

ALOIS PAVLŮSEK

Báječná léta s Jawou

1929–2015

Historie legendární značky



Báječná léta s Jawou

1929 – 2015

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na

www.cpress.cz

www.albatrosmedia.cz



Alois Pavlůsek

Báječná léta s Jawou – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2017

Všechna práva vyhrazena.

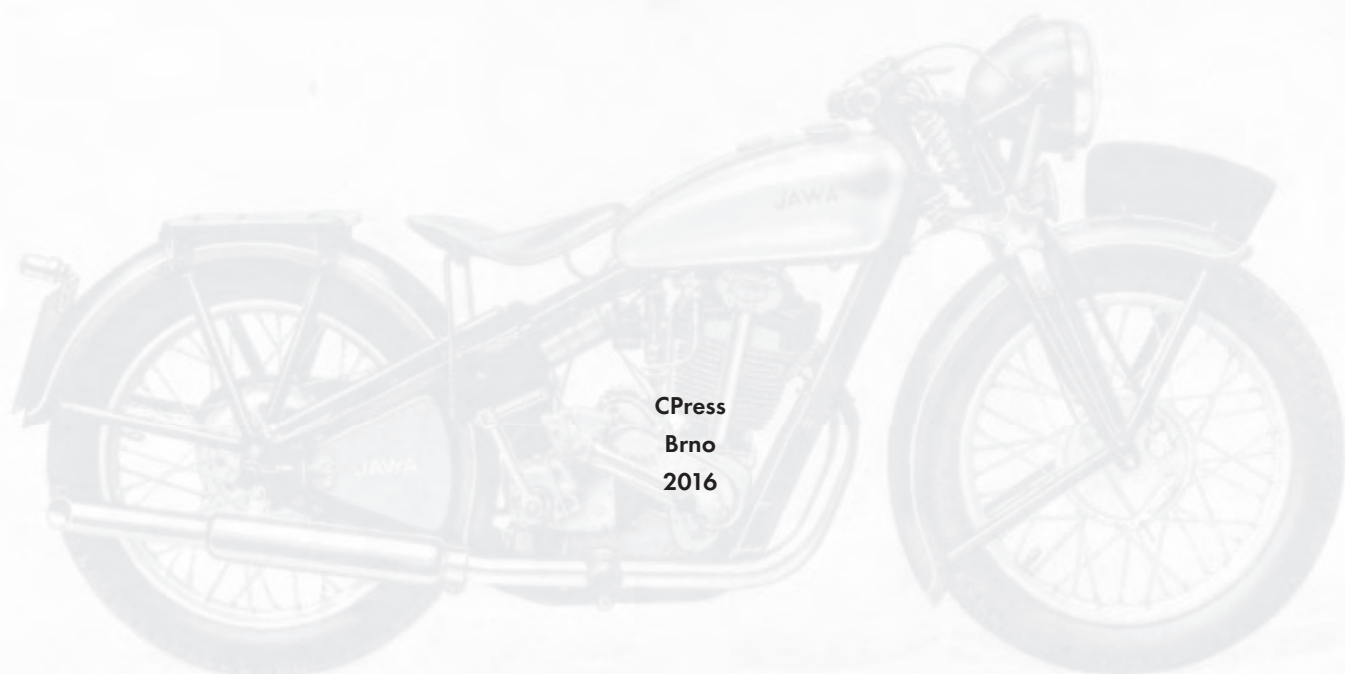
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.


ALBATROS MEDIA a.s.

Alois Pavlůsek

Báječná léta s Jawou

1929–2015



CPress
Brno
2016

Báječná léta s Jawou

1929–2015

Alois Pavlůsek

Odborná korektura: Marián Šuman-Hreblay

Obálka: Martin Sodomka

Fotografie: archiv autora

Odpořvedný redaktor: Dalibor Kumr

Technický redaktor: Radek Střecha

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN tištěné verze 978-80-264-1064-5

ISBN e-knihy 978-80-264-1453-7 (1. zveřejnění, 2017)

Dotazy k vydavatelské činnosti:

dalibor.kumr@albatrosmedia.cz

Informace o auto-moto knihách:

<http://knihy.cpress.cz/auto-moto.html>

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2016 ve společnosti Albatros Media a. s., se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4.
Číslo publikace 23 863.

