpisů musely být všechny vyrobené části odevzdány a přetaveny. To znamenalo zničit přibližně 8 500 motocyklů a 700 automobilů těsně před dokončením.

Kromě toho zůstaly v továrně rozsáhlé zásoby pro výrobu motocyklů a automobilů, jako jsou trubky, hrubé odlitky, ložiska, cívky, válce a plechy, což mělo být také odevzdáno. Bylo nutné si pospíšet a odvést a schovat sklad materiálu, aby se nedostal do nesprávných rukou. Tomu pomohla příslovečná důkladnost reorganizace nových pánů továrny a úřadů. Každá instituce obdržela od nadřízených orgánů plán a kartotéku. Takže úřad, který chtěl něco zkonfiskovat, obdržel odpověď z Jawy, že požadované věci jsou již dlouho zabaveny jiným úřadem. Tímto způsobem se ztratil materiál a žádná kontrola již nebyla možná. Tak například kuličky do ložisek byly v bednách s označením vojenská správa. A pod vymyšlenou značkou bedny nikde nebyly objeveny, nemohly být tedy ani zabaveny. Mimo to byly najaty stodoly a zavřené hostince v okolí Prahy, kde byl uskladněn materiál pro výrobu motocyklů a automobilů. Kartotéka, která nemohla být vynesena z továrny ven, byla přepsána. Tak mohlo ujít kontrole velké množství odlitků, které byly schovány v Týnci nad Sázavou pod hromadou starého železa přímo v objektu slévárny.

Tucty lidí horečně pracovalo na záchraně nejrůznějších věcí. Nikdo se nedomníval, že by tisíciletá říše mohla přežít déle než několik roků. Bylo to však obrovské riziko. Tehdy byl trest smrti za mnohem menší přestupky. Ze začátku se pracující v továrně jen těžko přizpůsobovali novým podmínkám. Trvalo to dlouho, proto řada nadšených lidí začala zabraňovat hrozícímu nervovému kolapsu. Rozhodli se, že připraví nové motocykly pro nový život. To nebyl v žádném případě akt svéhlavosti některých snílků a dobrodružných mladých lidí, ale velkorysý program, na kterém se podílelo mnoho lidí. Již roku 1940 se začalo pracovat na dvou projektech. První byl nový motocykl, ten druhý nový automobil.

20. PŘÍPRAVA NOVÉHO MOTOCYKLU

S vývojem motocyklu je spojena skupina lidí okolo konstruktéra Josefa Jozífa. Bylo mu tenkrát pouhých 34 let, ovšem s mnoha zkušenostmi. Narodil se 10. května 1906 v Čivčích u Pardubic. Již jako učeň strojního zámečnicka navštěvoval vyšší průmyslovou školu v Pardubicích. Po krátké praxi v Škodových závodech v Hradci Králové nastoupil 1. října 1930 do Jawy. Janeček se vždy snažil obklopovat nejlepšími lidmi a Jozíf ho v tomto nezklamal.

První krok v přípravě nového motocyklu spočíval ve shrnutí žádostí odběratelů v minulé prodejní sezóně. Dále pak vycházeli z různých trendů vývoje ve světě těsně před vypuknutím války. Bylo zřejmé, že nový moderní motocykl musí být spolehlivý, jednoduchý, nenáročný, přitom ale výkonný a pohodlný. Při prvních úvahách také vycházeli ze třech posledních prototypů. Samotné práce pak začaly přímo v továrně, kde to ale bylo brzy nebezpečné. Všichni konstruktéři museli totiž podepsat, že v žádném případě nebudou dělat nic, co by souviselo s neválečnou výrobou. Časté namátkově provedené kontroly na každém pracovišti by takovou činnost rychle prozradily.

Proto celý tým přesídlil do servisního závodu pro motocykly, což bylo za války jediné pracoviště, které mělo nadále souvislost s motocykly. Samozřejmě ne se stroji Jawa (benzín byl pro soukromou osobu brzy nedostupný, nehledě k tomu, že i pneumatiky musely být odevzdány), ale s opravami německých armádních motocyklů. Zde byl klid a schopní a šikovní lidé. Konstrukce byla zřízena ve skladu za dřevěným plotem, kde později vznikly i prototypy. Zsvěcení nazývali toto místo "chytrovna".

Dá se stěží uvěřit, že tato činnost zůstala po dobu plných pěti let nejen tajná, ale i vedla ke zdárnému konci. Samozřejmě byly i chvíle plné starostí. Jozíf byl známý bělovlasý muž, a zdálo se, že se již s těmito bílými vlasy narodil. Ale jeho vlasy zbělaly v průběhu jediného týdne, když jednoho dne do servisu vrazilo gestapo a odvedlo spolupracovníka Rudolfa Osvalda, který intenzívně pracoval na novém motocyklu. Během následujících hodin museli rychle odnést a ukrýt všechny podezřelé předměty. Pak začalo to hrozné čekání. Jedno jediné slovo, jen jedna věta stačila a všichni muži tohoto oddělení by byli popraveni. Jejich kamarád a spolupracovník byl kromě toho ještě v činném odporu a proto byl zatčen. Neprozradil nic, musel za to ale zaplatit svým životem. Josef Jozíf připomíná tuto příhodu svými bílými vlasy. Co asi mohl v té době nezsvěcenému říci, když se ptal na jeho proměnu?

Práce v konstrukci byla hlavně zaměřena na dvoutaktní motory různých objemů od stopětadvacítky a stopětasedmdesátky přes dvěstěpadesátku až do třístapadesátky. Největší motocykl byl vyvinut ve dvou různých podobách - jako dvoutaktní dvouválec a čtyřtaktní jednoválec OHC, jehož vačkovou

hřidel poháněl řetěz. Kromě klasických motocyklů byl rovněž zpracován také jeden skútr jakož i jeden lehčí mokik s trubkovým rámem a pomocným motorem, který mohl být také upraven na normální jízdní kolo. Dokonce bylo navrženo jedno kapotované jednostopé vozidlo neortodoxní konstrukce. Nakonec byla z lehce pochopitelných důvodů zvolena dvěstěpadesátka jako základ pro příští poválečnou výrobu. Tehdy byla ale již situace v servisu tak nebezpečná, že byla zkonstruována doma. Práce se o mnoho zpomalily, neboť vývoj musel být přemístěn z Prahy do východních Čech do Nové Paky. Tam žil známý jezdec a reprezentant Jawy Antonín Vitvar, v jehož dílně byl motocykl smontován.

Dříve než byly zhotoveny první prototypy (bylo jich dvacet!), ověřovali technici jednotlivé konstrukční celky na normálních sériových strojích, které ještě byly k dispozici. Bylo především testováno pružení přední a zadní vidlice. Přední teleskopický systém prošel řadou změn stejně tak jako zadní vinuté pružiny vyžadovaly mnoho zkoušek.

Zkoušky proběhly na motocyklech pološedé barvy s vojenským číslem a emblém DKW na palivové nádrži. Stráž u brány továrny se zjevně nezajímal o tyto motocykly, proto zkušební jízdy probíhaly bez problémů. Benzín byl brán ze zásob pro svoz opravovaných vojenských strojů, což byl jediný způsob jak získat motorové palivo.



Na základě zkušeností a po příslušných změnách byly konečně postaveny prototypy, se kterými se najezdilo 100 000 kilometrů. Ale o to se museli již postarat v Kvasinách v pobočném závodě Jawy. Na přípravě motocyklu se podíleli také spolupracovníci slévárny v Týnci nad Sázavou. Zkušební jízdy byly věcí dřívějších závodníků, především Václava Stanislava a Jana Bednaře. Další jezdec Jaroslav Simandl byl vedoucí vývojové dílny. Práce byly tak rozsáhlé, že o nich musely vědět také vedoucí osobnosti Jawy, např. tehdejší ředitel Dr. Frei. Kdo však zcela určitě nic nevěděl, byl šéf Fr. Janeček. Již na počátku války těžce onemocněl a mnoho dnů života mu nezbývalo.

Motocykl, který splňoval všechny požadované vlastnosti byl definitivně narýsován, vyzkoušen a v prototypu připraven již roku 1944. Kromě Josefa Jozífa pracovali na příštím motocyklu konstruktéři J. Mráz, J. Navrátil, J. Větvíčka, J. Rajchrt a J. Štastný. Spoluzúčastněný byl také velice známý tvůrce překrásného motocyklu Praga z první poloviny třicátých let J. F. Koch. Pracoval na již zmíněném skútru a pomocném motoru jako externista.

Slavná éra závodních strojů nenechala spát konstruktéry ani za války. Vincenc Sklenář zahájil konstrukci silničního speciálu o objemu 500 cm³, který však nikdy neodstartoval. Jet s ním na ulici tehdejšího protektorátu by byla sebevražda.

21. NAROZENÍ AUTOMOBILU

Kromě vývoje motocyklů, o kterých byla řeč v předešlé kapitole, probíhal vývoj na nových automobilech. Vyprávět vývoj událostí by bylo jen opakování příběhu přípravy nového motocyklu. Vedoucí prací na Minoru II byl Dipl. Ing. Rudolf Vykoukal, dřívější vedoucí servisu Jawa a nyní opravny pro německé vojenské motocykly a automobily. Vůz vycházel z osvědčeného Minora, proto byl použit původní agregát, který se otočil 0 180°, takže teď byl motor před přední nápravou a dostal čtyřstupňovou převodovku. Karosérii navrhl opět Zdeněk Kewal - měl velmi šťastnou ruku. V základním provedení byl Minor II uzavřený dvoudveřový čtyřmístný automobil s aerodynamickou karosérií. Už v roce 1944 se podařilo postavit celkem pět (některé prameny uvádějí sedm) prototypů. Karosérie na ně zhotovili ve Kvasinách, podvozky v Praze, odlitky si vzali na starost dobrovolníci v Týnci nad Sázavou. Vozy byly nejen postaveny, ale také odzkoušeny na silnici. Bývaly k vidění v khaki barvě a se značkou BMW na chladiči.



Kromě Minoru zkonstruoval Ing. Vykoukal se svými spolupracovníky malý lidový dvousedadlový vůz o hmotnosti 350 kg. Poháněl ho motocyklový dvouválec DKW. I když se tento projekt dočkal prototypu ještě v době války, nebyl odzkoušen na silnici - takové tintítko v bojových barvách by už bylo pro nedůvěřivé německé vojáky a úředníky silná káva. Světlo světa spatřilo až po válce, jednalo se vlastně o poloviční Minor II, ze kterého také vycházel. Vůz měl nyní vodou chlazený dvoutaktní jednoválcový motor o objemu válců 308 cm³ (ø 70 x 80) o výkonu 7,5 kW (10 PS) při 3800 ot. za min. Motor byl uložen na gumových blocích a poháněl přední kola přes třístupňovou převodovku se zpátečkou. Převodovka byla kombinovaná s diferenciálem. Pérování obstarala vpředu dvě příčné

uložená listová pera právě tak jako vzadu, kde ještě byla půleliptická pera podél jednoduchého obdélníkového rámu vozidla. Dvumístná karosérie byla ze dřeva potažená plechem se shrnovací střechou. Velká kola s pneumatikami 4.00-15 vypadala v poměru k vozu poněkud mohutně, ale miniauto dokázalo s nimi jet rychlost až 75 km/h při spotřebě 4,5 litrů/100 km. Mechanická brzda působila jen na přední kola. Vůz měl hmotnost pouze 308 kg. Oficiálně byl představen na soutěžní výstavě v roce 1948, kterou uspořádal technický ústřední výbor československého autoklubu. Do finále postoupilo 22 strojů, které byly vystaveny od 23. října do 7. listopadu 1948. Vykoukalovo miniauto, vyrobené v Motorletu, bylo zdařilé konstrukce a přitom splňovalo tři kritéria, která musela být zachována. Vůz měl být minimálně dvumístný, posádka musela být chráněna před povětrnostní vlivy a spotřeba nesměla být větší než 5 litrů na 100 km. Miniautomobil se však nikdy nezačal vyrábět, jako ostatně žádná z tehdejších konstrukcí miniaut.

Ani to však nebylo všechno. V servisu, pod ochranou Ing. Vykoukala, zůstával ukryt agregát z vozu, v němž zahynul Jaroslav Lifka. Motor teď získal Zdeněk Pilát, neboť se chtěl v průběhu války také pustit do vlastního projektu lidového automobilu. Původně zamýšlel využít motor z Minora, ale nakonec to skončilo jinak. Pilátovi se totiž svěřil Jan Andrlé s úmyslem postavit avantgardní vozidlo, Dálníka. Andrlé měl k dispozici stacionární dvouválec DKW chlazený vzduchem, hnaným ventilátorem. A protože mu to moc nevyhovovalo a naopak Pilát potřeboval něco menšího, oba si motory vyměnili. Andrlé i Pilát v průběhu války dokázali své představy realizovat a obě konstrukce - Andriův Dálník i Pilátova Lidovka - znamenaly významný krok v oboru. Zvláště Lidovka byla optimálním vozítkem, které mohlo těsně po válce motorizovat celé Československo. Jeho řešení transaxle s motorem vpředu a převodovkou vzadu propojenou spojovacím hřídelí, se znovu objevilo až po dalších desetiletích na vozích Porsche. Nicméně už tenkrát byla tato koncepce životaschopná - Zdeněk Pilát, CSc. se svým vozítkem najezdil více než 70 tisíc kilometrů.

22. TOVÁRNA BĚHEM VÁLKY

"Pracujte, já Vás opouštím..." to byla ta poslední slova Dipl. Ing. Františka Janečka. 4. června 1941 krátce před 8 hodinou zemřel na rakovinu plic. Poslední dva roky se již nepodílel na veřejném životě. Jeho život byl ale smělý a plodný. Nechal například sestrojit ve své kanceláři kobaltovou bombu k ozařování a zůstával tam často i přes noc. Jako léčebný prostředek proti nemoci mu sloužila práce. Až do posledního okamžiku zůstal ve své továrně, již byl jediným majitelem. Do jeho smrti byla zbrojovka rodinou akciovou společností, jak Janeček napsal v dubnu 1940 do posledních vůle. Akciovou společnost vedl tříčlenný výbor až do plnoletosti jeho obou dětí a návratu jeho nejstaršího syna Františka, který odešel před válkou do Anglie.

Krátce po Janečkově smrti byly v květnu 1941 odstraněny poslední zbytky starého hostince "Na zelené Lišce". Na jeho místě vznikly moderní tovární haly dokončené v prosinci 1942. Šestipatrová stavba se dvěma suterény byla vysoká 22 metrů. V posledním patře se nacházela závodní jídelna s galerií, ze které bylo vidět za dobrého počasí až k hoře Říp. S dokončením nové haly byly ukončeny všechny stavební práce v této továrně. Jen ještě roku 1944 byl postaven provizorní most přes Sázavu v Brodce, aby zaměstnanci při cestě do práce ušetřili čas. Do té doby obstarávala přepravu jedna loď pro 30 osob a později dvě lodě pro 15 osob.

III. JEDE SE DÁLE

23. KDYŽ SVÍTÁ SLUNCE

Konec války prožívali lidé v Jawě velmi intenzivně, neboť první barikáda v Praze byla právě u nich. Ihned po osvobození, již v první květnové dny roku 1945, začaly přípravy mírové výroby. Ze všech koutů byly ven vyneseny skryté části a materiál. Okamžitě bylo k dispozici 8500 z poloviny hotových motocyklů, 706 Minorů I, 31000 kuličkových ložisek, 920000 kuliček, 720000 válečků, 15 tun lehký kovů, 26 tun barevných kovů, 150 tun železného a ocelového materiálu jakož i plechových desek, spon a tyčí. První smontované automobily opustily továrnu již v červenci. Byly kompletovány Brodce a prodávaly se za 35500 korun. Také v Praze zhotovené motocykly dorazily k novým zákazníkům již v létě 1945. Ještě následující jeden rok se nabízely předválečné typy motocyklů jako je Jawa 175 speciál (8500 korun), Jawa 250 speciál (10450 korun), Jawa 250 Duplex-Block (11500 korun), Jawa 350 OHV speciál (17670 korun) a Jawa Robot (6660 korun). Ze skrytých částí se postavilo a prodalo v letech 1945-46 celkem 9530 motocyklů (podle jiných zdrojů dokonce 10694).

24. SVĚTOVÁ SENZACE

Během doby, kdy se prodávaly staronové Jawy, byly vytvořeny také dva nové motocykly Jawa 250, které se vyvíjely tajně za války. Jeden stál po celou dobu ve sklepě švagrové Antonína Vitvara v Nové Pace, druhý ležel rozmontovaný v bedně u Vitvarova bratra hluboce zahrabán ve stodole. V Jawě rychle připravovali jejich sériovou výrobu.



Již roku 1946 se podařilo vyrobit prvních 1360 kusů dvěstěpadesátky.

Jak vypadal tento motocykl? Měl uzavřený rám ze svařovaných čtyřúhelníkových trubek z ocelového plechu. Patentovaná teleskopická přední vidlice s vinutými pružinami byla spojena do karosérie se světlometem o průměru 150 mm a se zapaštěným rychloměrem. V rámu byl zabudován dvoutaktní jednoválcový motor o zdvihovém objemu válce 248,8 cm³ (ø 65x75), o výkonu 6,6 kW (9 PS) s plochým pístem.

Zajímavé bylo uspořádání a kryt karburátoru, což bylo také chráněno patentem. V jeden blok s motorem spojená čtyřstupňová převodovka mohla být obsluhována bez spojky jen pouhým sešlápnutím ovládacího nožního pedálu. Tento proces signalizovalo světlo v ovládací skříni na palivové nádrži. Čtyřpólové dynamo o napětí 6V mělo výkon 45 W.

Sedlo nové konstrukce bylo připevněno u palivové nádrže o objemu 13 litrů. Nasazeno bylo na otočném čepu a odpruženo centrálním vinutým pérem a třecím pružením, jeho tuhost se dala nastavit podle váhy řidiče. Zadní kolo bylo odpruženo kluzným teleskopickým tlumičem s vinutými péry. Pohotovostní hmotnost stroje činila 125 kg, délka 2 010 mm, výška 954 mm, rozchod kol 1297 mm, výška sedla nad zemí 702 mm. Kola měla pneumatiky rozměru 3.00-19. Maximální rychlost činila 100 km/h, průměrná spotřeba 3 litry na 100 km směsi benzin:olej 25:1. Jawa 250 měla příjemný praktický design, byla elegantní a jednoduchá a vykazovala řadu absolutních novinek. Její vzhled vyvolával dojem, že nic jednoduššího, než takový stroj nelze zkonstruovat. Všechny elektrické vodiče byly umístěny v rámu, takže nebyly nikde vidět. Nová Jawa 250 byla absolutní překvapení jak pro normálního motocyklistu tak pro odbornou veřejnost, neboť předběhla konkurenci alespoň o pět let. Premiéru měla v září 1946 na autosalónu v Paříži. Je zbytečné asi vyprávět, jak byl motocykl přijat. Důkazem je zlatá medaile. Hodno zmínky je, že tehdy slavný francouzský motocyklista Louis Jeanin držitel několika světových rekordů jakož i vítěz mnohých závodů, se zpočátku choval jenom jako běžný návštěvník, jeho nadšení bylo ale tak velké, že pravidelně, den co den, přicházel k jejímu stánku a zajímal se o podrobnosti.



Druhý rok výroby opustily výrobní linky již 17162 nových dvěstěpadesátek s pérováním zadního kola, které bylo vynikající. První model měl typové označení 10, prošel jedinou změnou v dynamu, které bylo od roku 1947 šestipólové. Jawa 250 nebyla jen doma v Československu obrovský prodejní šlágr. Kdekoliv byla dvěstěpadesátka vystavena, vzbudila zasloužený obdiv. Také Anglie, sama motocyklová velmoc, ze které Janeček před světovou válkou odebíral motory Villiers, nebyla v tomto žádnou výjimkou.