© Albatros Media a. s., 2016. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopířována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

Dotisk 1. vydání


ALBATROS MEDIA a.s.

Obsah

Jak šla léta s Jawou	7
Cestovní motocykly	9
1929 – Jawa 500 OHV	9
1932 – Jawa 175 Villiers	12
1934 – Jawa 175	14
1934 – Jawa 350 SV	17
1935 – Jawa 350 OHV	17
1935 – Jawa 250	20
1937 – Jawa 100 Robot	21
1938 – Jawa 250 Duplex-Blok	22
1939 – Okupace	24
1946 – Jawa 250 typ 11	26
1948 – Ogar 350 typ 12	30
1950 – Jawa 350 typ 18	32
1950 – Jawa 250/350 typ 80	33
1952 – Jawa 500 OHC typ 15	34
1954 – Jawa 250 typ 353, Jawa 350 typ 354	39
1954 – Jawa-ČZ 125 typ 351, Jawa-ČZ 150 typ 352	44
1956 – Jawa-ČZ 125 typ 355, Jawa-ČZ 175 typ 356	47
1958 – Jawa 250 typ 553-03, Jawa 350 typ 554-05	48
1961 – Jawa 250 typ 353-07 Supersport	51
1962 – Jawa 350 typ 354-04/06	52
1962 – Jawa 250 typ 559, Jawa 350 typ 354-06	53
1963 – Jawa 250 typ 559-03 Supersport, Jawa 350 typ 573 Supersport	54
1964 – Jawa 250 typ 559-05 Automatic	54
1964 – Jawa 350 typ 360	56
1964 – Jawa 250 typ 590 Sport, Jawa 350 typ 361 Sport	57
1966 – Jawa 360 typ 361-04 Californian I	61
1966 – Jawa 250 typ 590-4, Jawa 350 typ 361-04 Californian II	61
1968 – Jawa 250 typ 590-05, Jawa 350 typ 361-05 Californian III	62
1968 – Jawa 250 typ 579-03	63
1969 – Jawa 350 typ 362 Californian IV Oilmaster	64
1969 – Jawa 250 typ 592	66
1970 – Jawa 250 typ 623 a Jawa 350 typ 633	66
1973 – Jawa 350 typ 634	68
1984 – Jawa 350 typ 638	71
1985 – Jawa 500 typ 506 Rotax	73
1987 – Jawa 350 typ 632	74
1989 – Jawa 350 typ 639	74
1991 – Jawa 350 typ 640	74
1993 – Privatizace	76
1993 – Jawa 350 typ 639-2 Chopper	79
1993 – Jawa 350 typ 640 Happy Style, Jawa 350 typ 640 Delivery Bike	80

1994 – Jawa 250 typ 593	80
1995 – Jawa 350 typ 640-5 Tramp	82
1999 – Jawa 350 typ 640 Californian	82
2004 – Jawa 650 typ 836-0 Classic, Jawa 650 typ 836-1 Bizon	84
2005 – Jawa 650 typ 836-2 Style	85
2006 – Jawa 650 typ 836-3 Dakar	85
2006 – Jawa 650 typ 836-0 Classic Limited Edition	85
2007 – Jawa 250 typ 597 Travel	87
2010 – Jawa 660 typ Sportard	88
2014 – Jawa 350 typ 640 Retro	88
Prototypy	89
1934 – Jawa 350 SV	89
1944 – Jawa 350 OHC	89
1949 – Jawa 350 OHC typ 16	90
1949 – Jawa 250 typ 11	91
1961 – Jawa 250 UR typ 623, Jawa 350 UR typ 633	92
1968 – Jawa 250 typ 624, Jawa 350 typ 634	94
1968 – Jawa 175 typ 617, Jawa 250 typ 627	94
1971 – Jawa 350/460 typ 637	95
1979 – Jawa 400 Twin Sport	96
1979 – Jawa 420 typ 821, Jawa 500 typ 824	96
1983 – Jawa 250 typ 822	97
1986 – Jawa 420 typ 823	98
1987 – Jawa 400 typ 630	100
1993 – Jawa 250 typ 593/594	101
2012 – Jawa 660 Californian/Adenium	101
Malé motocykly	102
1953 – Jawa 50 typ 359	102
1955 – Jawa 50 typ 550	103
1958 – Jawa 50 typ 555	104
1959 – Jawa 50 typ 551-01 Jaweta	105
1960 – Jawa 50 typ 551-02 Jaweta Sport	106
1962 – Jawa 50 typ 05	106
1965 – Jawa 50 typ 05 Sport	108
1966 – Jawa 50 typ 20	109
1967 – Jawa 50 typ 21 Sport	110
1968 – Jawa 50 typ 22	110
1969 – Jawa 50 typ 23 Mustang	111
1967 – Jawa 90 typ 30 Cross, Jawa 90 typ 31 Roadster	114
1972 – Jawa 90 typ 36 Trail, Jawa 90 typ 37 Roadster	116
1994 – Jawa 50 typ 585, 586 Mosquito	117
1999 – Jawa 100 typ 587 Robby	118
2001 – Jawa 50 typ 588 Robby	118
1998 – Jawa Moto Union 125 typ 112 Dandy	118
1999 – Jawa Moto Union 50 Dandy	120
1999 – Jawa 125 typ 810-5 Travel	120
1999 – Jawa 125 typ 810-0 Chopper	122

2003 – Jawa 125 typ 112 Sport	123
2004 – Jawa 125 typ 112 Dakkar	123
Závodní motocykly Jawa	124
Motocykly pro silniční okruhy	124
1933 – Jawa 175	125
1934 – Jawa 175 Kompresor	125
1935 – Jawa 350 OHV	126
1937 – Jawa 175 OHV	126
1939 – Jawa 500 2×OHC Kompresor	127
1939 – Jawa 350 OHV Kompresor	127
1950 – Jawa 250 typ 11 Bol d'Or	128
1955 – Jawa 350 typ 354-03 Bol d'Or	129
1950 – Jawa 500 OHC	130
1950 – Jawa 250 OHC	131
1953 – Jawa 500 2×OHC	131
1955 – Jawa 350 OHC	132
1957 – Jawa 250 2×OHC	132
1958 – Jawa 250 OHC	133
1958 – Jawa 350 2×OHC	133
1963 – Jawa 350 2×OHC	134
1965 – Jawa 250 typ 675 Junior	135
1967 – Jawa 250 typ 676 Junior	135
1966 – Jawa 250	135
1967 – Jawa 125 typ 670	136
1967 – Jawa 350 typ 673	136
1971 – Jawa 250 typ 677	137
1972 – Jawa 350 typ 678	137
1976 – Jawa 250	137
Motocykly pro soutěže	138
1946 – Jawa 250 typ 11	138
1955 – Jawa 250 typ 353-8, Jawa 350 typ 354-8	139
1956 – Jawa 250 typ 553, Jawa 350 typ 554	140
1961 – Jawa 250 typ 579, Jawa 350 typ 575	141
1963 – Jawa 250 typ 652, Jawa 175 typ 651	142
1965 – Jawa 350 typ 653, Jawa 360 typ 654	142
1967 – Jawa 125 typ 650	144
1969 – Jawa 350 typ 653-03	144
1973 – Jawa 175 typ 651, Jawa 250 typ 652, Jawa 350 typ 653, Jawa 500 typ 654	145
1976 – Jawa-Ogar 175 typ 656-76	146
1977 – Jawa 750 typ 658	147
1978 – Jawa 350 typ 653-78	147
1980 – Jawa 175 typ 656-80	148
1981 – Jawa 125 typ 657-81, Jawa 250 typ 652-81	148
1982 – Jawa 250 typ 652-82, Jawa 500 typ 654-2-82	148
1983 – Jawa 560 typ 871-0-83, Jawa 80 typ 659-0-83	151
1984 – Jawa 250 typ 652-5-84, Jawa 500 typ 654-5-84	151
1985 – Jawa 125 typ 657-2-85	152