Dvěstěpadesátka tam byla poprvé vystavena roku 1948 na Londýnské motocyklové show. Když se v Jawě rozhodli pronajmout stánek, byla již celá výstavní místnost zadána. Díky iniciativě Dr. Jana Schulmanna, který tehdy pracoval v Anglii jako obchodní delegát československé zahraničně-obchodní společnosti Kovo, se našel přece jeden skrytý kout, kde se pro motocykl našlo místo. Anglickou premiéru navštívil tehdejší ředitel závodu Jawa Vojtěch Pokorný, doprovázený Josefem Jozífem a Antonínem Vitvarem. Počítalo se s určitým zájmem. Ale to co se pak v onom koutku konalo, nepředvídal nikdo. Motocykl stál na bílém podstavci, aby byl dobře vidět, jelikož nebylo možné se protlačit až do první řady, kde by ji měl zvědavý návštěvník na dosah ruky. Ale všechno bylo marné, krátce po oficiálním otevření ji sundali jinak chladní Angličané dolů, aby si prověřili, jak se na ní sedí. Pořadatelé byli bezmocní. Přes noc ji museli zajistit ocelovými popruhy. Také zájem dealerů byl enormní. Ale s Anglií nebyla sepsána ještě žádná nová obchodní smlouva, proto nemohlo dojít k prodeji. Ta byla nutná ke každému dovozu, neboť válkou vyčerpaná země si nemohla dovolit kupovat např. motocykly, když je nespočetně mnoho domácích výrobců prodávalo. Konec konců tomu tak bylo všude v Evropě.

Po té se však podařilo prosadit dovoz přibližně 200 kusů Jaw. Dealeři a zákazníci se těšili, ale vyskytl se nový problém. Každý dealer se obával bojkotu britských výrobců a obchodního svazu, jakmile něco doveze.

Co tedy dělat? Firma Industria London Ltd. občas kupovala velké československé stroje na zpracování masa. Československý delegát přemluvil majitele firmy, aby to zkusil s motocykly, mohly

by jít na odbyt lépe než stroje na maso. Ačkoliv majitel nic z toho nechápal, vypůjčil si 20000 liber a šel do toho. Jeho firma byla přijatá za člena asociace Motorcycle Manufactures and Trades Assotiation a za sotva jeden měsíc se mu ohlásilo dalších třicet dealerů a všechny motocykly byly prodány. Není divu, v Anglii se v té době stále ještě vyráběly motocykly předválečné koncepce.

Takto podobně to proběhlo v 112 dalších zemích. Jawa vybojovala všechna tržiště světa. Žádný stát se nemohl "vychvalovat", že klade odpor útoku revolučních strojů Jawa.

1948 přišla do výroby první série třístapadesátky ve stejném rámu jako dvěstěpadesátka s odpružením zadního kola. Nejprve přišly tyto motocykly na trh pod značkou Jawa-Ogar, která pařila třetímu největšímu československému předválečnému výrobcí motocyklů. Roku 1948 byla tato pražská továrna se sídlem v Praze-Strašnici včleněna do firmy Jawa. Jawa pak nechala ochrannou známku Ogar patentovat.



Třístapadesátka Jawa-Ogar (později jen Jawa), byla dvoutaktní dvouválec stejné konstrukce jako dvěstěpadesátka, to znamená ploché dno válce a vratné vyplachování, zdvihový objem válců 344 cm³ (ø58x65), výkon 8,8 kW (12 PS), maximální rychlost 110 km/h, průměrná spotřeba 3,5 litrů na 100 km. Typ 12 se vyráběl stejně jako typ 10 až do roku 1950. Po menších změnách se od roku 1950 začal vyrábět typ 11 (Jawa 250) a 18 (Jawa 350). Oba motory měly řidší žebrování, avšak žebra byla silnější a lépe chladila. Menší změny doznala také ojnice a píst, proto dostaly motory nové označení.



Dvěstěpadesátka s odpružením zadního kola se vyráběla až do roku 1956. Normální dvěstěpadesátka odešla z výroby již dříve roku 1954. Těchto slavných Jaw obou typů se prodalo 180000 kusů.

Pro mnoho světových značek byla Jawa inspirací a někdy také předlohou pro pouhé kopírování. Brzy se objevil podobně tvarovaný světlomet spojený s přední vidlicí také u ostatních značek. Firma Adler začal vyrábět dvoutaktní motor se stejným nasáváním vzduchu do ústrojí klikového hřídele ve válci, jelikož v SRN nebylo toto konstrukční řešení chráněno patentem. Protože ve Španělsku po druhé světové válce nebyly československé vynálezy vůbec chráněny, vypadal jejich typ jako by byl zcela okopírován z výkresu. Nejinak tomu bylo u firmy Condor. Když byly po té vyráběny podobné motory u firmy Villiers, považovali to v Jawě jako vyznamenání a zadostiučinění.

Jawa s odpružením zadního kola posloužila rovněž jako základ ke stavbě tříkolky k dopravě nákladu i osob. Oba druhy byly velice oblíbené především v asijských zemích. Přestavba byla provedena buď přímo v zahraničí, nebo u nás. V Československu se tříkolky vyráběly v družstvu Velo v Solnici u Rychnova nad Kněžnou (později Velorex). Další varianta tříkolky se jmenovala Velorex-Oskar 250 a objevila se na trhu roku 1951. Toto malé tříkolové vozidlo s impregnovaným plátnem pokrytým trubkovým rámem mělo dvoje dveře, vpředu dvě 19 palcová kola nezávisle odpérována a zavěšena na vlečených výkyvných ramenech opatřených třecími tlumiči. Řízení bylo tlumeno tlumiči a opatřeno hřebenem. Karosérie měla shrnovací střechu a nabízela místo pro dvě osoby. Zadní kolo vzadu zavěšené na výkyvné vidlici bylo poháněno motorem Jawa 250. Později obdrželo vozidlo také motor Jawy 350. První typy Velorexů dosahovaly rychlosti až 80 km/h. V provedení pro invalidy s ručním řízením byla maximální rychlost snížena na 30 km/h. Vozidlo zůstalo ve výrobě až do konce šedesátých let, kdy bylo nahrazeno čtyřkolovým Velorexem, opět s motorem Jawa, jehož výroba skončila koncem sedmdesátých let.

25. JAWA MINOR II - AERO MINOR

Stejně tak jako nový motocykl překvapovalo nové motorové vozidlo. Jawa Minor II podobně jako dvěstěpadesátka byla tajně připravována za války. Veřejnosti byla představena na podzim roku 1945. Do výroby přišla o rok později. Měla centrální rám s dělenou přední nápravou a příčně umístěné listová péra. Motor byl dvoutaktní dvouválec s vratným vyplachováním chlazený kapalinou o zdvihovém objemu válců 615 cm³ (ø 70X80), výkonu 14,7 kW (20 PS) při 3500 otáčkách za minutu, kompresní poměr 6:1. Motor byl tentokrát umístěn podélně před přední nápravou, tedy obráceně než u Minoru I, poháněl přední kola. Jawa Minor II byla vybavena karburátorem značky Solex 30 AHR, elektrickým spouštěčem, dynamo-bateriovým zapalováním, jednokotoučovou suchou spojkou a čtyřstupňovou převodovkou s řadící pákou v



přístrojovém panelu. Přední kola byla odpružena péry s hydraulickými teleskopickými tlumiči, vzadu s pákovým tlumičem. Dále měl vůz hydraulické brzdy a hřebenové řízení. Motorové palivo - benzin:olej v poměru 30:1. Délka 4000 mm, výška 1485 mm a výška nad zemí 175 mm. Kola byla vybavena pneumatikami 5.00-16. Pohotovostní hmotnost 690 kg, nejvyšší rychlost 90 km/h, spotřeba paliva 7,5 až 8,5 litrů na 100 km. Pozoruhodná byla čtysedadlová karosérie, vykazovala aerodynamický tvar a v základním provedení byla dvoudveřová. Autorem byl Zdeněk Kejval, který se stal později šéfem karosářských technologií v AZNP Mladá Boleslav.

Roku 1946 se dostal nový typ do výroby, ne však již v továrně Jawa, která se měla nadále věnovat výhradně motocyklům. Historii její automobilové výroby uzavřelo 706 vozů Jawa Minor, vyrobených po válce ze zbylého materiálu nedokončených předválečných sérií. Závod v Kvasinách byl převzat automobilkou Škoda Mladá Boleslav. Nový vůz, označený zatím jako Jawa Minor II, převzaly právě vzniklé Letecké závody, n. p., sdružující mimo jiné i předválečné automobilky Aero, Praga a Walter. Tehdy se změnilo i označení nového Minoru. Jeho podvozky vyráběla Walterova jinonická továrna, později přejmenovaná na Motorlet, karosérie Rudý Letov v Letňanech který také vozy kompletoval.

Již roku 1946 podnikl Ing. Vykoukal s Dr. Freyem jedním z prvních vyrobených Minorů cestu do Francie a Velké Británie. Ve Francii si nový vůz vyzkoušeli známí konstruktéři Claveau a Grégoire i zástupci automobilek Mathis a Panhard. Nešetřili chválou a také porovnání s novým Renaultem 4 CV, který později založil poválečnou slávu své značky, vyznělo ve prospěch československého výrobku, který se jízdami vlastnostmi francouzské konkurenci vyrovnal a pohodlím i prostorností ji daleko předčil. Také v Británii byl Minor hodnocen velmi dobře a československému zahraničnímu obchodu se naskytl, velmi výhodné možnosti, kterých však nedokázal využít. Francouzští výrobci chtěli totiž z ČSR dovážet motory a převodovky Minoru a vybavovat jimi vlastní automobily, známá britská motocyklová továrna BSA, která kdysi produkovala i dvoustopá vozidla, hodlala na tuto tradici navázat a Minora vyrábět v licenci. Vinou československé strany se však tyto transakce neuskutečnily, ačkoliv Ing. Vykoukal se již zabýval i vývojem alternativního čtyřdobého motoru, o který BSA rovněž projevila zájem.



Kromě cestovní karoserie tudor byl Minor v omezeném počtu k dostání i jako uzavřený nákladní automobil typ Normandie (STW), jako Combi a jako pick-up. Dále bylo vytvořeno několik dvoumístných karosérií Roadster. Vyrobené množství těchto modifikací bylo však mizivé. Do zahraničí dodávala továrna také samotné podvozky, opatřené pouze předními blatníky, přední kapotou a čelním sklem. Na nich pak stavěly cizí karosárny vlastní karosérie.

Většina exportovaných vozů směřovala do Holandska, kde záhy vznikl i silný klub jejich majitelů a kde jezdí několik Minorů dodnes, dále do Belgie, Rakouska, Švýcarska, Francie, Švédska a dalších severovýchodních států, ale i do zámoří, především do Jižní Ameriky. Do celkem 23 států bylo vyvezeno přes 50 % vyrobených vozů, přičemž zájem podstatně převyšoval výrobní možnosti. Nezajímavý není ani fakt, že Minor byl v těchto zemích bez výjimky nejdražším vozidlem své třídy a jeho cena se pohybovala ve stejných relacích, jako cena vozů kolem 1000 cm³ objemu. Podobné relace však byly i na domácím trhu. Letecké závody totiž nebyly automobilkou v pravém slova smyslu a kromě prvotřídního materiálu i zpracování daly vozu do vínku i vysokou výrobní cenu, k níž přispívaly i výrobní počty, které nikdy nepřekročily 4000 vozů za rok, a která se nutně musela odrazit i v ceně prodeje.



K popularitě Minoru však přispěla i řada vynikajících sportovních výsledků a přesvědčivých propagačních akcí. Jeden vůz se zúčastnil propagační jízdy po Nuselských schodech, další vůz v provedení STW vyjel v plném obsazení na vrchol Sněžky, přičemž podal i neplánovaný důkaz své odolnosti. Když se totiž pod vrcholem v důsledku chybného manévru převrátil, posádka ho pouze otočila na kola a bez problémů pokračovala v cestě. Holandský dovozce Minorů zavěsil vůz za blatníky na háky autojeřábu, aby tak dokladoval pevnost karosérie, která po této produkci nevykazovala stopy poškození. Znamý cestovatel F. A. Elstner dojel s Minorem z Prahy do Cotonou na Guinejském zálivu a cestou zpět postavil v terénu bez cest denním průměrem 426 km rekord v přejezdu Sahary, který pak odolával dlouhou řadu let. Jiná dvojice absolvovala v zimním období cestu za polární kruh, přičemž Minor vyjel při exhibiční jízdě hlubokým sněhem až k lyžařskému skokanskému můstku známého zimního střediska Hollmenkollen.

Ve známé soutěži Raid Polski obsadil roku 1948 známý předválečný jezdec továrny Walter Ivan Hodáč na svém Minoru 1. místo ve třídě i v celkové klasifikaci a také v soutěži týmu skončilo družstvo Minorů na 1. místě před továrním týmem Škoda. V Rallye Monte Carlo 1949 dojel Leopold Lancman na 2. místě ve třídě do 750 cm³ a další jezdci na Minorech obsadili místo páté, šesté a deváté. Dalšího úspěchu docílila posádka Hodáč-Versini, když dovedla ve 12. Alpské rallye, pořádané rovněž roku 1949, Minora do cíle na 1. místě ve třídě a 17. v celkové klasifikaci. Stejně úspěchy slavily tyto vozy na okruzích. V Brně vítězily pravidelně. Sériový vůz, přihlášený firmou Helaers, zvítězil roku 1948 ve čtyřadvacetihodinovém závodě v belgickém Spa-Francorchamps a o rok později toto vítězství zopakovala posádka André-Delhaes hodinovým průměrem 80,5 km/h.



Úspěchy sériových vozů vedly továrnu ke stavbě sportovních speciálů. První vyjel roku 1947 z Jinonic. Jeho motor dostal speciální odlitek bloku, který snesl převrtání na 77 mm. Při zdvihu 80 mm tak vzrostl objem na 745 cm³. S karburátorem Amal dával tento motor výkon 23,5 kW (32 k). Převodovka se téměř nezměnila, zadní listové péro však nahradila dvojice skrutných tyčí. Hliníková pontonová karosérie měla zcela zakrytá zadní kola a místo spolujezdce. Původní barva vozu byla žlutá, nejvyšší rychlost činila cca 140 km/h. S vozem jezdil zprvu I.

Hodáč který docílil i jeho největšího úspěchu, když ve dvanáctihodinovém závodě na autodromu Linas-Monthéry obsadil druhé místo ve třídě a postavil nový rekord třídy na jedno kolo. Vůz vznikl v jediném exempláři a do dnešní doby se nedochoval.

Další sportovní Minor vyjel roku 1949 z Letova. Byl určen pro start v prvním poválečném ročníku slavného závodu 24 hodin v Le Mans. Jeho mechanické části byly přímo odvozeny od sériového vozu, hliníková "doutníková" karosérie vznikla podle návrhu konstruktéra Jeníka. Motor, v zásadě shodný s předešlým, dával s ohledem na délku závodu výkon pouhých 27,61kW (28 k). Podvozek se od sériového lišil jen zkrácením hlavního nosníku a odlehčením, sériovou převodovku doplnil rychlejší stálý převod rozvodovky. Dvouplovákový karburátor Amal zásobovala benzínem ze vzadu uložené nádrže dvě elektrická čerpadla. Pneumatiky rozměru 4,50 X 15 byly u jednoho z obou startujících vozů československé, u druhého belgické. Automobil plzeňské dvojice Krattner-Sutnar jezdil v národních barvách. Spodní část karosérie byla červená, svrchní bílá s příčným modrým pruhem. Druhý vůz byl patrně modrý a za jeho volantem se střídal Ivan Hodáč s Jacquesem Pochem, zástupcem Minorů ve Francii a zakladatelem firmy známé dovozem vozů Lada a účastí v Rallye Paříž-Dakar.



Závod byl zahájen za účasti 185 000 diváků, 1500 pořadatelů a dvoutisícového zástupu policistů 25. 6. 1949 v 16.00 hodin. Startovalo 49 vozů značek Ferrari, Aston Martin, Riley, Singer, Healey, Frazer Nash, Talbot, Delage, Delahaye a dalších. Francouzi přivezli silné týmy malých vozů Renault a Simca, na jejichž umístění jim velmi záleželo. Největším vozem v závodě byl aristokratický Rolls-Bentley s motorem o objemu 4246 cm³. Češi chtěli hlavně dojet. Začínali nešťastně. Odjezd z Prahy se zpozdil, nákladní Aero 150, vezoucí Krattnerův a Sutnarův vůz, už nemohlo dojet do Le Mans včas. Závodní vůz se tedy octl na silnici a vyrazil vlastní silou. Byly to jeho první kilometry, na zajíždění v Praze už nezbyl čas. Druhý vůz již čekal v Le Mans, ale ani on nebyl zcela bez problémů. Nemilosrdné horko kosilo vozy všech značek a v karosériích se objevovaly dodatečné otvory, zlepšující chlazení. Konečně start! Krattner, který odstartoval s úmyslem šetřit vůz, zjistil v první zatáčce, že vede celé pole závodníků. Raději zvolnil a nechal silnější konkurenci předjet. Soupeři postupně odpadali pro poruchy i havárie. Také druhý Minor zmizel na delší čas v depu s poruchou převodovky. Po osmnácti hodinách jezdil Krattner se Sutnarem v celkovém pořadí podle koeficientu výkonnosti na 7. místě, po dvaceti na 5., ve 21. hodině byli čtvrtí! Závod skončil obrovským úspěchem Minorů. Krattner se Sutnarem obsadili první místo ve třídě a druhé v celkové klasifikaci za dvanáctiválcovým vozem Ferrari. Ujeli 2392 kilometrů a průměrem 99,666 km/h zlepšili dosavadní rekord třídy o 15 km/h, zatímco vítězové ostatních tříd zůstali daleko za rekordními výkony z posledního předválečného ročníku, což bylo zřejmě způsobeno hlavně stavem okruhu. Druhý Minor dojel v celkovém pořadí na 13. místě z celkem 19 vozů, které závod dokončily. Aero Minor se stal jedinou značkou, která dojela do cíle s plným počtem startujících vozů! Přitom stačilo jen málo a Minor mohl být absolutním vítězem. Stačilo mít více zkušeností, lépe pracující depo, zjetý vůz. Stačilo, aby vítězná dvojice na Ferrari skutečně střídala, což se v pozdějších letech stalo povinností. Luigi Chinetti, pozdější Ferrariho zástupce v New Yorku, řídil totiž více než 23 hodin, podstatně slabší jezdec lord Selsdon, který start vozu financoval, jen necelou hodinu.

Počátek studené války přinesl zvýšenou poptávku po výrobcích leteckého průmyslu, což nakonec vedlo k definitivnímu zastavení výroby Aero Minoru. Zahraniční zástupci chtěli vůz nadále vyrábět mimo území ČSR, požadovali však dodávky motorů, převodovek a některých výlisků, což nebyly Letecké závody schopny zajistit. Stejně tak nebyla podepsána licenční dohoda, o kterou jevil roku 1956 zájem Egypt a ani pověsti, že licence Minoru stála u zrodu polské Syreny a švédského SAABu nejsou pravdivé, i když byl konstruktérům těchto vozů Minor skutečně do značné míry vzorem. Stejně tak brzo pohasla naděje na vzkříšení Minoru, která svítila u nás roku 1959. Výroba Aero Minoru skončila roku 1951 s celkovým množstvím 14 187 (podle jiných pramenů 14 114).