1986 – Jawa 125 typ 657-3-86, Jawa 250 typ 652-6-86, Jawa 500 typ 654-6-86, Jawa 560 typ 871-1-86	152
1987 – Jawa 125 typ 657-4-87, Jawa 250 typ 683-0-87, Jawa 500 typ 684-0-87	153
1987 – Jawa 250 typ 681, Jawa 500 typ 682	153
1988 – Jawa 250 typ 683-0-88, Jawa 500 typ 684-0-88	155
1989 – Jawa 125 typ 657-5-89, Jawa 250 typ 683-1-89, Jawa 500 typ 684-1-89, Jawa 560 typ 871-2-89	155
Motocykly pro terénní závody	155
1951 – Jawa 250 typ 11	155
1955 – Jawa 350 OHC	156
1956 – Jawa 500 OHC	157
1958 – Jawa 250 OHC	157
1958 – Jawa 250 typ 557, Jawa 350 typ 558	158
1961 – Jawa 250 typ 579, Jawa 350 typ 575	159
1963 – Jawa 250 typ 662	159
1964 – Jawa 360 typ 663	160
1966 – Jawa 400 typ 664	160
1968 – Jawa 500 typ 665	161
1969 – Jawa 750 typ 665	161
1970 – Jawa 420 typ 665	161
Motocykly pro bodovací soutěže	162
1983 – Jawa 250 Trial typ 680	162
Motocykly pro plochou dráhu	164
1964 – Jawa 500 typ 890	166
1968 – Jawa 500 typ 894/895	166
1984 – Jawa 500 typ 897/896	166
Automobily Jawa.	167
1934 Jawa 700	167
1935 – Jawa 750	168
1937 – Jawa Minor I	169
1945 – Jawa Minor II	170
2003 – Jawa Ydea 500	170
Prototypy	171
Rejstřík	189
Literatura	192
Jawa na výstavách a srazech veteránů	193

Jak šla léta s Jawou

Zakladatel značky Jawa, František Janeček, se narodil 23. ledna roku 1878 v Klášterci nad Dědinou ve východních Čechách. Po studiích na průmyslovce v Praze vystudoval berlínskou elektrotechniku a v Berlíně také nastoupil do svého prvního zaměstnání ke slavné firmě Schuckert. Odsud vedla jeho cesta do největší elektrotechnické továrny v Rakousko-uherském mocnářství – vysočanské Kolbenky, kde mu už v jeho třiatdvaceti letech bylo svěřeno vedení nové pobočky na výrobu dynam. Bylo mu dvacet čtyři let, když si nechal patentovat nový způsob přívodu proudu pro pouliční elektrickou dráhu a patent prodal za 2 000 liber do Velké Británie. Přitom ještě stačil vystudovat techniku v Delftu.

Pobyt v Holandsku se mu stal osudovým ještě z jednoho důvodu: Při jízdě na bicyklu do něj narazil automobil, František si proto musel nějaký čas poležet, a ošetřovatelku mu nedělal nikdo jiný než dcera viníka havárie, jeho pozdější manželka.

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

V roce 1907 se Ing. Janeček znovu vydal na zkušenou k německým a anglickým společnostem. V roce 1908 se vrátil do Prahy a o rok později otevřel na Žižkově strojírenskou laboratoř s mechanickou dílnou, která se zabývala vývojem a zakázkovou výrobou malých sérií pro jiné firmy. Základní kapitál tvořil vedle manželčina věna zisk z prodeje patentu na úpravu obloukové lampy, který zakoupily dvě německé firmy za 70 000 marek.

Během první světové války Ing. Janeček strávil nějaký čas na italské frontě a krátce po válce

přihlásil na patentovém úřadu nové Československé republiky k registraci na šedesát nových patentů. Aktivní služba v mocnářské armádě a potřeby rodících se ozbrojených sil mladé republiky orientovaly aktivity Janečkovy firmy do oblasti zbrojařského průmyslu, takže nepřekvapí, když zřejmě nejznámějším patentem a současně i sériovým výrobkem z této doby je Janečkův ruční granát s moderním řešením bezpečnostní zápalky.