V průběhu výroby Minorů byla samozřejmě připravována i jejich modernizace. V roce 1946 vznikl prototyp velmi moderního vozu, u jehož zrodu stál i americký odborník A. Taub. Motor s u nás nezvyklým rozvodem IOE = (F-hlava) pocházel z továrny Praga. S vrtáním 80 mm, zdvihem 60 mm a objemem 1206 cm³ dával výkon 28 kW (38 k). Přes třístupňovou převodovku poháněl přední kola šasi, které se od Minoru lišilo jen kruhovým průřezem hlavního nosníku. Plochý kapalinou chlazený čtyřválec umožňoval konstrukci elegantní karosérie s nízkou přídílí, k čemuž již nedošlo. V upravené karosérii Aero Minoru dosahoval

tento podvozek nejvyšší rychlosti 115 km/h při spotřebě 6,5-8 l/100 km. Další prototyp, označený jako Minor III, vyjel roku 1951. Měl celokovovou karosérii moderních a účelných tvarů a podvozek shodný s Aero Minorem, včetně motoru, převrtaného na 72 mm a cca 650 cm³, čímž stoupl výkon na 16,9 kW (23 k). Ani jeden z těchto prototypů, které značně předběhly svou dobu, se však sériové výroby nedočkal, stejně, jako další konstrukce Ing. Vykoukala, vozítko minicar, poháněné prakticky polovinou motoru Minoru. Automobily Aero Minor pak neodmyslitelně patřily k běžným typům našich silnic ještě dvacet let po ukončení jejich výroby. Na další vůz s pohonem předních kol si musel náš automobilový průmysl počkat. téměř čtyři desítky let.

26. OPĚT ČTYŘTAKTNÍ PĚTISTOVKA

Kromě dvoutaktních motocyklů byl pro poválečnou výrobu připravován také čtyřtákní jednoválec o objemu 350 cm³ OHC, který byl v rámu dvěstěpadesátky s odpružením zadního kola. Se zřetelem na po válce panující poměry, přijali příslušné rozhodnutí, místo složitějších a proto také dražších čtyřtákních motocyklů budou nadále stavěny jen dvoutakty. Dvoutaktní třístapadesátka nahradila plánovaný čtyřdobý motor.



Situace se zlepšila za několik let, i někteří zákazníci požadovali silnější stroje. Již roku 1950 byl připraven půllitr, jehož sériová výroba se rozjela roku 1952 pod označením 15/00. Jednalo se o vzduchem chlazený čtyřtákní dvouválec OHC s kolmým šnekovým převodem poháněnou vačkovou hřídelí, objem válců 488 cm³ (ø 65 x 73,6), výkon 19,1 kW (26 PS) při 5 500 ot. za min. Převodovka byla čtyřstupňová, magnetické dynamo Lucas bylo brzy nahrazeno dynamo-bateriovým zapalováním PAL s dynamem o výkonu 60 Wattů. Typ 15/01 měl přepracovaný ventilový rozvod s kuželovým ozubením typu Gleason. Mazání zajišťovalo olejové čerpadlo, oddělená olejová nádržka měla objem 4,5 litrů. Rám motocyklu se podobal rámu Jawy 250, byl však přiměřeně zesílen, protože se počítalo s připojením přívěsného vozíku. Teleskopická přední vidlice měla olejový tlumič, zadní kolo bylo odpruženo s vinutými pružinami. Palivová nádrž o objemu 16 litrů byla spojena se sedlem, které bylo podobné jako na Jawě 250. Rozměry pneumatik byly u předního kola 3,25-19 a u zadního kola 3,50-19. Hmotnost činila 156 kg, maximální rychlost 135 km/h. Průměrná spotřeba 4 litry na 100 km.



Počátkem roku 1953 byla představena pětistovka 15/02 s inovovaným motorem. Byl zvětšen náboj kola a motocykl obdržel pohodlné dvojsedlo (od roku 1956). Díky změnám vzrostl výkon motoru na 20,6 kW (28 PS) a maximální rychlost na 147 km/h, stoupla také hmotnost na 174 kg. Poslední Jawa 500 OHC opustila běžící pás roku 1958 a byl to zároveň poslední sériově vyrobený čtyřtakt této značky. Připravovaná verze s odpružením zadního kola vahadlem se do výroby již nedostala.

27. PIONÝR A JAWETTA

Krátce po představení největší Jawy se objevila na trhu také nejmenší Jawa 50. Byla výsledkem týmové práce konstruktérů M. Kubíčka, J. Mráze, K. Mareše a J. Šťastného, jejich šéf byl Josef Jozíf. Jednalo se o zásadní modernizaci Robota u které tehdy pracoval mladý Jan Křivka. Malé padesátce se podle tvaru sedadla začalo říkat "pařez" a brzy se stala prodejním šlágr. Byla vyvinuta v Praze. Její výroba byla ale roku 1955 přestěhována do strojírenských závodů "Povážské strojírny" v Povážské Bystrici.



Naležato umístěný dvoutaktní jednoválec měl zdvihový objem 49,8 cm³ (ø 38 x 44), výkon 1,18 kW (1,6 PS) při 5000 ot. za min, kompresní poměr 6,6:1, karburátor Jikov 2912. Mazání motoru mastnou směsí, příměsí oleje do benzínu v poměru 20:1. Se svou třístupňovou převodovkou dosáhl motocykl největší rychlost 50 km/h. Otevřený rám svařený z ocelových trubek obdélníkového průřezu. Přední kolo uloženo v teleskopické vidlici bez tlumení, kluzáky chráněny pryžovými manžetami. Zadní kolo uloženo ve vlečené kyvné vidlici svařené z tvarovaných plechových výlisků, odpružené jednou vinutou pružinou umístěnou pod sedlem ve středové rovině stroje (tedy obdobné jako o mnoho let později zavedla japonská Yamaha) rovněž bez tlumení. Pionýr koncepčně a konstrukčně daleko předběhl konkurenci v této kategorii a zůstal díky svým dobrým vlastnostem po mnoha modernizacích ve výrobě až do počátku sedmdesátých let.



Pětsetpadesátpětka byla přímým pokračováním základního typu Jawy 50 a nesla již řadu modernizačních prvků, které se udržely ve výrobě velmi dlouho. Jsou to např. plechová karosérie, celonábojové brzdy a další prvky. Díky vyššímu výkonu motoru (1,62 kW při 5500 ot. za min.) došlo k zlepšení dynamických vlastností stroje a zvýšení rychlosti na 60 km/h. Ve své době se typ 555 dodával v několika provedeních - s krátkým nebo prodlouženým sedlem, s ochrannými štíty před nohama jezdce nebo bez nich a v provedení standard nebo de Luxe. Stále však

byl typ 555 jednomístný.

Jawa 50 typ 05 vývojově navazuje na předcházející dva modely - typ 550 a 555. Nejpodstatnější změnou je úprava konstrukce tak aby na stroji bylo možné přepravovat dvě osoby. To si vyžádalo rekonstrukci podvozku a další zvětšení výkonu motoru na 2,21 kW při 6000 ot. za min. Typ 05 se vyznačoval velkou životností a solidními dynamickými vlastnostmi.

Jawa 50 typ 20 se stala předposlední z dlouhé rady "pionýrů". Oproti předchůdcům byla opět dále modernizována, a to zejména tvarem jednotlivých krytů a karosérie. Výkon motoru byl 2,6 kW při 6500 ot. za min, kompresní poměr 9,2:1. Poměr benzín:olej činil 30:1. Největší rychlost 60 km/h, (ve dvou 50 km/h), průměrná spotřeba 2,3 l/100 km při zatížení jednou osobou, až 3,2 l/100 km při plném zatížení.



Jawa 50 typ 23 Mustang byla zpočátku určena jen pro vývoz. Postavena byla ve spolupráci s italskou firmou Italemmeza. Patřila mezi nejoblíbenější z malých motocyklů Jawa 50 a také uzavírala jejich výrobu. Oproti typu 20 měla především objemnější nádrž s kapacitou 8 litrů a sportovněji řešený podvozek. Výkon motoru je stejný jako u typu 20.



V letech 1958 až 1962 se v Jawě v Praze Nuslích přesto vrátilo k výrobě malého motocyklu. Jednalo se o malý moped Jawetta, který je dnes téměř zapomenutý. Motory pro tyto mopedy se vyráběly v Českých Budějovicích. Moped existoval ve dvou variantách, Jawetta Standard dostala tehdy módní karosovaný zevnějšek, typ Sport měl zvětšený výkon motoru, větší nádrž a sportovní švih. Vzduchem chlazený dvoutaktní jednoválec měl objem 49,8 cm³. Moped Jawetta Standard měl výkon 1,1 kW (1,5 PS) při 4500 ot. za min., max. rychlost 45 km/h, hmotnost 47,5 kg a spotřebu jen 1,65 l/100km. Palivová nádrž byla menší o objemu 2,7 litrů oproti 6,5 litrové u modelu Sport. Jawetta Sport měla výkon 1,4 kW (2 PS) při 6000 ot. za min, rychlost 51 km/h, hmotnost 50,5 kg a spotřebu 1,8 l/100km. Moped měl dvoustupňovou převodovku s řazením otočnou rukojetí, zapalování setrvačnickovou magnetkou 20 W. Rám byl otevřený svařený z výlisků z ocelového plechu. Přední kolo zavěšeno ve dvojici kyvných vahadel na konci tenké vidlice svařené z ocelových



výlisků. Odpružení vinutými pružinami s pryžovými dorazy. Zadní kolo uloženo v kyvné vidlici odpružené jednou vinutou pružinou pod sedlem (jako u pozdějšího systému Yamaha Monocross) s pryžovými dorazy. Bubnové brzdy na obou kolech, přední ovládána páčkou na řídítkách, zadní zpětným pohybem šlapadel. Kola měla pneumatiky 2,00-23.

28. KÝVAČKA

Patrně platí pro všechny motocykly, že dostane od svého majitele přezdívku, jako by chtěli motocykloví fandové vyjadřovat svůj osobní vztah ke stroji, který je pro ně víc než jen dopravní prostředek. Platí to také pro všechny další motocyklové generace značky Jawa. Nový motocykl byl představen na podzim roku 1953 a již krátce po premiéře dostal přezdívku "kývačka", ač se oficiálně jmenoval Jawa 250 typ 353 a Jawa 350 typ 354. Oba typy měly dlouhozdvihové hydraulicky tlumené pérování předního i zadního kola, ze kterého vznikla přezdívka.



Obě Jawy - dvěšestpadesátka a třístapadesátka - šli do sériové výroby roku 1954. Hlavní rozdíl vůči staršímu typu motocyklu, jehož výroba s motorem 350 cm³ ještě probíhala, byl v podvozku. Přední vidlice neměla ve spodní části žádnou gumovou ochranu, ale kluzáky s hydraulickým tlumičem. Místo 19" kol byly montovány 16" se zvětšeným plechovým nábojem. Sekundární řetěz byl zapouzdrěný. Samozřejmě byla nová Jawa dodávána již s dvousedlem. V tomto provedení se vyráběla do roku 1955. Jawa 250 (350) měla následující

parametry: vzduchem chlazený dvoutaktní jednoválcový (dvouválcový) motor o zdvihovém objem válců 258,5 (344) cm³ ø 65 x 70 (ø 58 x 65), kompresní poměr 6,25:1 (6,8:1) a výkon 8,8 kW/12 PS (11,7 kW/16 PS) při 4750 ot. za min. Pohotovostní hmotnost 135 (145) kg, maximální rychlost 110 (115) km/h. Zdvih pérování vpředu/vzadu 130/100 mm, ráfky 3,25 - 16.

Motocykl se vyráběl až do roku 1974 v obou zdvihových objemech, dostalo se mu však za jeho výroby větších i menších modernizací.

Hodny zmínky jsou následující:



Typy 353/02 a 354/02 obdržely od počátku roku 1956 jedinou společnou páku jak ke spouštění motoru tak k řazení převodových stupňů. V listopadu téhož roku byl zavedený nový široký náboj kola, na kterém byly nově uchyceny paprsky kola. Také brzdové čelisti mohly být v nich o 10 mm širší a vykazovaly nyní průměr 160 mm a šířku 35 mm, čímž se zkrátila brzdňá dráha. V únoru 1957 se začal vyrábět typ 04, který obdržel řadu modernizací. Kompresní poměr byl zvětšen na 7,2:1 (7,4:1), tím se také zvýšil výkon a maximální rychlost. Přední kola byla vybavena pneumatikami o



rozměru 3,00 - 16 a zadní kola pneumatikami 3,25 - 16. Na podvozku byla pozměněna přední vidlice, zvětšil se průměr pružiny, čímž se zlepšila charakteristika tlumení. Na první pohled byl nápadný nový výfukový tlumič, jehož koncovka měla nyní tvar místo rybího ocasu tvar doutníku. Typ 353 (250 cm³) se vyráběl do roku 1962 a typ 354 (350 cm³) do roku 1965. Motocykl byl spolehlivý o vysoké jakosti, takže principiální změny nebyly potřebné. Samozřejmě byly provedeny všechny potřebné vývojové změny.

29. MODERNIZACE

Roku 1962 se objevila Jawa 250 typ 559. Jednalo se o modernizovaný motocykl, která vůči předcházejícímu typu 353 měl světlometů ve své horní části přikryt. Tento kryt zakrýval také částečně řidiče. Také realizace tachometru byla nová, kombinovaná se spínací skříňkou a s ovládáním světel. Zadní sdružené světlo bylo z umělé hmoty, sedlo bylo uzamykatelné. Po jeho zvednutí bylo možné otevřít boční schránky.

Výkon motoru se zvýšil z 8,8 kW (12 PS) na 10,3 kW (14 PS) při 5000 ot. za min. Kompresní poměr 7,7:1. Přepřelachovací kanálky, které byly dosud v motorové skříni, se nyní nacházely v přepracovaném válci. Hrdlo karburátoru proto směřuje k válci a ne jako dosud k motorové skříni. Motocykl obdržel také sytič. Výfukové potrubí bylo u válce upevněno mnohem menší maticí.

Dosavadní typy měly klikový mechanismus uložený ve třech ložiskách - jedno na straně baterie a dvě na straně primárního řetězu. První série typu 559 měly klikový mechanismus uložený jen ve dvou ložiskách, což se ale ukázalo jako nevýhodný. Proto se od roku 1965 zase vrátilo k původnímu konstrukčnímu řešení.

Roku 1963 se objevila Jawa 250 typ 559/03 s automatickou odstředivou spojkou, originální konstrukční řešení Jawy. Byla nasazena na hlavním hřídeli převodovky, pracovala v oleji, měla vícelamelovou konstrukci. Vedle samočinného spojování a rozpojování hnacího a hnaného dílu byla vybavena i ručním ovládním a poloautomatickým vypínáním, spráženým s řadicí pákou. K ovládním motocyklu tak stačila jen otočná rukojeť plynu, řadicí páka a brzdy. Při rozjezdu stačilo přidat plyn a motocykl se plynule rozjel, při zastavení se spojka samočinně rozpojila a motor běžel na volnoběh. Umožnila i roztláčování stroje a byla o málo dražší než dosavadní normální spojka. Díky rychlé reakci na přidání plynu a sníženému blatníku měl motocykl zvláštní sportovní atmosféru. Později byla spojka vylepšena proti proklouznutí při silném a náhlém záběru. Gumový tlumič nárazu v náboji zadního kola zvyšoval životnost agregátu. Změny doznala také přední vidlice. Dvěstěpadesátka byla také vybavena držákem pro malý zavazadlový vůz PAV, který byl zavěšen za zadním kolem. Sací systém byl přepracován, pro země s větší poznávací značkou (SRN, Velká Británie) byla upravena zadní motocyklu. Odlišný byl model pro iráckou policii. Některé modely měly mag. dynamo, jiné neměly sytič. Zvláštní typ byla Jawa 559/04/08 s dvojitým řízením.



Tak jako dvěstěpadesátka byla modernizovaná i třístapadesátka, ovšem o dva roky později a to roku 1964 jako typ 360. Spolu s dvěstěpadesátkou se vyráběla až do roku 1974. Třístapadesátka byl dodávána také s přívěsným vozíkem Vlorex zkonstruovaným v Jawě. Také tento motocykl se objevil s automatickou odstředivou spojkou Jawa. Ta byla jiná pro Mexico, Bolívii, pro bývalou SSSR, Velkou Británii nebo bývalou NDR. A opět jiná pro prodejní síť obchodních domů Neckermann. Třístapadesátku bylo možné také dostat s elektrickou upravenou na střídavý proud.

Typ 360 se objevil také v provedení Californian (360/04). Jak již název napovídá, jednalo se o motocykl určený pro trh USA, kde byla Jawa dobře zavedena. Californian se lišil od základního provedení především sportovním tvarem, zúženým blatníkem, nahoru vedenými výfukovými trubkami a řada dalších. Všechny tyto změny našly uplatnění také u ostatních typů Jaw.

30. SOUBĚŽNÁ VÝROBA

Kromě základních typů dvěstěpadesátky (559) a třístapadesátky (360) se vyrobilo ještě několik dalších typů, vycházejících z osvědčené koncepce. V třídě 250 cm³ se roku 1965 objevila Jawa 250 typ 590, která se vyráběla pět let až do roku 1970. Zpočátku se odlišovala od standardního typu jen koly o velikosti 19" (3.25 - 19 vpředu, 3.50 - 19 vzadu), zúženým blatníkem, který zakrýval sekundární řetěz a většímu kolu přizpůsobenou přední vidlicí. Později motocykl obdržel ochranný rám a ukazatele směru jízdy. Jedna zvláštní série byla určena pro skandinávské země. Motocykl byl vybrán na základě konkurzu švédské armády, kterého se zúčastnily i firmy BSA, Husqvarna a Monark. Švédská firma Fleon k němu dodávala lyže, které umožňovaly plné využití stroje na zledovatělém a zasněženém terénu. Stroje měly nožní i ruční ovládním čtyřstupňové převodovky a zadní brzdy. Motocykly byly příliš robustní, když švédské vojsko požadovalo náhradní motory, nebyl již ve výrobním programu. Proto byl nahrazen typem 590/00-02.



Změn doznaly i motocykly určené pro Tunisko, Kanadu a USA. V lednu 1968 byla vytvořena dvěstěpadesátka typ 590 v provedení Californian, která byla dovážena také do Austrálie. Specifické úpravy byly prováděny na Californianu pro prodejní síť Neckermann.

Roku 1969 se na trhu objevila další dvěstěpadesátka typ 592 a vyráběla se až do roku 1974. V této době (1969-1970) se současně vyráběly tedy celkem tři



dvěstěpadesátky, typ 559, 590 a 592. Posledně jmenovaný motocykl obdržel především povrchové úpravy. Měl palivovou nádrž standardně montovanou na typ Californian, ukazatele směru jízdy, nové zadní skupinové světlo, zpětné zrcátko a změněný blatník. Změny na motoru vedly ke snížení hladiny hluku motocyklu.



To stejné platí také pro třídu 350 cm³, kde se kromě základního modelu 360 objevily další tři třístapadesátky, nejprve typ 361 vyráběný v letech 1965 až 1969. Tato Jawa se lišila 19" koly. V různých modifikacích se exportovala do řady zemí. Pro Mexico s horním a dolním ochranným rámem a nosičem zavazadel, pro Finsko v již uvedeném provedení s lyžemi, pro jugoslávskou policii s majáčkem, pro Kanadu nejen s ochranným rámem a ukazateli směru ale také se změněným sacím vedením k vůli prachu a s nápisem Road King na bočních schránkách, pro USA byl vytvořen tento typ ve dvou provedeních: ve standardním provedení a v lehkém provedení, bez bočních schránek, se světlomety Bosch, novou palivovou nádrží a u karburátoru přímo nasazeným vzduchovým filtrem. Takový byl první Californian, který později prošel řadou modifikací. Poslední typ této třístapadesátky 361 se dodával do Austrálie s 18" a 19" koly. Jawu tohoto provedení nakoupila také rumunská policie.

Roku 1969 byl typ 361 nahrazen dvěma novými typy - 362 a 363. První se vyráběl až do roku 1973 a měl označení Californian Oilmaster. Měl v zahraničí patentem chráněné oddělené mazání se zvláštní nádrží pro olej, ze které se automaticky dodával do paliva. Toto zařízení dodávalo množství oleje v závislosti na zatížení motoru v poměru k benzínu od 200:1 až k 25:1. Většina těchto Jaw měla motor z "Unifikované řady" o které ještě bude řeč, avšak se zesíleným čepem válce. Zdvihový objem válců činil 343,4 cm³ (ø 58 x 65), kompresní poměr 9,2:1, výkon motoru 16,9 kW (23 PS) při 5000 ot. za min. Maximální rychlost se pohybovala kolem 135 km/h. Třístapadesátka typ 363 zůstala ve výrobním programu o rok déle než typ 362, tedy až do roku 1974. To znamená, že se na trhu drželi celkem tři různé třístapadesátky po dobu čtyř let (1969- 1973). V následujícím roce to byly pak už jen dva (typy 360 a 363). Jednalo se o modely se zmenšeným výkonem, především pro každodenní užívání, analogické ke dvěstěpadesátce typ 592.



Celkově bylo vyprodukováno 1 418 840 motocyklů této koncepce a exportováno do 120 zemí celého světa.

31. KAUZA SPOJKA

Výčet všech typů, modelů, modifikací a uprav je fádňní a nepřehledný, obzvláště pak, když se jde do detailů. Ale i u kreslicího prkna se dá prožít neuvěřitelné dobrodružství, které se vyrovná vynikajícímu detektivnímu příběhu. Z tohoto důvodu se zmíníme o případu, který dostal jméno "Kauza spojka". Konec konců automatická odstředivá spojka byla již několikrát zmiňována.

Jejími autory jsou konstruktéři Josef Jozíf, Dipl. Ing. Jan Ráfl CSc., Dipl. Ing. Evžen Ritschl, Vlastimil Bezouška a Dr. Jan Pivrnec z výzkumného a vývojového oddělení Pražské Jawy. Na počátku šedesátých let byla zkonstruována nová automatická odstředivá spojka ve dvou variantách: v lamelovém provedení a kuželovém provedení. Toto jednoduché funkční konstrukční řešení splnilo všechny předpoklady a bylo zavedeno do sériové výroby. Motocykl s tímto zařízením se lišil jen nepatrně od sériového provedení, neboť na místě levého víka skříně motoru, kde se nacházela spojka, měl malou bubnovitou vypouklinu.



Konstrukce byla patentována téměř ve všech zemích světa, do kterých se motocykly Jawa exportovaly. V době, kdy byla spojka připravována do sériové výroby, se objevil v italském časopise Motociclismo článek o malé Hondě 50 Cub s automatickou převodovkou. Tato novinka nemohla zůstat v Jawě bez povšimnutí. Automatika tohoto 50 cm³ stroje bude jistě zajímavá. Avšak pomocí katalogu náhradních dílů v Jawě zjistili, že tato automatika nemá nic společného s automatickou převodovkou, ale že se podezřele podobá automatické spojce. Malou Hondu Cub přivezli do závodu Jawa, tam ji demontovali a neměli již žádných pochybností. Právní zástupci patentů Jawy ve Francii a Velké Británii byli jednotní - Honda montovala automatickou spojku téměř bez úprav do nového motocyklu Cub. Ve stejnou dobu přišel do Prahy dopis evropského zastoupení Hondy v Hamburгу,

že se okřídlená značka ze země vycházejícího slunce zajímá o automatickou spojku. Z Jawy odepsali, že je zájem těší a prosí zástupce Hondy o přesné vyjádření. Další vyjádření už z Hondy nedošlo. A tak se začala "Kauza spojka" vyvíjet. Honda hrozila potížemi ve všech zemích, kam tato firma exportovala její malé motocykly s touto spojkou. Nad tímto se přirozeně nezaraduje žádný výrobce. V tomto případě se nedalo nic dělat, alespoň se to tak zdálo. Honda zaplatila Jawě paušální částku za motocykly Cub, které byly dovezeny do Velká Británie, a v ostatních zemích, kde československá automatická odstředivá spojka byla chráněna patentem, platil japonský výrobce stanovenou cenu dle dovezeného počtu kusů. Proč podmínky byly jiné pro Velkou Británii, není dnes již více podstatné, rozhodující je, že problém byl vyřešen.

32. UNIFIKOVANÁ ŘADA - BIZON

Polozapomenutá kapitola ve vývoji motocyklů Jawa se jmenovala "unifikovaná řada" a začala se psát v první polovině šedesátých let. Označovala se zkratkou UŘ za typovým číslem. Doba jejího vzniku byla poznamenána chybným názorem centrálního řízení znárodněného průmyslu, že motocyklům je odzvoněno a budoucnost patří automobilům. Z toho vyplývaly organizační zásahy, poškozující rozvoj motocyklového průmyslu. Takovým způsobem přišla Jawa o svůj rodný závod Na zelené lišce v Praze - Pankrácí. Neradostnou situaci umocnila nastupující invaze japonských výrobců, investujících ohromné sumy do rozvoje nových konstrukcí a technologií. Jejich útok na světové trhy způsobil všeobecnou krizi evropského motocyklového průmyslu a zánik mnoha tradičních značek. Za takové situace vznikla v Jawě rozsáhlá konstrukční studie, která směřovala k vývoji nových originálních typů, které by nahradily "kývačku", vyráběnou téměř beze změny již od roku 1954. Základní myšlenka vycházela z toho, že svět si bude žádat motocykl více karosovaný. Tato základní koncepce se ukázala jako mylná ještě dříve, než byl dokončen vývoj prototypů. Japonci v celé své mamutí produkci namísto karosování motocykl obnažili a zdůraznili jeho sportovní charakter před použitím jako dopravního prostředku.



Základem nové unifikované řady motocyklů Jawa byl kolébkový páteřový rám. Rozsah zdvihových objemů motorů byl od 125 do 350 cm³, zprvu samé jednoválce. Po dokončení prototypů se však tvůrci dočkali několika zklamání, především u okrajových kubatur, stopěťadvacítka a třístapadesátka. Stopěťadvacítka byla pro výkon motoru příliš těžká, u třístapadesátka se jevil podvozek jako poddimenzovaný, navíc její jednoválcový motor vyvolával nežádoucí a nepříjemné vibrace. Očekávání tedy splnily jen do sériové výroby, stejně jako skútr s motorem 125 cm³, který byl vyvinut v roce 1964. Unifikovaná řada se nakonec přeci jen dostala do sériové produkce, ovšem v přepracované formě. Dvěšestpadesátka i třístapadesátka dostaly dvouválcové motory, lišící se pouze vrtáním a zdvihem. Podvozek zůstal zatím beze změny. Těchto strojů však bylo zhotoveno od července do října 1968 jen 120 kusů. Nesly označení Jawa 250 UŘ typ 623 a Jawa 350 UŘ typ 633.

Koncem šedesátých let přepracoval jejich design arch. Tatoušek, s přihlédnutím k tomu, aby nebylo nutné žádné velké změny ve výrobě, čímž vznikly typy 623/1 a 623/2, 633/1 a 633/2. Pro nezvyklý tvar řídicíků si tyto stroje vysloužily přezdívku "bizon".

Všechna provedení Bizon byla vybavena novým svařovaným uceleným kolébkovým rámem, dále pak novou přední vidlicí a novým světlometem, také sedlo bylo nové. Obě kubaturové třídy bylo možné vybavit odděleným mazáním Oilmaster a zvýšit výkon. Základní modely Jawy 250 typ 623 (350 - typ 633) měly níže uvedené motory: dvoutaktní vzduchem chlazené dvouválce o objemu 246,3 cm³, \varnothing 52 x 58 (343,5 cm³ \varnothing 58 x 65), výkon 12 kW/16 PS (15,5 kW/21 PS) při 5250 (5000) ot. za min., kompresní poměr 9,2:1. Palivová nádržka o objemu 16 litrů (u provedení Oilmaster navíc olejová nádržka na 2,5 litrů), spotřeba paliva 3,5 litrů na 100 km (4 l/100 km), maximální rychlost 120 (130) km/h. Kola měla rozměr 18", v nábojích byly nové větší brzdové čelisti.



Vyráběly se od roku 1970 do roku 1973 na pomocné lince a byly určeny výhradně na domácí trh. Celkem se jich dodalo 4436 kusů. Hlavní produkci tvořily stále různé modely "kývačka", až přišel v roce 1973 již dnes dobře známý typ 634, vyráběný v jediné kubatuře 350 cm³.

33. JAWA 634

Nový motocykl Jawa 634 byl představen roku 1973 a jednalo se opět o zástupce osvědčené řady Jawa. Československé motocykly odjakživa platily jako nenáročné na obsluhu, pro každodenní použití se skvělými jízdními vlastnostmi, což nový typ Jawy znovu potvrdil.



Uzavřený rám z tvarovaných trubek vycházel z osvědčené koncepce. V rámu byl vzduchem chlazený dvoutaktní dvouválcový motor o objemu 343,5 cm³ (ø 58 x 65) výkonu 14 kW (19 PS) při 5000 ot. za min., kompresní poměr 9,2:1. Motor dostal nová jehlová ložiska ojnice a kliky. Zpočátku měl motocykl oddělené mazání (Oilmaster) a neměl automatickou odstředivou spojku. Výrazné zlepšení představovaly dvoukličkové bubnové brzdy. 638 doznala postupem času mnoha modernizací a úprav. Výkon byl zvýšen na 16,2 kW (22 PS), řada doplňků zvyšovala bezpečnost provozu. Ohodnocení motocyklu zanecháme povolanejším a to redakci italského odborného časopisu Motociclismo, který Jawu 350 typ 634 testoval.



"Na náš italský trh byl uveden motocykl, na jehož užité vlastnosti se podíváme, pod prostým označením 634. Přes dezén zadní pneumatiky a způsob reakce pérování byla jízda ve vyšších rychlostech jezdcem hodnocena jako velmi dobrá. Průjezd rychlých zatáček je velice jednoduchý, také při silném naklonění neměl motocykl snahu opustit stopu. Nejlepší vlastnosti motoru je záťah od malých otáčkách a také odolnosti vůči špatnému zacházení. Velice snadné bylo spuštění motoru, i když pedál kliková hřídele přenáší jen poměrně malé otáčky. Motor může být spuštěn také při zařazené rychlosti a stisknuté spojce. Spojka je velice měkká a progresivní. Výsledky naší klasické akcelerační zkoušky se stabilním startem

na čtyřista metrů mohou být označeny jako dobré. Co se rychlosti týká, překročily jsme údaje výrobce o několik kilometrů - motocykl dosáhl rychlosti 128 km/h." Tolik časopis Motociclismo.

34. ŠESTSETTŘICETOSMIČKA

Jawa 350 typ 638 byla představena v létě roku 1984. Vycházela samozřejmě z předcházejícího typu. Rám byl opět uzavřený, dvojitý, svařovaný z tvarovaných trubek. Novinky jsou hlavně v motoru. Také zde se jedná o vzduchem chlazený dvoutaktní dvouválec o objemu 344 cm³ (ø 58 x 65), výkon 19 kW (26 PS) při 5250 ot. za min., kompresní poměr 10,2:1. Hliníkový válec obdržel za studena vlisovanou litinovou vložku. Klikový mechanismus je uložen ve čtyřech ložiskách. Celkem je motor o 7 kg lehčí. Šestivoltové zapalování bylo nahrazeno dvanáctivoltovým. Po zavedení karburátoru Jikov 29-28 CE s páčkovým sytičem, již nebylo nutné před jízdou přeplavovat plovákovou komoru. Čtyřstupňová převodovka má osvědčenou poloautomatickou spojku spřezanou s pedálem.



Po dobu výroby obdržel tento typ samozřejmě několik modernizací a byl vybaven nejrůznějšími doplňky dle přání zákazníků.

35. BOXER

V Jawě zůstali věrní ortodoxní konstrukci, která zůstává v principu zachována, ač jsou jednotlivé části a montážní celky stále zdokonalovány. To samozřejmě neznamená, že v Jawě nemysleli na nové konstrukce. V roce 1983 byl vyroben prototyp čtyřtákního dvouválce Jawa s protilehlými válci s rozvodem OHC. Zadní kolo bylo poháněno hřídelí. Nejednalo se však o normální Boxer, který je znám z motocyklů BMW. V Jawě použili nový konstrukční prvek, který pak nechali patentovat v řadě zemí. Charakteristické pro československé konstrukční řešení je, že se skříň převodovky nachází mezi motorem a ne za ním. Tím se podstatně zkrátila délka motoru a přitom si uchoval příznivé nízké těžiště. Obrácená osa spojky a hnací mechanismus kompenzuje reakci motoru do stran. Vačková hřídel je poháněna řetězem, převodovka je pětistupňová, spojka v olejové lázni. Motor se spouští elektrickým startérem. Škoda je, že tato konstrukce nikdy neopustila stádium prototypů.



36. OSTATNÍ...

Kdo zná výrobní program Jawy, ví, že nebyly uvedeny všechny typy. Chybí především ty, které jsou odvozeny od známé "kývačky", neboť v rámci nebyly jen dvěstěpadesátky a třístapadesátky Jawa, ale i motory o objemu 125, 150 a 175 cm³, které pochází z jiném slavné československé motocyklové továrny, ČZM Strakonice. Tyto motocykly nesly na palivové nádrži značku Jawa-ČZ. Spolupráce se konala nejen u těchto strojů. Existoval také plán, jednotné série československých motocyklů, od kterého se pak po několika letech upustilo. Jawa zůstala Jawou a ČZ zůstala ČZ.



Také nebyla uvedena výroba mopédu Babetta pod značkou Jawa. Nevyráběly se však v národním podniku Jawa, ale v strojírenský závodech Povážské strojírny v Povážské Bystrici. Dnes jsou vyráběny v ZVL Kolárovo. Stejně tak byly v sedmdesátých letech v strojírenských závodech Povážské strojírny vyráběny cestovní a sportovní motocykly Jawa 90 Roadster a série "pionýrů".

37. SIDECARY VEROLEX

Motocykly Jawa se již od výroby prvního typu 500 OHV velice často vybavovaly postranním vozíkem. Tento fakt se do dnešních dnů nezměnil, ačkoliv postranní vozík nenese značku Jawa, ale družstva Velorex z východních Čech.

Počátky firmy sahají až do předválečného období. V roce 1936 se drobní živnostníci - velomechanici z okolí Hradce Králové sdružili do nákupního, prodejního a výrobního družstva. Družstvo vytvářelo podmínky pro výhodnější nákup jízdních kol a náhradních dílů pro prodej a provádění oprav.

Velký rozvoj výrobní a opravárenské činnosti družstva nastal po roce 1948, kdy se do družstva začlenila řada firem, hlavně z východních Čech, ale i z Prahy a Mladé Boleslavi, které se zabývaly výrobou a opravami jízdních kol, automobilů, náhradních dílů a příslušenství, a další kovovýrobou. Název původního družstva se mění na "VELODRUŽSTVO" v Hradci Králové. V roce 1954 začíná v Hradci Králové druhá etapa vývoje a z původního družstva vzniká "VELO" lidové družstvo. V padesátých letech přesouvá své aktivity do podhůří Orlických hor, kde byl tehdy nedostatek práce.

V roce 1965 se název firmy mění na "VELOREX" výrobní družstvo v Hradci Králové. Během dalších desetiletí se firma zabývá kromě výroby sidecarů také výrobou motorových tříkolok, dílů pro jízdní kola, příslušenství motorových vozidel a výrobou elektrických radiátorů.

Sidecary se začaly vyrábět v roce 1957 a závod v Žamberku sehrál rozhodující úlohu v zavedení této výroby. Ostatní závody firmy Velorex na výrobě kooperují, finálním výrobcem je však od počátku závod v Žamberku.

Prvním vyráběným sidecarem byl typ 560, který byl zkonstruován pro motocykl JAWA 250 (typ 353) a 350 (typ 354) kývačka. Vyráběl se v klasické tmavočervené jawácké barvě. Tyto sidecary s motocyklem Jawa byly dodávány převážně na československý trh, kde nahrazovaly nedostatkové a drahé automobily.

Začátkem 70-let se začaly sidecary 560 s motocyklem Jawa vyvážet do Sovětského svazu. Zájem o sidecary je i v dalších zemích Evropy a Ameriky. Model 560 se vyráběl do poloviny sedmdesátých let, kdy měsíční produkce činila až 800 kusů. V červenci 1975 je výroba typu 560 ukončena, do té doby bylo vyrobeno 89 tisíc sidecarů typu 560.

V srpnu 1975 se začíná vyrábět model 562, v současné době označován jako typ 562.03. Montuje se k motocyklům Jawa (typ 634), později k typům 638, 639, 640. Prodej tohoto sidecaru je v Československu mnohem menší, než u předchozího modelu, o to je však větší zájem v zahraničí. Měsíční produkce typu 562 je téměř tisíc kusů. Největším odběratelem je Sovětský svaz, Kuba, Maďarsko, Polsko, dále USA, Kanada, státy západní Evropy. Prodejnost sidecarů v západních státech byly posílena zavedením výroby univerzálních připojovacích dílů, umožňujících připojení k většině motocyklů zahraničních značek. Sidecary se dodávají v různých barevných odstínech dle přání zákazníků. Od roku 1982 se začíná vyrábět luxusnější verze, označovaná jako typ 562.09. Vyváží se zejména do států západní Evropy a do zámoří.





Zatím poslední typ sidecaru, model 700 byl uveden na trh v roce 1985 a měl postupně nahradit model 562. Do dnešní doby se však vyrábí mnohem více sidecarů typu 562 než typu 700.

Od roku 1957 do začátku 90-let firma Velorex vyrobila 290 tisíc sidecarů a stala se tak druhým největším výrobcem na světě. Sidecary Velorex se exportovaly do 62 států na pěti kontinentech.

Začátkem 90-let se rozpadá východní trh, tvořený socialistickými zeměmi, Sovětský svaz jako největší odběratel přestal nakupovat a výroba sidecarů se téměř zastavuje. Jako náhradní program připravuje firma Velorex výrobu přívesů za osobní automobily. Přívesy se začínají vyrábět od roku 1991 na závodě v Žamberku. Na základě probíhajících hospodářských změn v zemi dochází v polovině roku 1992 k rozdělení firmy Velorex a z jednotlivých výrobních závodů vznikají samostatné firmy, bývalé ředitelství v Hradci Králové existuje už jen formálně. Od září 1992 závod v Žamberku začíná fungovat zcela nezávisle pod názvem "VELOREXEXPORT". V té době se zvyšuje výroba autopřívesů, roční vývoz do západní Evropy přesahuje tisíc přívesů.

Výroba sidecarů stagnuje, na skladě je přes 1500 sidecarů v červené barvě původně určených pro ruský trh. Během dvou let se podaří staré zásoby prodat a pomalu zvyšovat výrobu nových sidecarů. Roční produkce je však sotva desetinou roční produkce z 80-tých let, protože export na ruský trh se zatím nepodařilo obnovit.

Během posledních let došlo ke zmenšení a stabilizaci firmy. V současné době zůstává hlavní činností firmy výroba sidecarů a autopřívesů. Stále se vyrábí typ 562.03, dále luxusnější modifikace typ 562.09 a v menším množství typ 700. Během 90-let došlo u všech třech typů k různým úpravám. Do konce 90-let bylo celkem vyrobeno 89 tisíc kusů typu 560, 200 tisíc kusů typu 562 a necelých 14 tisíc kusů typu 700. Vzhledem k rostoucímu zájmu o veterány firma dodává také restaurované sidecary typ 560. V roce 2001 je připraven nový model sidecaru, který bude svými tvary připomínat šedesátá léta.