Lukrativní zakázky pro armádu mu umožnily už v roce 1918 převzít továrnu na výrobu přesných vah v Mnichově Hradišti a o čtyři roky později, v roce 1922, rozšířil své teritorium o dílnu po obuvnické firmě Sachs v budově starého pohostinství v Praze-Nuslích. Během jednoho roku na místě poblíž staré formanské cesty z Prahy do Benešova, kde stával předměstský hostinec „Na Zelené lišce“, vyrostly nové výrobní haly, do kterých byla převedena výroba z Mnichova Hradiště. I přes dostavbu dřevěných hal se však stále nedostávalo výrobních prostor, a tak padla volba na malé město ve středních Čechách u toku Sázavy. Týnec nad Sázavou nabízel výhodné železniční spojení s hlavním městem i dostatek levných pracovních sil. Aby získal potřebné pozemky, daroval městu v roce 1925 finanční prostředky na stavbu telefonní ústředny a stal se členem společnosti pro elektrifikaci kraje.

V roce 1926 koupil Ing. Janeček panství v Solnici a pilu s truhlářstvím v Kvasinách. Týnec nad Sázavou měl sice pro rozšíření výroby mnohem výhodnější polohu, ale v tomto případě jej zajímal víc velkostatek než možnosti další expanze. Z Týnce nad Sázavou se mělo stát město podobné tomu, které budoval Baťa ve Zlíně. V roce 1928 si zde, v místě zvaném Na Korbelově vršku, dal postavit vilu, která byla pozoruhodná nejen svým vnějším vzhledem, ale také vnitřním uspořádáním

a vybavením. Nechyběla tajná chodba, odposlouchávací zařízení či signalizace pohybu osob po celé budově. V roce 1929 byl Ing. Janeček vlastníkem 200 000 m² pozemků v okolí Týnce nad Sázkou, na kterých mohl začít stavět novou moderní továrnu.

Rychlý rozvoj firmy, nesoucí název „Zbrojovka Dipl. Ing. F. Janeček“, byl možný díky zakázkám ze strany Ministerstva národní obrany, týkajícím se nejen dodávek ručních granátů, ale i přestavby kulometů Schwartzlose pro použití munice Mauser. Zatímco dodávky ručních granátů byly v roce 1926 ukončeny, potřeba modernizace zastaralých

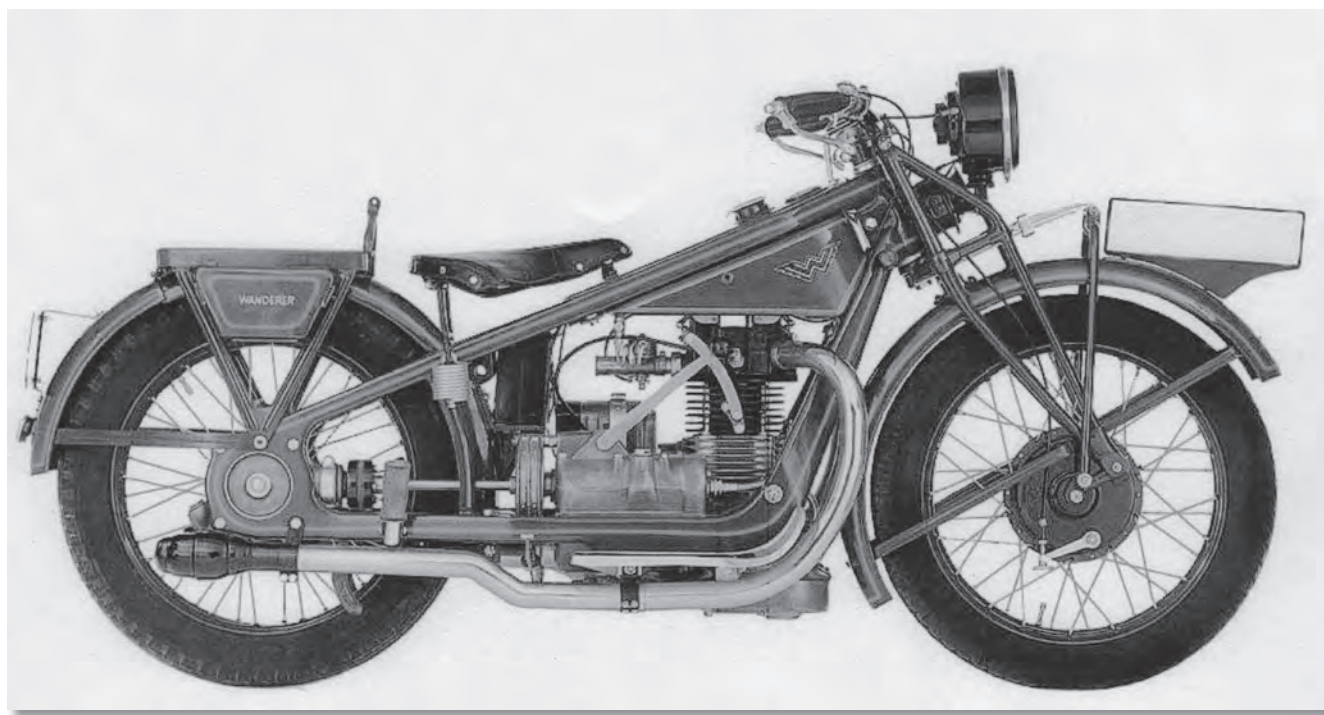
kulometů vydržela až do roku 1928. V tomto roce totiž brněnská Zbrojovka přišla s těžkým kulometem ZB 26, který se zařadil k nejlepším zbraním této kategorie, a Zbrojovka Ing. F. Janeček se dostala do situace, jejímž jediným řešením byl náhradní výrobní program, pokud možno stejně výnosný jako výroba zbraní. Byla sice zavedena výroba psacích a šicích strojů i celé řady dalších výrobků, ale to nestačilo. Celá řada zbrojovek, a to i zahraničních, v té době viděla nejlepší možnost uplatnění svých výrobních kapacit v rozvíjejícím se motoristickém průmyslu, a stejným směrem se vydala rovněž Zbrojovka Ing. František Janeček.

Cestovní motocykly

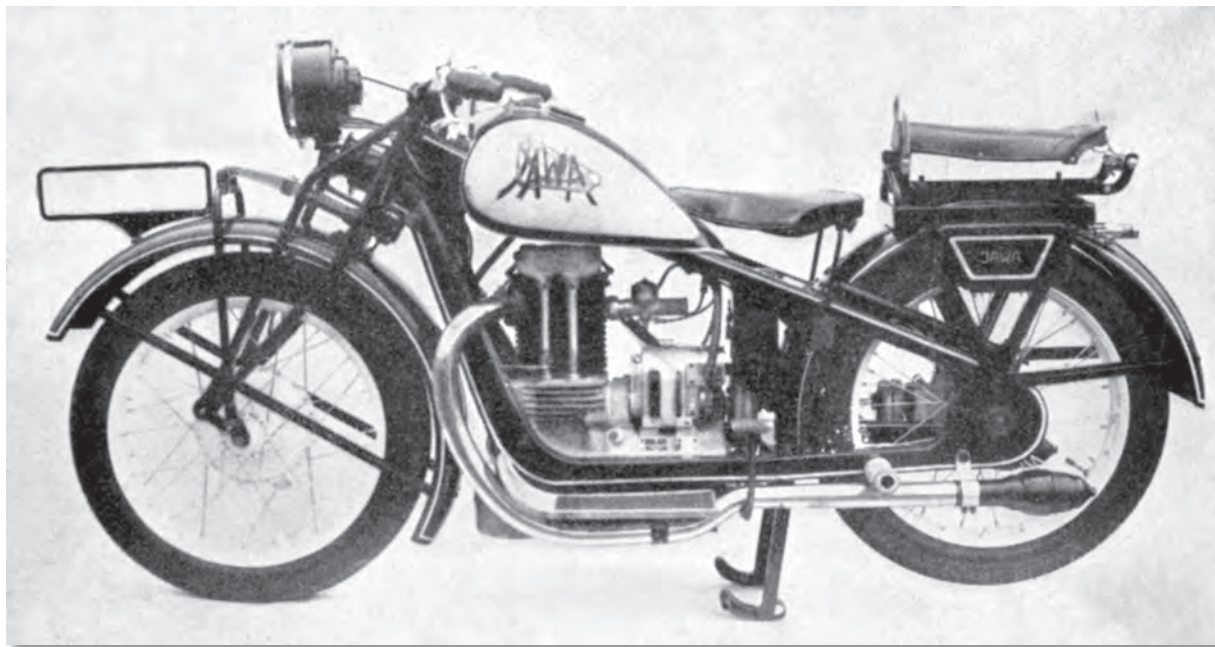
1929 – Jawa 500 OHV

Historie motocyklů Jawa začíná rokem 1929. Na zahájení vlastního vývoje chyběl především čas, a tak se Ing. Janeček rozhodl pro licenční výrobu. Shodou okolností se nabízela možnost získat výhodnou licenci na výrobu jednoválcové pětistovky od firmy Wanderer z německého Chemnitze. Její jednoválcové a vidlicové dvouválcové se osvědčily už v letech první světové války a nová jednoválcová pětistovka z roku 1927, zkonstruovaná inženýrem Alexandrem Novikoffem, se měla stát ostrou konkurencí motocyklům nesoucím značku BMW.

Motocykly Wanderer byly sice kvalitní, ale také poměrně drahé, a díky tomu se jen těžko prosazovaly i na domácím trhu, takže společnost Wanderer se po ukončení dodávek pro armádu potýkala s neutešenou finanční bilancí, kterou ještě zhoršovalo navyšování nákladů na záruční opravy nedostatečně vyzkoušených strojů. A právě v tomto okamžiku přišel Ing. Janeček se svou nabídkou – a v Chemnitzi dlouho neváhal. Kromě licence na výrobu nové pětistovky získala Janečkova společnost všechny dosud vyrobené celky i s kompletním výrobním zařízením a výroba motocyklů v Chemnitzi byla roku 1929 definitivně ukončena.



Wanderer 500 posloužil jako vzor pro výrobu Jawy 500 OHV



Jawa 500 OHV z první výrobní série až na details odpovídala svému licenčnímu vzoru

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