Tak, jako některé kultovní automobily vyráběné několik desítek let, tak i sidecary Velorex se vyrábí téměř v nezměněné podobě už třetí desetiletí.

38. VÝVOJ TOVÁRNÍ

Po druhém světové válce a po znárodnění československého průmyslu bylo v Jawě zmodernizováno strojní vybavení, čímž bylo možné na počátku padesátých let vyrábět až 60000 motocyklů ročně. Velká změna nastala roku 1963. Tehdy převzal mateřský závod v Praze-Nuslích podnik ČKD Polovodiče, čímž byla výroba motocyklů "Na zelené lišce" definitivně zastavena. Současně byla v Praze-Libni zastavena výroba sportovních strojů, takže v hlavním městě zůstal jen vývojový závod v Praze Strašnicích, kde se dříve nacházela výroba motocyklů Ogar. Zde se pak vyvíjely nové sériové i sportovní motocykly. Vybavení pro výrobu sériových motocyklů bylo přeneseno do podniku Československé závody motocyklové ČZM v Strakoniciích. Zde se rovněž vyráběly motory jak pro Jawu tak i pro motocykly ČZ. Hlavním sídlem se stal Týnec nad Sázavou. Zde nacházela lisovna, obráběcí stroje, výroba palivových nádrží i karosérií, galvanovna, mechanické dílny, svařovna, lakýrna a montážní linka. Progresivní technologie se používaly při svařování rámu a nádrží, při lakování rovněž i u montáže a expedice hotových strojů.



Organizačními změnami se závod v Týnci spojil s různými detašovanými závody. V Bystrici se vyráběla říditka a výfukové potrubí, v Mrači se soustředili na otáčivé části. V Jiříkově v severních Čechách se nalézala kovárna, která vyráběla okovky nejen pro Jawu, ale i pro další podniky motorové průmyslu v Československu. V Pražské továrně, kde vznikaly sportovní typy a probíhal vývoj, se nalézal také lis plastových dílů.

Zcela jedinečný je závod v Divišově, kde vznikaly a vznikají motocykly Jawa pro plochou dráhu. Příběh tohoto závodu je stručně popsán v následující kapitole.

39. ESO

Popularita a úspěchy motocyklů Jawa na ploché dráze se datují již z doby před druhou světovou válkou. Po válce se však tato československá značka skoro vůbec nespojovala s výrobou speciálů



pro plochou dráhu, která se jela především na anglických strojích Jap. Nebylo žádnou výjimkou, že se jezdci zúčastňovali dvou nebo tří motocyklových sportovních disciplín, jako například Václav Stanislav a Jaroslav Simandl, staří vlci třicátých let. Za války nezůstali nečinní, poněvadž se podíleli na vývoji nových strojů, o kterých již byla řeč.

Není divu, že se po válce vraceli ke svému oblíbenému sportu.

Jejich příběh, který začal v době zcela bezstarostného čekání na loď v anglickém Doveru, měl pro ně a pro československý motorismus nečekané a neuvěřitelné následky. Oba se vraceli jako účastníci mezinárodní šestidenní motocyklů roku 1949 z Velké Británie domů. Stanislav si v Londýně koupil ojnici ke svému plochodrážníku Jap, byl ale stále ještě nespokojen. Potřeboval ještě vačkovou hřídel. Zda-li pak by mu mohl Jarda Simandl půjčit peníze? Vyhledal ho ještě ve Francii, avšak peněz měl stále málo. Simandl se snažil uklidnit svého starého kamaráda tím, že mu doma složí celý motor.

Když správný muž něco slíbí, musí držet slovo. A to chtěl Jaroslav Simandl samozřejmě také. Kamarád si ho dobíral, a tak mu nezbylo nic jiného, než vyrobit části pro osm motorů dle anglického vzoru. Čtyři motory smontoval, zbývající části ostatních motorů zůstaly jako náhradní díly. Motory převzali jeho kamarádi. Stanislav dal místo jména Jap jméno "Jitka", po své právě narozené dceři, Marha tam chtěl mít své křesní jméno "Eman" a Holub symbol holuba. Čtyři motor si ponechal Simandl. Zdálo se, že malá dílna, ve které Simandl pracoval, nebude s motory více pracovat.

Avšak mezi jezdci byla tato příhoda brzy známá. Sportovní komise tehdejšího autoklubu naléhala na Simandla a Motokov chtěl vystavit motor ve Švédsku. Simandl začal tedy produkovat náhradní díly pro anglické dlouhozdvihové motory JAP a stal se tak prakticky hlavním dodavatelem pro všechny české plošináře, neboť politická situace vylučovala jakýkoliv import ze zemí západního bloku. Vysoká spolehlivost vyráběných dílů podnítila Simandla ke stavbě kompletních motorů, které byly kopiemi JAPů. Nejprve nesly označení S (= Simandl), později ESO a jejich tvůrce je brzy začal montovat do vlastních rámu, čímž prakticky zahájil produkci kompletních motocyklů.

Nástrojárna Simandl byla v roce 1950 znárodněna, avšak její zakladatel stál v čele podniku až do roku 1956. Simandl se rozhodl sestrojít motor lepší než slavný Jap. Konec konců byl anglický motor koncepčně starých přes dvacet let. Nakreslil krátkozdvihový jednoválec, vystavil objednávky na vlastní firmu, aby byla výroba možná, zaplatil sám sobě 28000 Kčs a vmontoval ho do rámu silničního stroje. Se svým synem Jiřím začal závodit, aby motor tímto způsobem ověřil. V dílně s osmnácti zaměstnanci neměl samozřejmě žádnou motorovou brzdu. Jak se ukázalo, podařil se jednoválec, kterému později naměřili výkon 45 PS a nazvaly ho proto S - 45. Světlo světa spatřil roku 1953. První čtyři plochodrážníci byli prodány do tehdejší NDR a nesli již značku ESO, jehož "S" bylo zřejmé. Od té doby je na palivové nádrži motocyklu označení ESO.

V Divišově začali produkovat plochodrážní motocykly, které konečně zatlačily konkurenční Jap z Evropských oválů. Simandl drželo slovo. ESO S45 setrvalo ve výrobě do roku 1959, kdy bylo nahrazeno modernějším typem ESO DT-5. Souběžně s produkcí plochodrážních speciálů v Divišově vyvíjely a vyráběly motocykly pro silniční závody (1951 - 1958) a motokros (1954 - 1963). V lednu 1964 byl závod převzat Jawou. Od té doby nosí světoznámý plochodrážní motocykl tutu značku.

40. KOOPERACE

Na úspěšné výrobě motocyklů Jawa se podílela v rámci kooperace řada československých podniků. Na prvním místě stojí závod ČZM Strakonice, kde vznikaly nejen motory, ale také přední vidlice, náboje kol a řetězy. PAL Magneton Kroměříž dodával zapalovací cívky a spínací skříně, Motor České Budějovice karburátory, benzínové kohouty a sedla. PAL Kbely zajišťoval tachometry a otáčkoměry, Autopal Nový Jičín optické vložky do světlometu, ukazatelé směru a koncové svítilny. Metaz Týnec nad Sázavou vyráběl stojany a malé části, Jiskra Tábor svíčky. Přerušovače směrovek a klaksony pocházely z Autobrzdý Hodkovice. Motocykly byly vybavovány pneumatikami Barum z podniku Rudý říjen Otrokovice. Středočeské dřevařské závody dodaly dřevěné obaly pro dopravu motocyklů a Jihočeské papírny vyráběly papír pro expedici náhradních dílů. Podnik Barvy a laky se postaral o "kabát" motocyklů Jawa, pryžové části pocházely ze závodů Rubena Náchod a Gumáren 1. Mája Dolné Vestenice. Díly z plastických hmot dodávaly Chema Pardubice a Technoplast Chropyně, pružiny pérovna v Hostivaři.

Také hutní závody nesmějí být přehlédnuty, neboť se podílely v podstatné míře na vzniku motocyklu. Nejdůležitější dodavatel byly sjednocené ocelárny v Kladně, Královodvorské železárně v Králově Dvoře, tažárna trubek v Chomutově a Veselí, hutní a strojírenský podnik Vítkovice, železárně

v Třinci, Kablo a mnoho dalších. Jawa spolupracovala také s družstvem Velorex v Hradci Králové, VDI Kyjovan v Kyjově a VDI Otava v Písku. Rada těchto podniků byla v úzkém kontaktu s Jawou již od prvních poválečných let.

41. EXPORT

Československé motocykly po druhém světové válce exportoval do celého světa podnik Československé závody kovodělné a strojírenské, z něhož roku 1948 vznikl podnik zahraničního obchodu Kovo. Roku 1951 převzal export Motokov. Do konce roku 1988 bylo na kontě těchto podniků exportováno 2 373 000 Jaw, do 120 zemích celého světa. Největší odběratel byl samozřejmě Sovětský svaz, kde odjelo přibližně 2 milióny charakteristických červených motocyklů. Ale Jawu bylo možné spatřit také na Islandu, Novém Zélandu, za polárním kruhem u rovníku, na Kanárských ostrovech a v Kalifornii. Roku 1956 se objevila Jawa také v Tibetu jako vůbec první motocykl, který se dotknul tamní zemně. Průjezdni povolení dal tehdy nejvyšší Dalai-lama a umožnil tak expedici nákladního automobilu Tatra přes Asii, kterou doprovázela právě Jawa. Motokov vybudoval na základě exportu motocyklů celosvětovou síť svých obchodních partnerů, jako příklad uvedeme rakouskou firmu Josef Faber.

42. JAWA VE SVĚTĚ

Motocykly Jawa se exportovaly nejen do celého světa, ale začaly se vyrábět nebo montovat také mimo území Československa. Největší takový projekt byla realizace licenční výroby v Indii. Zpočátku tam byly motocykly Jawa jen exportovány, nejdříve přes agenta v Delhi, firmu Baghwandas a kromě toho prostřednictvím firmy Irani v Bombaji. V polovině padesátých let zakázala indická vláda dovoz motocyklů, povolena byla však nadále montáž zahraniční strojů v domácích strojírenských podnicích. Na indickém trhu zůstala britská značka Royal Enfield, jejíž motocykly byly v Indii již řadu let kompletovány. Tehdejší zástupce Rustom Irani se rozhodl založit vlastní výrobu licenčních motocyklů a po důkladném průzkumu trhu zvolil značku Jawa. Jistě věděl, do čeho se pustil a co mohl od Jawy očekávat. V září roku 1951 organizoval propagační jízdu dvou policistů na Jawách do Československa, což roku 1955 opakovaly další tři Indové.



V Mysoru vznikla nová továrna pro montáž motocyklů Jawa. Jednalo se o dvěšřetřpadesátky a malé motocykly Pionýr. První motocykl opustila bránu firmy Ideal Jawa Mysore 5. března 1961. Tyto stroje měly jednu jedinou podstatnou změnu vůči československým, měly zabudované tříobvodové magneto- zapalování, aby spouštění nebylo závislé na stavu baterie. První ředitel společnosti byl bratr Rustoma Iraniho, Faruk.

Jawa byla pod touto značkou vyráběna až do konce licenční smlouvy. Pak byly československé motocykly prodávány pod značkou Yezdi, což je anglický způsob psaní českého výrazu "jezdí". Jak k tomuto názvu přišli? U odchodní kontroly pracoval také československý technik, který každý motocykl přezkoušel. Když byl se strojem spokojen, konstatoval, že jezdi. A tím se narodila nová značka, která koncem osmdesátých let vyráběla asi 30000 motocyklů Yezdi ročně.

Zajímavá byla také spolupráce s partnerem v Turecku. Zde bylo celkem 250 zástupců Jawy. Generální zástupce byla společnost Oto Celik, která se rozhodla, skládat dvěšřetřpadesátky Jawa přímo z dovezených součástí. O popularitě československých motocyklů svědčí mimo jiné také skutečnost, že tyto stroje používala turecká pošta.

Egyptská společnost Eltramco montovala také montovala československé motocykly z dovážených dílů, a to přibližně 3000 kusů ročně.

43. JAWA V TERÉNU

Terénní závody přitahují již od počátku vzrůstající počet diváků. Není divů, vždyť jezdec stojící v stupačkách motocyklu překonává přírodní překážky, které by pěšky sotva zdolal.

Zpočátku vycházely sportovní motocykly ze sériové produkce. Prvních poválečných šestidenních se zúčastnily s lehce upraveným motorem proslulé Jawy s předním i zadním teleskopickým tlumením v téměř sériovém rámu. Právě tak jako dvěšřetřpadesátka se osvědčila také dvouválcová třistapadesátka nejprve v soutěžních jízdách a brzy poté v motokrosu. Také v tomto případě se jednalo téměř výhradně o slabě upravené sériové agregáty. Výjimečně se objevilo několik motorů s

hliníkovým válce s vlisovanou vložkou místo sériového litinového válce. V průběhu vývoje se zvyšoval výkon motorů, který se ukázal pro terénní jízdu výborně uzpůsobený. Konstrukteři Jawy chtěli dále přizpůsobit motor specifickým podmínkám motokrosu. První větší konstrukční změna byla přestavba dvoutaktního dvouválce v tak zvaný falešný dvouválec, kde je střídavý pohyb pístů změněn v souběžný - čepy ojníc se nacházejí ve stejné rovině, tak aby motor při dodržení výkonnostních parametrů, které jsou pro dvouválec charakteristické, nabral pohybové vlastnosti jednoválce. V praxi se osvědčil především v zrychlení v terénu, kde nedocházelo k prokluzu a smyku zadního kola. Logický krok, který nyní následoval, byl velkoobjemový dvoutaktní jednoválec, který brzy vytlačil dlouhozdvihové čtyřtaktní jednoválec, kterými byly v minulosti proslulé především anglické značky. Nízká hmotnost dvěstěpadesátky a výkonové parametry jejích motorů slavily v právě zrozněném mistrovství světa v motokrosu triumf.

Jawa je zjevně jediná, jejíž motocykly startovaly ve všech sportovních oborech motocyklového sportu po druhé světové válce. Československá značka se angažovala v silničních závodech, motokrosu, ploché dráze a trialu. A nadto dosáhli jezdci na Jawách stovky vítězství a zdobily je tituly mistrů světa. Mnozí byli legendami v mezinárodním motocyklovém sportu. Škoda, že ty nádherné stroje, v jejichž sedlech seděli, se dostaly v zapomnění, neboť byly více než jen složitými motory v komplikovaných rámech. Dokonalé motocykly nosí, jako ostatně každá dokonalá věc, pečeť uměleckého díla.

Stále rostoucí nároky na rychlost a dynamiku motocyklů si vynucovaly hledat nová řešení. Tím se stala podčtvercová dvěstěpadesátka, tedy motocykl s motorem, jehož vrtání je větší než jeho zdvih. Z dosavadních sériově vyráběných motorů rozměru $\varnothing 65 \times 75$ mm vzniknul nový motor o rozměrech $\varnothing 70 \times 64,5$, kompresní poměr 1:10,8. Převodovka a spojka byla původní. Hmotnost 120 kg, maximální rychlost 128 km/h. Přední pneumatika o rozměru 3x21, zadní 4x18. Jaromír Čížek získal s tímto motocyklem pro Jawu roku 1958 titul mistra Evropy.



Zájem o tento motocykl byl tak velký, že Jawa zahajuje v lednu 1959 výrobu terénních a soutěžních motocyklů v pobočném závodě v Praze-Libni. Bohužel to však nebyl "Čížkův podčtverec", ale z ekonomicko-výrobních důvodů model odvozený od cestovního typu. Rozměry pneumatik přední 3x21, zadní 3,5x19.

V Jawě zkoušeli rovněž čtyřtaktní jednoválec objemu 250 cm³ zajímavé konstrukce, neboť celý spodek dvoudobého motoru zůstal zachován a na motorovou skříň byl nasazen válec s vysokou hlavou s rozvodem 1 x OHC. Experiment se avšak neosvědčil, především pro větší hmotnost a menší dynamiku.



Dalším krokem kupředu byl dvoutaktní motor z roku 1963 rovněž určený do terénu. Modifikace se týkala tehdy zcela nové motorové skříně z jednoho odlitku s víky na bocích. Převodovka se do skříně montovala jako celek. Toto konstrukční řešení přineslo nejen větší tuhost uložení klikové hřídele a lepší utěsnění klikové komory dvoutaktního motoru, ale umožnilo také snadnou a rychlou montáž bez vyjmutí motoru z rámu. Když se uváží, že tento motocykl měl již roku

1963 centrální rám banánového typu, přední teleskopickou vidlici s předsunutou osou kola (na prvních typech letmo uloženou) a na zadním kole mechanickou kotoučovou brzdu s brzdovými destičkami ze spékaného kovu, musí se připustit jeho opravdová nekonvenčnost. Dalším překvapením bylo zapalování - bateriové, ale bez dynama. Na levé straně byl umístěn pouze přerušovač s kondenzátorem a jediným zdrojem byl speciální stříbrozinkový akumulátor nízké hmotnosti odolný vůči otřesům. Motor prošel v průběhu let řadou modernizací, od něj byly pak odvozené motory pro soutěže také v nízkých objemových třídách.

Zcela novým motorem byla motokrosová čtyřstovka, která vycházela z původní soutěžní 360. Pro terén musela být zlepšena výkonová charakteristika a dynamika motoru především v nízkých otáčkách. Roku 1966 byl zvětšen zdvihový objemu válců na 402 cm³ a motor byl nyní kvadratický $\varnothing 80 \times 80$ mm.

Vývoj motoru pokračoval a roku 1968 vedl k zvýšení objemu válce až na ta hranice dovolených 500 cm³. Na tuto cestu vstupovala Jawa jako první výrobce. Byl to risk, neboť dvoutaktní jednoválec

velkého zdvihového objemu se hůř chladil, ale vize vyšších výkonů byla lákavá a tak Jawa tuto cestu neopustila. Výsledkem byl motor o objemu 486 cm³, jehož vrtání se zvětšilo na ø 88 mm. Zvýšení objemu o 84 cm³ se projevilo podstatným zlepšením celé výkonové křivky pohonné jednotky, avšak vysoký výkon motoru při výjezdu ze zatáček a od startu často nestačila přenášet zadní pneumatika. Proto byl u tohoto motoru snížen stupeň komprese až pod hodnotu 9, čímž motor získal velmi příznivou záběrovou charakteristiku.

Ze série zajímavých technických novinek si zaslouží zvláštní pozornost dekompressor. Jeho montáž byla nutná už s ohledem na spouštění motoru, a také jeho brzdicí efekt představoval přínos. Dekompressor byl ovládán při zpětném dorazu plynové rukojeti dle patentu autora. Rukojeť ovládala běžným způsobem plynové šoupátko v karburátoru, ale při zavření po překonání lehkého dorazu dalším pootočením otevřela dekompressor. Brzdicí efekt s dekompressorem byl dvojnásobný než bez něj.

Základní nevýhodou Jawy však bylo, že pro tento stroj již neměla špičkové světové jezdce a tak nastupuje cesta kompromisů a vzniká zcela nová JAWA 420, jejíž motor byl využíván i pro soutěže. Úspěšně byl zaveden čtyřkanálový systém přepouštění. Nová hlava válce měla vějířové uspořádání žebrování, čímž se dosáhlo lepšího chlazení při nižší hmotnosti válce.



Konec šedesátých let znamenal pro československé terénní motocykly pomalý ústup ze slávy, kterou si do té doby vybojovaly na světovém motokrosových kolbištích. Jawa se stáhla do soutěží a ani nový motor z roku 1980 o objemu 250³, u nějž byl rozvod sání ovládán posuvnou destičkou spojenou s ojničkou s klikovou hřídelí, nesplnil výkonové očekávání a nakonec se uplatnil v trialu.

44. JAWA PRO ŠESTIDENNÍ

V motokrosu musí jezdec i stroj za poměrně krátký čas odevzdat špičkový výkon. Životnost takovýchto motocyklů je minimální. V šestidenní musí stroj vydržet po dobu šesti dnů těžké podmínky a stovky kilometrů, aniž by cokoliv smělo být vyměněno. Původní smysl šestidenní byl prověřit minimálně pozměněný sériový motocykl na jeho absolutní spolehlivost a výkonnost, který měl sloužit svému potenciálnímu zákazníkovi "až k roztrhání". Do konce osmdesátých let v mezinárodní šestidenní pro motocykly dosáhli českoslovenští jezdci nejvíce světových trofejí (patnáct). První úspěch se dostavil roku 1947. Tehdy triumfovala Jawa pérák. V následujících letech vycházela konstrukce motorů ze sériových a později z motokrosových motocyklů. Dvěstěpadesátka z roku 1963 s motorovou skříňí z jednoho odlitku se objevila nejen v motokrosu, ale také i zde. Stejný princip našel také použití při máloobjemových motorech této disciplíny.

Zajímavá byla v polovině šedesátých let soutěžní Jawa 175 cm³, jejíž motorová skříň byla rozdělena podélně mimo osu válce, tedy ne v jeho ose. Motor byl uložen jen do jedné části skříňe, tak že motorovou skříň a převodovku bylo možné demontovat bez vyjmutí z rámu, což je v tomto sportu samozřejmě k nezaplacení.

Z motokrosového půllitru s dekompressorem vznikl motocykl s motorem o objemu 511 cm³, se kterým startovalo v šestidenní vítězné družstvo. V poslední letech se velice změnil předpisy, dnes smí být již vyměněno mnoho částí na jednu etapu, a tak se na trvanlivost, odolnost a vysokou životnost celého motocyklu zaměřená zkouška přiblížila k šestidennímu motokrosu. Díky novým pravidlům mohly být do soutěží zavedeny konstrukční prvky, které se již mnohem dříve osvědčily v ostatních sportovních oborech. Kdo by chtěl být v šestidenní úspěšný, musel vítězit v rychlostních zkouškách a v zkouškách v terénu, a to znamenalo zvýšit výkon. Cesta vedla přes šoupátkové motory. První takto zkonstruována terénní Jawa byla stopětasedmdesátka, jejíž šoupátko bylo originální konstrukce. V této třídě následovalo Jawa 125 a 80 cm³, které byly později vybaveny motorem s kapalinovým chlazením.



Zatím co se v těchto motocyklech jednalo o posuvné šoupátko, objevila se roku 1981 Jawa 250 cm³, která měla místo dosavadního posuvného šoupátka šoupátkový rozvod za válcem obsluhovaný přes pomocnou ojnici v závislosti na motorové ojnici. Průtok motorového paliva přes sací



kanálek byl regulován pohybem ocelového vodítka. V Jawě zůstali věrní šoupátkovému rozvodu o něco déle než konkurenční značky. V průběhu let se upustilo od těchto rozvodů a volilo se membránové.

V sportovní sezóně roku 1987 se objevily koncepčně nové motocykly, především ve třídách 250 a 500 cm³. Měly zcela inovované rámy a motory nové generace, které měly vést Jawu k dalším úspěchům. A navíc měly být vytvořeny tyto stroje v prodejních verzích v menších sériích, což by vítali všichni, kteří by chtěli usednout do sedla soutěžního motocyklu. Ani jedno se však nepodařilo.



Dvěšestpadesátka a pětistovka měly kapalinou chlazený dvoutaktní jednoválcový motor s membránovým sáním a plochou posuvnou vzduchovou klapkou ve výfukovém kanálku, která byla ovládána v závislosti na přetlaku ve výfukovém vedení. Toto řešení nabízelo záruku dostatečně vysokého výkonu a zároveň optimální průběh kroutícího momentu. Časové ovládání výfukového systému mohlo být doplněno patentem chráněným aretačním zařízením, který při eventuální poruše pohyblivého mechanismu zajistil plný výkon. Motorová skříň byla z neděleného odlitku magnéziové slitiny, čímž bylo možné vyjmout klikovou hřídel a převodovku bez demontáže motoru z rámu. Válců obou motorů měly vlisovanou vložku, spalovací komora v hlavě válce je půlkulová. Chlazení obstarával dvoudílný hliníkový chladič s nuceným oběhem pružně uložený v přední části rámu. Zcela nová byla šestistupňová převodovka. Rám motocyklu byl uzavřený, v dolní části rozdvojený ze svařovaných chrommolybdenových trubek. Zadní kyvná vidlice byla uložena v jehlových ložiskách s centrální tlumičí a pružící jednotkou. Dvěšestpadesátka (ø 70 x 64 mm, 246 cm³) a půllitr (ø 80 x 64 mm, ³) se lišili od sebe minimálně. Hlavní rozdíl byl ve vrtání obou jednoválců.

45. JAWA NA SILNICI

Silniční závody jsou královnou motocyklového sportu. V Jawě byl silniční stroj vůbec první sportovní motocykl poválečné doby, ač byl původně v rámu zabudován plochodrážní dvouválec s kompresorem 2 x OHC. Dokázal se prosadit v mezinárodních závodech, než nové předpisy FIM zakázaly použití kompresoru.

Již roku 1950 zhlédl světlo světa dvouválec OHC, vycházející z připravované série půllitrů. Třetí místo Jana Novotného v závodě Velké ceny Brna znamenalo první mezinárodní úspěch. Motocykl byl dále vyvíjen a na jeho základě vzniknul další o objemu 250 cm³, na kterém začala kariéra Gustava Havla a Františka Šťastného.



Půllitr vítězil v řadě závodů, nejen na domácí půdě, ale i v zahraničí. Když skončila výroba motocyklu Jawa 500 OHC, skončily také další práce ve vývoji oddělení na půllitru a celá pozornost zůstala věnována třídám 250 a 350 cm³. Špičkový stroj byla Jawa 350 2 x OHC z roku 1960. Výkon činil 36 kW (49 PS), převodovka byla šestistupňová. Roku 1961 se stal František Šťastný na tomto stroji vicemistrem světa a Gustav Havel byl třetí. Konstruktéři byli J. Sirotek, Dipl.-Ing. E. Erban, Dipl.-Ing. P. Tatek, J. Křivka a Dipl.-Ing. J. Ráfl.



Vývoj začal roku 1958. Roku 1960 byl poprvé použit v mistrovství světa. Skončil na čtvrtém místě, první tři místa obsadila MV Agusta. Jawa měla vzduchem chlazený čtyřtákní dvouválec OHC, obsah válců 347,6 cm³ (ø 59 x 63,6 mm) a výkon 36 kW (49 PS) při 10300 ot. za min. Litrový výkon činil tehdy pozoruhodných 103 kW (140 PS).

Podobně jako v provedení motocyklu pro motokros měl také tento silniční speciál rovnoosé ojnicí čepy a oba písty se pohybovaly shodně. Ventilový rozvod v hlavě válce poháněla královská hřídel vyvedena ven za válcem uprostřed klikové hřídele. Šestistupňová převodovka byla ve společném bloku s klikovou skříní. Uzavřený dvojitý rám z tenkostěnných chrommolybdenových trubek měl přední vidlici s hydraulickým tlumičem a vzadu kyvnou vidlici z trubek. Motocykl měl aerodynamickou laminátovou kapotáž.

Další zajímavý silniční motocykl byla třístapadesátka, ovšem zcela jiné koncepce než ta z roku 1960. Jednalo se o kapalinou chlazený dvoutaktní čtyřválcový vidlicový motor, který byl v Jawě připraven pro sezónu 1969. V zahraničí startovala tato Jawa ve velkém ceně SRN na Hockenheimringu s Bill Ivym v sedle. Premiéra se zdařila. Vítězem byl sice Agostini na MV,



ale Ivy byl druhý. Oba jezdci byli ve startovací rovině o jedno celé kolo napřed. A co více, třetí v cíli byla další třístapadesátka Jawa s Františkem Šťastným. V Jawě mohli být spokojeni. Třístapadesátka (typ 673) měla čtyřválcový dvoutaktní vidlicový motor s nuceným kapalinovým chlazením. Objem válců 344 cm³ (ø 48x47,6 mm), výkon 51,5 kW (70 PS/ při 13000 ot. za min. (litrový výkon 203 PS). Válce a hlavy válců z lehkého kovu, vložka válce z niresistu, každý válec měl oddělený pružně uložený karburátor. Kroutící moment byl přenášen hřídelí z obou klikových hřídeli na mezikolo, které pohánělo suchou vícelamelovou spojku na jedné straně a vodní čerpadlo jakož i zapalování na druhé straně. Sedmistupňovou převodovku bylo možné vyjmout bez demontáže motoru. Palivová nádrž, přední aerodynamický kryt, blatník, sedlo a olejová nádržka byli z umělé hmoty. Celkem byly postaveny tři třístapadesátky. Ve své třídě patřily k výkonným motocyklům a dalo se právem očekávat, že Jawa s nimi dosáhne velká vítězství. Tragická smrt angličana Billa Ivyho a nástup Japonců znamenal konec všech ambicí na silnici. Nic na tom nezměnilo ani angažmá Itala Sylvia Grassettiho. Jawa se soustředila na další sportovní disciplíny, ve kterých byla mnoho let úspěšná stejně jako na silnici.



Posledním silničním motocyklem byla Jawa 250 z roku 1976. Tentokrát se jednalo o kapalinou chlazený dvoutaktní dvouválec se šoupátkovým rozvodem o objemu 246,3 cm³ (ø 56 x 50 mm) a výkonu 44 kW (60 PS) při 12 000 ot. za min. (litrový výkon 240 PS). Motor měl dva karburátory Mikuni a šestistupňovou převodovku. Rám byl dvojitý uzavřený, přední vidlice teleskopická a zadní vidlice kyvná. Konstruktérem byl Dipl.-Ing. Zdeněk Tichý. Startovala ve dvou kusech v sezóně 1977 ve většině závodů

mistrovství světa. Motocykl avšak nebyl zvláště úspěšný, taky proto, že nebyl nasazen na všechny závody. Na obranu Jawy je třeba říct, že není jednoduché být úspěšný ve všech disciplínách.

46. JAWA NA PLOCHE DRÁZE

Plochá dráha nepochybně patří k atraktivním motocyklovým disciplínám ve všech svých formách. Speedway, dlouhá dráha, tráva a ledová dráha jsou vždy přitažlivé pro diváka z Austrálie přes Evropu až do USA. V tomto oboru je Jawa opravdu pojem, což vám jistě potvrdí všichni slavní jezdci.

O tom jak v Československu vznikla plochodrážní výroba byla již řeč. Po té jak z ESA vznikla JAWA, stoupala její sláva dále. To byla doba, kdy na oválu nebyla žádná jiná značka. Jawa je také dnes stále největší výrobce plochodrážních strojů na světě.

Slavným plochodrážním modelem byla Jawa typ 890, která ve druhé polovině sedmdesátých let dovezla mnoho jezdců k titulu mistra světa na všech typech oválů a závodů pro jednotlivce i družstva.



Říká se, že v jednoduchosti je krása a Jawa 890 toto rčení potvrzuje. Tento plochodrážník měl půllitrový vzduchem chlazený jednoválec OHV o objemu 497 cm³ (ø 88 x 81,7 mm), kompresní poměr 14 a výkon 36,8 kW (50 PS) při 6600 ot. za min. Rozvod OHV se nacházel na pravé straně, který poháněl obě vačky v motoru čelně ozubenými koly, obsluha zdvihadel byla provedena přes sklopnou páku v hlavě válce. Celý motor byl konstrukčně neobyčejně jednoduchý a i přes velký výkon a dynamický motor spolehlivý. Mazání čerstvým olejem zajišťovala dvojitá olejová pumpa.



V první polovině 70. let začaly dvouventilové Jawy ztrácet krok ve srovnání se čtyřventilovými stroji Weslake anglické provenience. Logickou odpovědí z Divišova se stal typ 894 s rozvodem 2 x OHC a čtyřmi ventily v hlavě zcela nové koncepce. Duševní otcem tohoto stroje byl Jaroslav Červinka. Dokázal v tomto případě zkonstruovat čtyřventil s hmotností a výškou srovnatelnou se starším modelem Jawy 890. Jawa 2 x OHC vstoupila na závodní kolbiště opravdu triumfálně, nikdo si nemohl

představit lepší premiéru: roku 1976 (typ 895 pro dlouho plochou dráhu) triumfovala ve finále mistrovství světa na dlouhé dráze v Mariánských lázních s Ivanem Maugerem, který si v jejím sedle dojel pro titul mistra světa. Jawa v provedení 894 měla objem 493 cm³ (ø 88 x 81 mm) a výkon 42 kW (57 PS) při 7 800 ot. za min. Čtyřventilové Jawy se objevily také na ledových plochých drahách, avšak projevíly se natolik výkonné a rychlé, že je ze hry vyřadilo rozhodnutí FIM o zákazu jejich startů z titulu větší bezpečnosti.

V roce 1984 se začala vyrábět nová modelová řada s rozvodem 1xOHC, typ 897 pro krátkou (speedway), 896 pro dlouhou a 893 pro ledovou dráhu.



Motor typu 897 měl výkon 44 kW (60 PS) při 8 800 ot. za min. Motocykly pro dlouhou dráhu měly ještě vyšší výkon 48 kW (65 PS) při 9000 ot. za min, dále měly zadní kolo odpružené jednotkami z motokrosu ČZ a jejich přední vidlice byla vybavena olejovým tlumičem. Zatímco motocykly pro speedway neměly žádnou převodovku, motocykly pro dlouhou dráhu měly dvoustupňovou převodovku s poloautomatickým řazením (bez spojky), kde první stupeň je zařazen pedálem a je aretován, druhý stupeň zařadí jezdec za jízdy jednoduchou páčkou na řídítku. Jawa 896 dosahovala maximální rychlost přes 160 km/h.



Na dlouhé i krátké ploché dráze má Jawa konkurenci, ale na ledové dráze je jediná. Jak již bylo řečeno smějí mít dle předpisů FIM motocykly pro tuto dráhu jen dva ventily, a i v této konstrukci má československá značka mnoholetou praxi. "Kouzlo kluziště" je především v nenapodobitelném způsobu jízdy v zatáčkách. Díky hřebům v pneumatikách se stroje v zatáčkách naklánějí v takových úhlech, že se jezdec dotýká ledu. Pro takovou jízdu musí být závodník narozen. Jawa

893 pro ledovou dráhu má dvouventylový motor o něco nižším výkonu 38 kW (51,6 PS) při 8 500 ot. za min.

Koncem 80. let prošla řada plochodrážních motocyklů Jawa další modernizací, jejímž výsledkem se staly modely 898 pro krátkou a 899 pro dlouhou trať. Mnoha zlepšení se dostalo též ledovému typu 893, z nichž nejzásadnější byla realizace odpruženého rámu.

47. RYCHLÍ MUŽI NA RYCHLÝCH JAWACH

Výčet všech jezdců, kteří se zasloužili nějakým způsobem o slávu motocyklů Jawa by zaplnil několik stran. Samotná jména vítězů patnácti světových trofejí a sedmnácti stříbrných váz poválečné šestidenní by připomínala menší telefonní seznam. Vybereme proto alespoň slavné jezdce, jejíž hvězda ani po několika letech neztratila ze svého lesku. Právě naopak - jména František Šťastný, Květoslav Mašita, Ivan Mauger, Ole Olsen, Gabdrachman Kadyrow jsou jako úder zvonů. Více podrobností naleznete v následujících kapitolách.



48. MEDAILE SILNIC

Krátce po druhé světové válce se stroje Jawa objevily na domácích silničních závodech, na kterých vyčníval Antonín Vitvar. Dlouhých pět let byl československý jezdec číslo 1 a zvítězil také v prvním velké ceně Československa 1950. Na něj následovali tři mladí jezdci na počátku padesátých let. Byl to Richard Dusil, Ladislav Stajner a Jan Novotný. Stajner dosahoval výborných výsledků ve třístapadesátkách, půllitrech a sajdkárech. Ve všech třech kategoriích se v průběhu let stal československým mistrem. Jezdci světového formátu byli Gustav Havel a František Šťastný, kteří koncem padesátých a počátkem šedesátých let dokázali využít výsledky práce konstruktérů závodního oddělení Jawy. Havel byl jezdec s jemným citem, který jel čistým stylem. Největšího úspěchu dosáhl roku 1961, kdy na mistrovství světa ve třídě do 350 cm³ byl třetí. Ironií osudu bylo, že Havel přišel o život při banální dopravní nehodě na motocyklu na cestě z práce kousek od svého domu roku 1967. Na jeho počest se jezdí populární závod "300 zatáček Gustava Havla" v Hořicích na severovýchodě Čech. František Šťastný byl vůbec nejúspěšnější československý silniční závodník poválečné doby. Roku 1961 se stal vicemistr světa ve třídě 350 cm³. Šťastný jezdil 25 let a za tu dobu stál dvacetčtyřikrát při velkých cenách na stupni vítězů. Největší husarský kousek předvedl v Djakartě (Indonésii), kde zvítězil ve velké ceně tříd 250, 350 a 500 cm³ a na závěr jel ještě o zlatý věnec v otevřeném závodě bez rozdílu objemů. Čtyři zlaté medaile za jedno odpoledne a 560 kilometrů při 60 °C ve stínu!



Roku 1955 byly na startu 24-hodinového závodu Montlhéry vedle ostatních také dvě Jawy 350. Na tomto závodě směli jet pouze slabě upravené sériové stroje. Jawy řídili Saša Klimt a Oldřich Hameršmíd. Tato dvojice zvítězila v absolutní klasifikaci a rozdrtila ostatní proslulé jezdce a právě tak slavné stroje od půllitrů Norton až po BMW. Jawa se Sašou Klimtem a Oldřichem Hameršmídem dosáhla nového rekordu, když absolvovala 383 kol průměrnou rychlostí 100,425 km/h. Roku 1956 zvítězila Jawa znovu a tentokrát s průměrem 111 km/h. A o rok později zopakovala Jawa tento úspěch ještě jednou.

49. VAVŘÍNY Z TERENU

Není pochyb, že šestidenní byla vůbec nejtěžším motocyklovým závodem. Čechoslováci získali světovou trofej celkem patnáctkrát a naše Trophy družstvo bylo vůbec nejúspěšnější. Úspěch Československa potvrzuje také sedmáct stříbrných váz. Kromě jezdců se na této bilanci podílely rovným dílem také motocykly Jawa.

První úspěch se dostavil roku 1947. Soutěž se tehdy v Československu jela v prostředí okolo Zlína. Jawa zvítězila za dramatických okolností. Bednář a Hanzl rozbili na svém postranním vozíku jednu vzpěru a hrozilo, že se jim stroj rozpadne. Proto v posledním rychlostní zkoušce museli oba jezdci doslova držet rukou postranní vozík s motocyklem pohromadě. Tato příhoda svědčí, jak vytrvalí a bojovní byli jezdci na Jawách.

Bezkonkurenční byl Květoslav Mašita, desetinásobný mistr Evropy a šestinásobný držitel světové trofeje v šestidenní. V celém světě uznávaný "profesor terénu" byl vzorem svědomité přípravy. Československo získalo svoje poslední vítězství v této těžké motocyklové disciplíně v roce 1982.