Zbývalo ještě vymyslet grafické ztvárnění loga nového výrobce motocyklů. První motocykly Jawa nesly na svých nádržích nápis Jawa s pozadím, které bylo tvořeno obrysy lisovaného rámu prvního motocyklu. Klasický ovál, tak jak jej známe dnes, se ve své první podobě objevil až v roce 1931 na bocích nádrží posledních sérií Jawy 500 OHV a rozšířený o iniciály FJ, známé z původně vyráběných granátů, doplněné o šestici paprsků vpravo i vlevo. Registrován byl pod číslem 56772 až 31. března roku 1936.

První Jawa 500 OHV se představila svým budoucím majitelům 23. října roku 1929 při zahájení Pražského autosalonu. Od svého vzoru se na první pohled lišila kapkovitou nádrží na palivo a její červený lak se v budoucnu stane stejnou tradicí jako firemní znak.

Jednoválcová pětistovka s půlkulatou spalovací komorou měla objem 498,7 cm³ (ø 84 × 90 mm) a výkon 13,2 kW (18 koní). Motor měl suchou klikovou skříň, tlakové oběhové mazání a v jedné skříni s blokem motoru byla i třístupňová převodovka ovládaná ruční pákou. Zadní kolo bylo poháněno prostřednictvím hnací hřídele s odpruženým spojením a o bezpečné zastavení se starala pásová brzda působící na tuto hřídel. Právě díky této hřídeli se novému stroji záhy dostalo přezdívky Rumpál.

Dvojitý lisovaný rám se zcela shodoval s německým originálem, stejně jako přední vidlice odpružená listovým pérem. Nevýhodou tohoto řešení byl krátký zdvih a malá pevnost přední vidlice, která v běžném provozu často nevydržela namáhání a lámala se. Ostatně ani mazací systém neušel

pozornosti konstruktérů z Jawy a ještě před zahájením sériové výroby byl přepracován. Na kola byly montovány pneumatiky o rozměru 4,00 × 19 a 175 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 95 km/h při spotřebě 5 až 6 litrů/100 km.