Ne vždy byla odměněna kvalita jezdce věncem či medailí. Příkladem může být příhoda Bohumila Posledního, která se odehrála ve Španělsku roku 1985. Bohumil sjížděl úsek, když před sebou spatřil dramatickou scénu. Na zemi ležel motocykl a vedle něj nehybný jezdec. Široko daleko nebylo vidět žádné duše. Bohumil se dlouho nerozmýšlel, jednal rychle. Zastavil a utíkal k němu. Vytáhl mu zapadnutý jazyk, tak aby mladý Ital mohl zase dýchat. Při pádu totiž ztratil vědomí, chybělo málo a mohl zemřít. Bohumil Poslední mu zachránil život, pak skočil na sedlo Jawy a spěchal dále. Celou příhodu vyprávěla teprve večer, když mu členové italského doprovodu přišli poděkovat. Na konci roku jel tento sympatický jezdec do Paříže, kde převzal cenu Fair-play, kterou každoročně uděluje olympijský výbor. O rok později musel Poslední vypít kalich hořkosti až do dna, když při šestidenní v Polsku upadl a zlomil si obě paže...

Nu, šestidenní je krásná, ale tvrdá. Jen tvrdý a odolný se prosadí. Když tito muži mají také ještě srdce na správném místě, je to pro ně známka cti.

50. ÚSPĚCHY NA OVÁLŮ

V Československu byly plochodrážní závody oblíbeným sportem již před válkou mimo jiné také díky Jawě. K závodům chodilo rádo velké množství diváků.

Situace se nezměnila ani po válce. Tento motocyklový sport přitahuje mnoho jezdců. Dokonce i František Šťastný slavil své první triumfy na oválu.

Před válkou byla značka Jawa úspěšná hlavně v domácích závodech, po druhé světové válce se však stala známá i ve světě a dlouho neměla konkurenci. Jawa se prosadila v krátké (Speedway), dlouhé a travnaté a obzvláště také na ledové dráze, kde má Jawa vlastně monopolní postavení.

Nejproslulejší jezdec poválečné éry ploché dráhy byl nepochybně Novozélandčan Ivan Mauger, který se stal šestkrát mistrem světa na stroji Jawa. Od roku 1972 byli v sedle plochodrážníku značky Jawa mistři světa dále krátkoplošinář Olsen, Szczakiel, Michanek a Lee. Mauger dobyl svůj titul v období dvanácti sezón. Když ho získal potřetí, pozlatili mu fanouškové Jawu... Nebyl žádný ovál na světě, na kterém by tento vždy usměvavý sympatický jezdec netriumfoval, až na jeden. Zlatá přilba, která se jezdí v Pardubicích, byla pro Maugera tabu. Startoval ji několikrát, aniž by zvítězil. Naproti tomu má Ole Olsen šest Zlatých přileb a mimo to ještě tři tituly mistra světa na Jawě.



Jawa získala také titul mistra světa 1976 z párových jízd, kde zvítězil Olsen a Nielsen. Ve stejném roce se stalo mistry světa na speedway novozélandské družstvo také na Jawách. To byl skutečně pohádkový rok!

A jak vypadalo umístění na dlouhé dráze? Také zde byl Mauger světovým mistrem. Byl však skromný a spokojil se s třemi tituly mistra světa z let 1971, 1972 a 1976. Jawa však dovezla k titulu také Olsena (1973), Michanka (1977) a Leeho (1981).



Bilance mistrovství světa na ledě jednotlivců i družstev se již mnoho let nemění. Jako vždy vyjmenujeme jezdce sedlající Jawy. Roku 1970 se stal mistr světa Antonín Šváb a 1974 Milan Špinka

Jinak vládli této disciplíně sovětští jezdci. Kromě uvedených dvou Čechoslováků se ještě podařilo Stenlundovi zvítězit na mistrovství světa jednotlivců na ledové dráze 1984 v Moskvě. Nejcennější je na tom to, že se mu to podařilo na domácí půdě sovětských jezdců. Dále ještě Stenlund přivezl domů roku 1988 zlatou medaili z Holandska. Jinak stála v tabulek jen sovětská jména: šestkrát Kadyrow, čtyřikrát Tarabanko a v letech 1986, 1987 Iwanow. Nejinak vypadala situace v mistrovství světa družstev na ledové dráze. Od roku 1979 vítězili sovětští jezdci, výjimkou byly roky 1983 (SRN) a 1985 (Švédsko). Vždy je však vedl k vítězství motocykl Jawa.

51. AUTOMOBILY NA KTERÉ NEDOŠLO

Kromě již zmíněných prototypů automobilů, které se nerealizovaly (Pilátova Lidovka, Vykoukalův jednoválcový lidový vozík a také jeho Minor III, i když ten už by neměl se značkou Jawa nic společného), se v poválečných letech v Jawě přece jen myšlenkou na automobilovou výrobu zabývali. Poprvé to bylo v letech 1948-1949, kdy konstruktér Bělík navrhl karosérii malého vozu, jehož přední i zadní část byla z technologických důvodů shodná. Šasi vozítka navrhl Vojtěch Pokorný, upravil rovněž dvoudobý dvouválec o objemu 350 cm³, který se sériově vyráběl do péráka. Agregát byl vzadu a poháněl zadní kola. S vozítkem však nebyly dobré zkušenosti, především proto, že se nepodařilo uchládit motor, a tak celý projekt skončil výrobou dvou (?) prototypů.

Druhý projekt vypadal nadějněji, už proto, že jej Jawě zadal tehdejší ČEZAL - Československé závody automobilové a letecké. Na přípravách pracovali různí konstruktéři a podniky. Karosérii navrhl osvědčený Zdeněk Kejval, který tehdy byl karosářem v mladoboleslavské automobilce. Motor Jawy 350 adaptoval pro vozítko opět Vojtěch Pokorný, na výrobě prototypů se podílelo družstvo Velorex. Práce započaly v roce 1956 a jak je zřejmé, tentokrát se konstruktéři víc ohlíželi za hranice. Na vozítku nazvaném Motorex je patrný vliv miniautomobilů, vyráběných hlavně v NSR, Motorex je blízký



především BMW Isettě. Uvažovalo se o několika variantách, včetně karosérie s klasicky umístěnými dveřmi na boku, nakonec bylo rozhodnuto vydat se směrem patrným z obrázku. První verze vypadala sice poněkud kostrbatě a chudě, ale druhý prototyp na tom už byl lépe. Celkem byly vyrobeny čtyři (?) prototypy, u nichž i zůstalo. Projekt z let 1956 až 1958 se nakonec nerealizoval. Vozítko o rozměrech délka/šířka/výška - 3000/1450/ /1360 mm a pohotovostní hmotnosti 420 kg bylo definitivně posledním automobilem, na němž se v Jawě pracovalo.

Prototypy Motorexů tedy byla téměř s konečnou platností uzavřena celkem čtyřicetiletá historie výroby automobilů Jawa. Zcela zapomenuta zůstává studie Ing. Jaroslava Hausmana, která je pokusem o stavebnicovou řadu vozítek Jawa s motory od 250 cm³ až po 1000 cm³, k jejíž realizaci rovněž nedošlo. Studie pochází z roku 1963 a dodnes se z ní zachovalo již pouze několik kreslených skic.

IV. 1989

52. JAWA PO ROCE 1989

V revolučním roce 1989 se v národním podniku Jawa Týnec nad Sázavou vyráběla "třistapadesátka" s typovým označením 638. Jawa byla největším vývozcem motocyklů v Evropě. Každoroční kontrakty, křtěné ruskou vodkou a podepisované většinou v průběhu Brněnského veletrhu, hovořily o bezmála 100 000 motocyklů, které každoročně putovaly do Sovětského svazu. Všichni si mnuli ruce. Sovětští zástupci, Motokov, ředitel Jawy i zaměstnanci. Menší "dvěstěpadesátka" se už nevyráběla. Proč taky. Pro všechny to bylo pohodlnější. Za stejné peníze méně starostí. Monotonnost vybízí k spánku... Do kalného rána se probouzí jako první ve strašnickém vývoji. Po neúspěchu na silnici a v motokrosu přichází rozčarování i v enduru. Jawám ověčeným vavříny několika šestidenních soutěží - Potěmkinovým vesnicím národního podniku, zvoní hrana.



Největší chybou, která se projevila až po roce 1989, bylo to, že staré vedení Jawy nebylo schopno reagovat na nově vzniklou situaci. Nikdo nevěděl, že rozhodující pro továrnu je odbyt. Nikdo se

nechtěl, anebo neuměl novým podmínkám přizpůsobit. Pro vývoj a vylepšení motocyklu se uskutečnilo minimum. Ránou osudu továrně, kdy končily rublové platby (po roce 1991), bylo rozhodnutí o pokračující výrobě na sklad, respektive na louku. Tam vznikly několikasetmilionové dluhy, s kterými se fabrika potýká dodnes. Už asi nikdy nebude připuštěna situace, kdy z pohodlnosti opustili vývoj a výrobu více typů. Asi už nikdy nepříjde ukolébání z úspěchu monokultury na nenáročném trhu. Snad už je konec extrémním diskusím o výrobě levné motorky či biče na Japonce v podobě technického zázraku, který by obrátil Dálný východ vzhůru nohama.

Vyjít ze současného výrobního programu bylo to nejjednodušší, co se nabízelo. Když už dvoudobý dvouválec, dobře. Ovšem nutností je pozvat kvalitu na výrobní pás. Pohonná jednotka vyrábějící se po dvě desetiletí se stále se opakujícími technologickými nedostatky je zarážející. Argumenty, že se motor dělá ve Strakonici, protože nemám vlastní závod, neobstojí. Pokud ano, je to jen důkaz slabého důrazu vedení. Výsledkem je skutečnost, že ani po dvaceti letech nikdo nedokázal (nebo nechtěl - výsledek je stejný) dotáhnout relativně jednoduchý motor do kvalitního konce. Problémy se spojkou, uložením klikového hřídele, vůlemi všeobecně a z toho pramenící velkou spotřebou jsou zarážející.



Porevoluční rok přináší jednu drobnou změnu ve výrobě. Linku začíná opouštět model 639 vylepšený o přední kotoučovou brzdu a větrný štítek. K 30. 9. dalo vedení Jawy všem zaměstnancům výpověď" z pracovního poměru a připravili novou organizační strukturu podniku, která odpovídala předpokládané výrobní kapacitě v roce 1992. Ta se měla pohybovat v rozmezí 30000 až 40000 motocyklů! To ovšem předpokládalo realizovat všechny obchodní kontrakty zahraničí, které byly společně s Motokovem rozjednány. Jednalo se konkrétně o trhy, kde není příliš velká konkurence

technicky dokonalejších japonských výrobků. V Sovětském svazu byla a vlastně ještě je hospodářská situace na tolik komplikovaná, že se tam nepodařilo prodat ani jeden motocykl. Zájem byl v Turecku, v Izraeli, střední a jižní Africe. Jinak se neděje nic. Protože kdyby se tenkrát v hlavě ředitele "něco dělo", tak by na podzim nestálo na louce 30 000 motocyklů, o které nikdo nejeví zájem. Za zmínku stojí samozřejmě i to, že divišovský závod na výrobu plochodrážních speciálů si jde vlastní cestou.

V roce 1991 nabíhá "šestsetčtyřicítka". Pyšní se novým podvozkem a vcelku vkusným designem. Vývoj nového vzduchem chlazeného čtyřdobého jednoválcového motoru Jawa 400 s rozvodem OHC a čtyřventilovou hlavou (pro sériovou výrobu byla však připravována modernizovaná verze s kapalinovým chlazením) zůstal za očekáváním. Důvod byl také ten, že Jawa neměla dostatek finančních prostředků na tak rozsáhlé investice. Motocykl se čtyřdobým motorem je to, co dnes dělá značku značkou, pokud nechce do úplného vyčerpání sil zásobovat technickými polotovary země třetího světa. Soudě podle odborníků, kterým nebyla ve fabrice nikdy dána příležitost nebo nebyli vyslechnuti až do konce, měl už dávno jezdit prototyp čtyřdobého dvouválce, který je z konstrukčního hlediska jednodušší než jednoválec. U jednoválcového motoru mohou totiž nastat problémy s vibracemi. Řešit vyvažování je potom mnohem složitější. K aplikaci čtyřdobého jednoválcového motoru CZ 180 cm³ z dílny Ing. Františka Pudila ze Strakonice nedošlo.



O rok později bojují o místo na slunci kromě základního modelu ještě sportovní a policejní verze. Výše finální ceny, do které se promítají náklady a řada dalších iracionálních opatření, nutí výrobce po kroku vpřed udělat dva další vzad. Snad nejkřiklavěji na typu 640 Klasik působí přední bubnová brzda.

V roce 1993 se začíná realizovat "Nápad chopper". K "pseudochopperu" se značkou Jawa, který byl upleten během několika týdnů, lze jen těžko něco dodat. Snad jediné. Zaplatit bůh, že ještě dnes existují na světě regiony, které poptávkou po podobných slátaninách a technických archaismech pomáhají překlenout období hledání, v kterém je Jawa zabředlá až po uši.



V témže roce přichází rozhodnutí (kolikáté v posledních třech letech) o zavedení sériové výroby motocyklu nové generace - endura s dvoudobým kapalinou chlazeným jednoválcovým motorem. Konstrukce motoru vycházela z endura Jawa 250 pro Šestidenní v roce 1989. Sání řízené jazýčky, převodové ústrojí s primárním převodem ozubenými koly a pětistupňovou převodovkou. Na rozdíl od endura byl u nového motoru

použit pro kultivovanější běh vyvažovací hřídel. Podvozek byl připravován ve dvou variantách, a to v provedení cestovního endura se zvětšenými zdvihy pérování obou kol a drátěnými koly a v silniční úpravě s kapotáží a paprskovými koly. Oba typy měly společný rám se zadní kyvnou vidlicí odpruženou jednou centrální jednotkou. Pro náročnější zákazníky měl být k dispozici motor o zdvihovém objemu 280 cm³, výfuk s mechanickou přívěrou a šestistupňová převodovka. V podniku pohybujícím se několik měsíců pod Damoklovým mečem bankrotu významný počín.

Hra na tříkolku nebyla ničím jiným než činem nerozvážného mladíka, který si vzhledem k malým životním zkušenostem není vědom dosahu svého konání.

Rok 1993 přinesl trochu optimismu, i když tomu začátek ani v nejmenším nenasvědčoval. Po prvních třech měsících, kdy výroba a prodej procházely bodem mrazu, se schodek rovnal 25 milionům korun. Konečný verdikt 10 milionů minus na závěr roku zní Týneckým pomalu jako vítězství. Pravdou je, že roky Jawa vydělávala a málokoho zajímalo jak a proč. Peníze šly jinam na rozvoj "důležitějších" odvětví. Nevrátily se v podobě investic, ani se neodrazily na výplatách. To by tak hrálo, aby si lidé ve fabrice pod klatbou útlumového programu přišli na lepší peněz. Kdyby nebylo pozůstatků minulosti a fabrika žila z momentální výroby, tak jsou v a.s. Jawa za vodou. Voda v řece Sázavě protékající v bezprostřední blízkosti továrny je zatím spíše úhlavním nepřítelem, protože zanedbané investice do ekologických programů (kdo by se touto "prkotinou" za bývalého režimu zabýval) spolu s těmi, které by spolky stavební úpravy, bez nichž továrna vypadá jako opuštěný objekt v pohraničí, pohltí bezmála 150 milionů korun. A to je asi polovina dluhu bývalého národního podniku, která jde bez pardonu na hlavu tehdejšího vedení.



Hlídání stavu zadluženosti a vedení nekonečných jednání s největšími věřiteli (CZ-Cagiva Strakonice, ČZ Strakonice, Pal Magneton Kroměříž, Barum Otrokovice, Autopal Nový Jičín a Škodaexport) odčerpávalo vedení hodně sil. Lze je bez nadsázky přirovnat k ekvilibristickým cvičením. Prodej byl uskutečňován přes Motokov. Především proto, že Jawa neměla dostatečný počet fundovaných obchodníků. Některý vývoz si však zajišťují sami (Argentina a Turecko). Další země na exportních adresách zavání vůní dalek a exotiky: Kostarika, Brazílie, Mexiko, Chile, Indie. Johannesburgská policie si vyžádala několik motocyklů na zkoušku. Konec konců 12 000 prodaných motocyklů muselo někam jít, když jich na domácích silnicích jezdí jako pověstného šafránu.

Již samostatná Jawa Divišov je v září 1994 po dlouhém jednání privatizována. O rok později se objevuje Jawa 350 v provedení Tramp určená i do lehčího terénu. Od roku 1997 se do Jawy 350 typ 640 montuje bezkontaktní magneto Ducati. Roku 1998 se stroje na výrobu motorů Jawa konečně stěhují z bývalé ČZ Strakonice.

53. MALÉ JAWY PŘELOMU STOLETÍ



Již od roku 1937 se vyráběly motorová kola zvaná Robot. Po druhé světové válce se od roku 1954 vyráběly tzv. Pionýři, kterým se samozřejmě během let dostalo také modernizace. Po Pionýrech dlouho nebyl do výroby uveden žádný "malý" motocykl. V roce 1994 byl vyvinut malý motocykl o objemu 50ccm nazvaný Mosquito. Motor byl oproti zastaralým Pionýřům dostatečně výkonný, pocházející ze Slovinska od značky Tomos. S přední kotoučovou a zadní bubnovou brzdou dosahoval výkonu 5,4k při zcela příznivé spotřebě 1,8 l/100km. Maximální rychlost 80km/h předvíдалa tomuto stroji dobrou budoucnost. Převodovka byla

čtyřstupňová s neutrálem mezi každou rychlostí, což nebývalo vždy hodnoceno kladně. Bylo též provedení s drátěnými koly a bubnovými brzdy. Tento model měl výkon snížen na 2,7k a maximální rychlost na pouhých 40km/h, což bylo provedeno kvůli předpisům v EU. Motocykly s označením Mosquito vážily kolem 72kg, odlehčená verze o 2kg méně.

Roku 1996 došlo k přesunutí výroby úspěšných "padesátek" Dandy z Vodňan do Týnecké Jawy. Tento motocykl byl proslulý z předchozích několika pár let. Motocykl dosahoval výkonu 4,1k (2,7kW) a maximální rychlosti 75 km/h při spotřebě 2,8 l/100km. Byla též dodávána silnější verze 4,6kW a maximální rychlosti 85km/h. Dandy ovšem měly oproti Mosquitům mnohem líbivější design.



V roce 1998 byl na trh uveden Dandy 125. Konstrukce byla řešena velmi podobně jako u Dandy 50, byly ovšem pozměněny detaily. Motocykl dosahoval výkonu 12,2k a rychlosti 105km/h. Motor byl čtyřdobý licenční Honda o rozvodu OHC. Kotoučovými brzdami byly vybavena obě kola, startér byl jak elektrický, tak nožní. Kola byla buď litá či drátěná. Dělal se dvě barevná provedení a to buď žluto-stříbrná nebo červeno-černá.

V témže roce byly uvedeny další dva motocykly stejného objemu a sice v zvané Chopper a Travel. Oba motocykly byly osazeny shodnými motory, tentokrát o rozvodu OHV. Motor je čtyřdobý vzduchem chlazený jednoválec tchajwansko-čínské výroby, je uložen v otevřeném rámu na pryžových silentblocích. Rám je v zadní části dvojitý, v přední části jednoduchý, stupačky jsou umístěny na přední rámové trubce. Motocykl je vybaven elektrickým startérem a zamykací spínací skříňkou. Přístrojový panel je osazen rychloměrem s denním počítadlem, elektronickým otáčkoměrem a kruhovým kontrolkovým přístrojem. Tento motocykl dosahoval rychlosti 103km/h při výkonu 9,5k. Vážil 122kg při příznivé spotřebě 2,8l/100km.



Následující rok ve výrobě přibýly další dva lehké motocykly - Jawa 50 Dandy s motorem Minarelli a Jawa 100 Robby. U prvního jmenovaného byl podvozek postaven na bázi původního Dandy, ovšem osazen výkonnějším motorem. Motocykl dosahoval rychlosti 95km/h, zvýšil se též výkon, a sice na 5,4k z původních 4,1k. Spotřeba činila 3,5l/100km. Motor byl, jak již název napovídá, od firmy Minarelli. Vodou chlazený dvoutakt byl vybaven odděleným mazáním a vyvažovací hřídel. Kola byla použita litá, přední brzda kotoučová, zadní bubnová. Převodovka obsahovala 6 rychlostí, startování elektrické. Pneumatiky byly použity české Barum. Barevné provedení bylo zeleno-bílé.

Jawa 100 Robby se nesla tak trochu v duchu tradice. Roku 1999, kdy tento stroj byl uveden na trh, Jawa slavila 70. výročí svého vzniku. Robby 100 představoval cosi jako nástupce Robota. Bylo to spíše vzhledem k objemové třídě, nikoli vzhledem k roku výroby. Byl ovšem na mnoha letáčích společně s Robotem. Tento motocykl dosahoval rychlosti 81km/h a výkonu 8,2k. Spotřeba byla skutečně nádherná - pouhých 1,7l/100km. Robby se velice podobá Mosquitu, na první pohled se pozná pouze podle předního blatníku, jenž je u Robbyho umístěn viditelně níže.



Roku 2001 byl trhu představen motocykl Jawa 50 Robby. Jednalo se o stejnou koncepci, byl ovšem opět použit čtyřdobý vodou chlazený jednoválec o rozvodu OHC. Motor byl použit z typu 585. Startování bylo elektrické, přední brzda kotoučová, vyráběl se v barevném provedení červeno-stříbrném.



Předposlední malá Jawa je Travel 125. Je téměř shodný s typem z roku 1998, použit je opět výkonnější motor. Je licenční od firmy Honda s pětistupňovou převodovkou. Výkon je zcela postačujících 12,2k, maximální rychlost též přesahuje hodnotu 100km/h. K výrobě tohoto modelu se v Týnci vrátili na vysokou poptávku dealerské sítě. Barevné provedení je žluté, modré, červené a stříbrné. Tento model se též vyrábí v provedení pro autoškoly. Stal se tak mezi autoškolami velice oblíbený, především proto, že je to jedna z nejlevnějších "stopětadvacítek" a posaz jak pro řidiče, tak pro tandemistu je velice pohodlný. Za zmínku stojí, že Jawa vůbec první motocykly s dvojitým řízením pro autoškoly vyráběla již ve čtyřicátých letech, a sice Jawu 175 Villiers. Travel je mimo jiné též často výkonově přirovnáván řádově silnější třístapadesátce typu 640.

Začátkem roku 2003 byla na výstavě Motocykl představena Jawa 125 Sport. Jedná se spíše o terénně řešený motocykl, původně vycházející z "Dandyho," lišící se ovšem již v mnoha stavebních prvcích. Použitý motor je čtyřdobý značky Honda. Nádrž je velice pěkně řešena, přední světlo je obdélníkové. Startování bylo použito elektrické, převodovka pětistupňová. Je pravděpodobné, že si motocykl oblíbí především mladí, trochu terénně založení motocyklisté. V nynější době (září '03) je již několik měsíců v prodeji.

Motocykl 2004 přinesl opět několik novinek. Z menších kubatur je to například skútr o objemu 50ccm, jenž se již v první polovině roku začal prodávat. Jedná se o skútr dovážený od francouzského partnera Jawy. Jeho maximální rychlost činí 45km/h, atak je možné na něm jezdit již od 15 let. Je osazen dvoudobým vzduchem chlazeným motorem o výkonu 3,8kW. Nádrž má objem 5,2l, kola jsou 10-palcová, obě vybavena bubnovými brzdami. Suchá hmotnost je 71kg. Startování je možné jak elektrické, tak nožní. Na výstavě byl ve stříbrné a červené metalíze. Tah skútru rozhodně není špatný, zvláště když dnes skútry patří k nejprodávanějšímu artiklu celého jednostopého sortimentu a jejich oblíbenost není zrovna nejmenší. Základní problém v prodejnosti může tvořit snad jen nedostatečná propagace.

Na letáku je též skútr o objemu 125ccm, maximální rychlosti 95km/h s výkonem 7,6kW. Je osazen přední kotoučovou brzdou. Suchá hmotnost činí 101kg. Působí značně sportovnějším dojmem a má čtyřdobý motor. Startování je možné jak elektrické, tak nožní.

Další zajímavostí výstavy byly zcela jistě policejní motocykly Jawa. Z menší kubatury tu byla dokonce i Jawa 125 Travel v policejní úpravě. Za zajímavost stojí zcela jistě to, že tyto policejní motorky měly funkční houkačky. Návštěvníci byli samozřejmě nenechaví, atak v sobotu téměř každých deset minut houkaly houkačky. Nicméně 125 Travel má na rozdíl od 650 Classic menší výkon, ovšem je též mnohem levnější, proto je velice vhodná pro Městskou policii.

Malé motocykly vždy byly, jsou a budou dobrým prodejním artiklem, neboť umožňují vzhledem k zákonům již v relativně nízkém věku řídit poměrně silný stroj. Toho jsou si vědomi i v Týnci, neboť od roku 1994 bylo do sériové výroby vpuštěno na deset modelů, nepočítaje ty exportní. Tyto motocykly jsou oproti typům 640 značně moderní a bez problémů konkurují na dnešním trhu i japonským výrobcům.

54. JAWA 650 - NÁVRAT KE SLÁVĚ ANEB VELKÝ ČTYŘTAKT?

Začneme pěkně od začátku. Již několik let není žádnou novinkou, že situace v Týnecké Jawě není tak růžová jako v slavných letech československého průmyslu, kdy v Jawě ročně sjíždělo z linek na 100 000 kusů ročně. Bohužel žádné požadavky na modernizaci a vývoj mohou za to, že motocykly Jawa vzhledem k zahraničním, především japonským, motocyklům značně zaostávaly. Tato situace, která vládne v Jawě již byla téměř neúnosná a pro mnohé je téměř s podivem, že Jawa přečkala rok 2000. Tento fakt si naštěstí začali uvědomovat i v Týnci a začali se smířovat s tím, že slavné Jawy "třípade" nebudou pro vždy a že jednoho dne se stane tento motocykl neprodejným. Tento den se nezadržitelně blíží, především díky vysoké ceně a bohužel též díky vysokým emisím, které vzhledem k EU musí být stále co nejnižší. Týnečtí ovšem nelenili a začali vyvíjet nový, velkoobjemový čtyřtakt. Mohli jsme tak již začátkem roku 2003 mohli v časopisech číst o "Týneckém tajemství."



Studie Jawy 650

Motocykl byl oficiálně představen na výstavě Motocykl v březnu 2003 ve standardní "jawácké" červené a pak též v modré barvě. Motocykl byl teprve ve stádiu studia, nebylo tedy ještě ani rozhodnuto, zda se motocykl bude sériově vyrábět. K tomuto rozhodnutí se naštěstí postupem času došlo a během roku 2004 by k 75. výročí značky měl vstoupit na výrobní pásy. Stroj ovšem vzbudil veliký rozruch, především díky svému rozporuplnému designu. Mnozí lidé byli nadšeni, že Jawa začala vyvíjet nový stroj, dokonce i tím, že byly použity zcela nové díly a především - nový motor. Mnohým lidem se nelíbí výfuk a zadní blatník, některým i použitý tvar nádrže. Nevýhodou bylo možná i to, že Jawa začala vyvíjet jako první motocykl typu Cruiser. Zákazníci by pravděpodobně byly více nadšeni z něčeho "univerzálnějšího." Jawa 640 na tom designově není až tak zle. Pokud by se jako první varianta zvolil nějaký "naháč," nemuselo by to být až tak špatné. Jestliže se podíváme na Jawu 350 typ 640 Basic či 125 Travel, který jednoznačně z třístapadesátky vychází, potom tyto motorky po designové stránce nevypadají až tak špatně. Udělat motorku designově podobnou těmto by v žádném případě nemuselo být až tak marné natož něco na styl Californian.

Mimo jiné za projektem po designové stránce stojí Václav Král a za vývojové oddělení Oldřich Kreuz a Libor Kouřimský. Václav Král patří k našim špičkovým designérům a sám je lektor na ČVUT, kde vyučuje a předává své bohaté zkušenosti dál. Někteří lidé si myslí, že kvůli tomu, že pan Král je již poněkud starší, tak již nemá ten "správný" vkus. Co je ale na tomto pravdy rozhodně ukáže čas, ale osobně bych si netroufal o takovém odborníkovi něco takového tvrdit, zvláště když některé jeho nápady jsou opravdu originální.

Tím skončila výstava Motocykl 2003 a o Jawě 650 nebylo téměř již slyšet. V časopise Supermoto se objevil krátký článek, že Jawa motocykl testuje a bez problémů najeli 50 000km a že pracují na doladění designu. Občas se ven dostaly zvěsti, že Jawa testuje, zkouší nový motor, někdo ji na silnici potkal a jednoznačně ji identifikoval podle výfuku atp. To bylo ale vše.



A když se rok s rokem sešel, tak tu byla výstava Motocykl 2004 a s ní nové motocykly Jawa 650. Již delší dobu byla na stránkách Jawy jedna jediná fotka nové 650, nicméně internetem již kolovalo pár dalších, ovšem o ničem nebylo nic oficiálního.



Přibližně dva týdny před výstavou se na stránkách objevilo na titulní stránce upozornění, že nová Jawa 650 vyjíždí na výstavě a též odpočítávání. Dostala název Classic. Když bylo dopočítáno, tak začala výstava a byl vyhlášen JawaCup. Jedná se o neformální setkání zástupců Jawy s veřejností a zároveň je to též soutěž, jíž hlavní cenou je nová Jawa 650. Jednotlivé JawaCupy se pořádají regionálně. Ovšem byla tu ještě jedna věc, o které vůbec nikdo z normálních smrtelníků do výstavy vůbec netušil. A sice o Jawě 650 Bizon. Tento projekt se podařilo tak dokonale utajit před veřejností, jako kdysi Péráka před nacisty. Má být samozřejmě ukázkou zajímavého designu, který je Jawa schopná vytvořit. Jakožto vzpomínka vedle sebe stál starý Bizon 350 a nový Bizon 650.



Podívejme se nejdříve ale na typ Classic. Jasně vychází z prototypu, jenž byl představen na výstavě Motocykl 2003. Oproti němu má ovšem mnoho změn. Změnilo se několik věcí, pravděpodobně ne tak zásadních, ale rozhodně velice důležitých. Mezi ně patří například kastlíky, tvar předního světla a ovládacích prvků. Klasická chromovaná nádrž se bohužel do sériové výroby nedostane. Důvod je celkem jednoduchý - nenašla se firma, jenž by byla schopna chromovat nádrže ve větším množství. Je to škoda již kvůli tomu, že o to stojí i zákazníci v USA. Motocykl je v prodeji ve třech základních barevných provedeních a sice

černé, červené a klasické "jawácké" červené. Jako doplněk lze zakoupit tónované plexisklo a dva boční a jeden vrchní kufr. Tak často diskutovaná páčka pro sytič byla pouze na několika prvních kusech, jinak se již montuje ovládání na levém řídítku. Nicméně za pár let se těchto pár kusů stane vzácnými. V dominantním výfuku je ukryt neřízený katalyzátor, jenž zařizuje velice příjemný zvuk stroje. Přední vidlice s

průměrem 36 mm má novou útlumovou charakteristiku. Zadní pérování bylo vyvinuto ve spolupráci s českou firmou HP Sporting. Zadní sedlo, ačkoli se zdá velice malé a nepohodlné, je velice příjemné a rozhodně plně dostačující.

Zajímavost na výstavě a na JawaCupech jistě tvořila Jawa 650 Classic v policejním provedení s houkačkami, majáky, třemi kufry a tónovaným plexisklem. Bizon - zajímavý jak název, tak motocykl. Může se sice na první pohled zdát velice podobný typu Classic, ovšem již na ten druhý pochopíte, proč právě Bizon a to především tehdy, pokud jste viděli Bizona z

počátku let osmdesátých. Blatníky, nádrž, plasty kolem ohromného vzduchového chladiče a štítek a plasty kolem předního světla, jenž jsou u druhé varianty, mluví za své. Jednoduše extravagantní stroj pro extravagantní motorkáře. Velice zajímavě je též řešeno sedlo. Studii tohoto motocyklu



navrhl pan Láník bydlící na Vysočině. Na výstavě byl k vidění ve dvou variantách, jenž se od sebe lišily barvou a plasty a štítkem kolem světla. Pokud se podíváte na "starého" Bizona, tak Vám hned dojde, jak asi přišel nápad těchto drobností.

Věnujme nyní pozornost motocyklům jako takovým a jejich parametrům obecně. Typové označení je 836. Rám je zcela nový, není shodný ani podobný žádnému z předchozích motocyklů. Kotoučová brzda na obou kolech je příjemným překvapením. Motor, jak již název napovídá má obsah celých 651,9ccm. Jednoválcový motor Rotax o rozvodu OHC disponuje výkonem 34,5kW při 6500 ot./min. Kroutící moment činí 57/5000 Nm/ot x min⁻¹. Podobné motory od stejné firmy se používají i do motocyklů značky BMW. Hmotnost stroje je 180kg, maximální rychlost je udávána 155 km/h. Přední kolo je 18 - palcové, zadní 16 - palcové. Přední brzda má průměr 320mm, zadní 220mm. Objem kapkové nádrže je 14,2l, z čehož rezerva činí 1,5l. Výška sedla typu Classic je 712, Bizonu 730mm nad zemí. Startování je samozřejmě plně elektrické. Převodovka je pětistupňová, chlazení motoru je kapalínové. Údaje z tachometru a kontrolky jsou naprosto čitelné a přehledné. Prakticky nutností a pokrokem oproti dřívějším motocyklům je použití bezpečnostního klíčku. Tím lze též řídítka uzamknout. Na nádrži se taktéž objevil letecký uzávěr. Díky tomu, že společnost Velorex v nynější době vyvíjí nový typ sajdkáru, bude též možné osadit nové stroje značky Jawa postranními vozíky.



Cena typu Classic byla na začátku prodeje 167 960Kč, ovšem již v květnu téhož roku stál motocykl 163 630. Cena Bizona byla nasazena na 168 000Kč. Cena je to na takovýto motocykl bohužel poměrně vysoká, odpovídající by podle mnoha lidí byla tak o 50 000

méně. Jestliže tuto cenu porovnáme nejen s nynější nabídkou Jawa 350, tak je to cena výborná, ale pokud s ostatními konkurenčními motocykly, tak je skutečně poměrně vysoká. Dalším faktem je, že motor činí prakticky ³/₅ ceny.



Stroje mají bohužel též několik dalších nedostatků.

Mezi ně patří například to, že "policajt" nemá vlastní doraz, nýbrž se zastavuje o chromovaný výfuk, což jistě není potěšivé. Pokud na motocyklu pojedete,

může se Vám ze začátku zdát, že vůbec nejede. Musíte si "přehmátnout" a pak se již motorka rozjede. Je to sice způsobeno karburátorem, ovšem to nelze brát jako omluvu. Zcela jistě by stačila rukojeť s větším průměrem. Možná tím výrobce chce zamezit tomu, aby se na motorce člověk hned nezabil. Další věcí je lícování plastů. Většina hran k sobě prostě nepasují. To je ale nemalý problém, zvláště když konkurence vyrábí téměř vše z plastu a tvary téměř každoročně proměňuje, zatímco v Jawě se mnoho věcí místo z odlitků z plastu dělá z rovného plechu, který se následně zohýbá a natře barvou. O mnohém samozřejmě svědčí přístup některých pracovníků. Mnozí odborníci již dávno odešli do zahraničí pracovat k prestižnějším firmám a ti, kteří zůstali, jsou víceméně "soudruzi z přesvědčení" a těch skutečných nadšenců, kteří se snaží něco dělat, je skutečně málo. O tom, jak lidé v Jawě pracují svědčí například to, že jeden pracovník "zapomněl" namazat ložiska v kolech, ačkoli to měl v popisu práce. Muselo tak být stáhnuto na 100 kusů středů kol. Navíc se při zkouškách stalo, že při cestě Rakouskem díky tomuto nedostatku za jízdy praskla u motocyklu osa zadního kola, což jistě není nic pozitivního nato, že motorka má jet 150kmh... Další věcí je též zastaralé vybavení továrny. Některé stroje totiž pochází ještě z dob Janečka. Na výstavbu a nákup nových zařízení Jawa bohužel nemá a není až tak jisté, zda by se jí peníze vrátily. Nicméně o tom, že se v Jawě alespoň někdo snaží, svědčí to, že byla v poslední době otevřena dvě nová muzea Jawy a na dnu rekordů 12.6. v Pelhřimově zástupci Jawy dosáhli téměř neuvěřitelného rekordu. Cílem rekordu bylo, aby na nové Jawa 650 Classic bylo co nejvíce lidí a aby celý tento "povoz" jel alespoň 5 metrů aniž by se kdokoli dotkl nohama země. A kolik že se vlastně na novou šestsetpadesátku naměstnalo lidí? Neuvěřitelných 14!

Motor slavné Jawy 500 OHC

Pokud nepočítáme novou 650, tak poslední velký sériový čtyřtakt značky Jawa byl vyroben před více jak 40 lety. Byla to tehdy slavná Jawa 500 OHC. Pokud tento motocykl bude alespoň trochu tak slavný jako "půllitr," což bychom si všichni přáli, mohla by opět Jawa dobývat trhy jako kdysi. Proto věříme, že tento motocykl bude ve velkém počtu prodáván i daleko za hranicemi, jak by si i v Jawě přáli. Vývoj samozřejmě nezůstane u dvou typů, nýbrž se pracuje na dalších. Následující obrázky,



jenž byly na výstavě, dávají pouze tušit, jaké motocykly Jawa ještě chystá a že její ambice rozhodně nejsou malé. Žlutý motocykl na prvním obrázku představuje jedno ze stádií Jawy 650 Styl, druhý je celkový pohled a třetí ukazuje jeden z prvních pokusů o typ Styl, jenž se připravuje pro sezonu roku 2005 a nakonec by se měl objevit též Tramp. Jedno je ovšem každopádně jisté. A sice, že to, co se mnohým zdálo nemožné, se stalo realitou. Jawa po mnoha letech uvedla na trh "dospělý" konkurence schopný motocykl. Atak tu k 75. narozeninám značky Jawa máme zcela nové moderní motocykly. Další pozitivní zprávou je to, že firma v roce 2002 prodala 8500 motocyklů, zato loni bohužel pouze necelých 3000. Přesto se chystá ještě do konce letošního roku vyrobit na 5000 kusů motocyklů. Nicméně do pěti let chtějí ročně vyrábět kolem 20 000 nových motorek. Díky uklidnění situace v Asii vše nahrává Jawám a též díky tomu, že stoupá zájem v Rusku. V továrně předpokládají, že ještě do konce roku v Rusku prodají alespoň 500 strojů Jawa 650. Další dodávka by měla putovat do zemí západní Evropy a

též do USA. Díky tomu, že jsou v prodeji motocykly z téměř každého odvětví, či se jako 650 Styl a Tramp chystají, jsou to samé pozitivní zprávy. Otazník visí již jen na zpracování. To díky některým zaměstnancům není takové, jaké by mělo být. Dobrou zprávou je snad to, že Jawa v nynější době nemá žádné nebo minimální dluhy.

Dále se proslýchá, že Jawa připravuje vlastní vysoko-objemový motor za použití některých dílů od firmy Škoda (válce, písty). Mnozí jsou k tomuto ovšem zcela skeptičtí, ale nechme se raději překvapit.