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

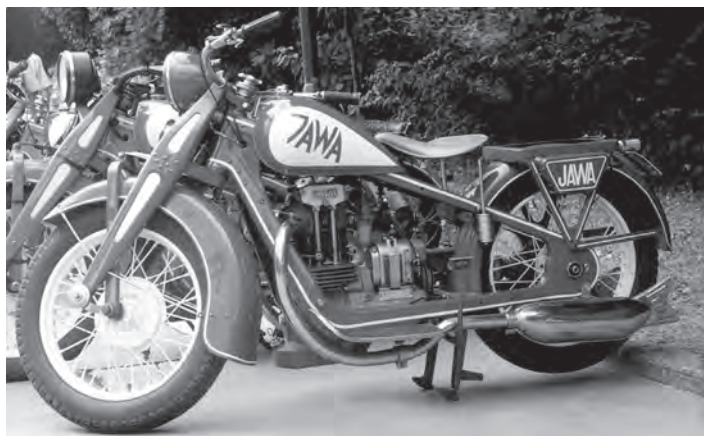
Hlavní příčinou zabraňující výrobě velkých sérií pro nejširší okruh zákazníků se ovšem stala cena. Přestože byla nová pětistovka zhruba o tisíc korun levnější než zahraniční konkurence, stále patřila spíše k těm dražším vozidlům své kategorie. Hlavními příčinami byly složitá výroba a pracnost, které se promítly do prodejní ceny. Motocykl v provedení sólo byl nabízen za 14 890 Kč a s přívěsným vozíkem se cena vyšplhala až na 17 000 Kč. Za stejné peníze bylo v té době možno koupit třeba Aero 500. V roce 1929 bylo vyrobeno 258 motocyklů.

Už v roce 1930 se světu představila druhá výrobní série (612 strojů), lišící se od svých starších sester úpravami provedeními na základě zkušeností získaných v každodenním provozu. Předně se změnila přední vidlice. Křehké trubky byly nahrazeny lisovaným plechem. Motocykl získal na robustnosti, ale také na spolehlivosti. Dosavadní válcový světlomet, který byl přezdívaný kastrol, byl nahrazen perfektním výrobkem společnosti Bosch s posuvným parabolickým zrcadlem přezdívaným „Hruška“ a karburátor Zenith uvolnil místo dvoušoupátkovému karburátoru značky Amal. Elektromagnetické zapalování sice zůstalo zachováno, ale stačilo projevít přání, a na jeho místě mohlo být zapalování baterií. Kvalitnější motocykl za nižší cenu – tentokrát vám mohlo stačit rovných 14 000 Kč.

Ještě lepší a levnější byly motocykly třetí série z roku 1931 (146 kusů). Za 12 500 Kč byl k máni solidní motocykl, lišící se na první pohled novou koncovkou výfukového tlumiče ve tvaru rybiho ocasu, nahrazující předchozí „granát“. V provedení s kompletním elektrickým osvětlením, klaxonem a bateriovým zapalováním Bosch byl za 13 750 Kč.

Uvnitř se skrývala ještě nová čtyřstupňová převodovka, ta byla ovšem nabízena pouze za příplatek 500 Kč. Zato nový firemní znak na nádrži byl v ceně.

Od roku 1931 nabídku rozšířilo provedení Speciál s luxusní výbavou. Kromě velkého chromovaného světlometu Bosch nebo Marschall byla Jawa 500 OHV Speciál na první pohled rozeznatelná od standardního provedení i podle elegantních trojúhelníkovitých schránek na náradí na bocích zadních blatníků, přístrojového panelu s osmidenními hodinami, ampérmetrem, podle zdvojeného



Jawa 500 OHV dostala v roce 1930 novou přední vidlici a v roce 1931 nový tlumič výfuku



Jawa 500 OHV ve spojení s postranním vozíkem

akumulátoru, chromovaných ráfků kol a nádrže a k zahazení nebyl ani vyšší výkon motoru, který umožňoval dosáhnout nejvyšší rychlosti 125 km/h oproti 110 km/h standardní verze. Od běžných pětistovek mohl luxusní Jawu odlišovat i příplatkový černý lak. Nic ovšem není zadarmo, a tak musel zájemce sáhnout do kapsy pro dalších 2 500 Kč.

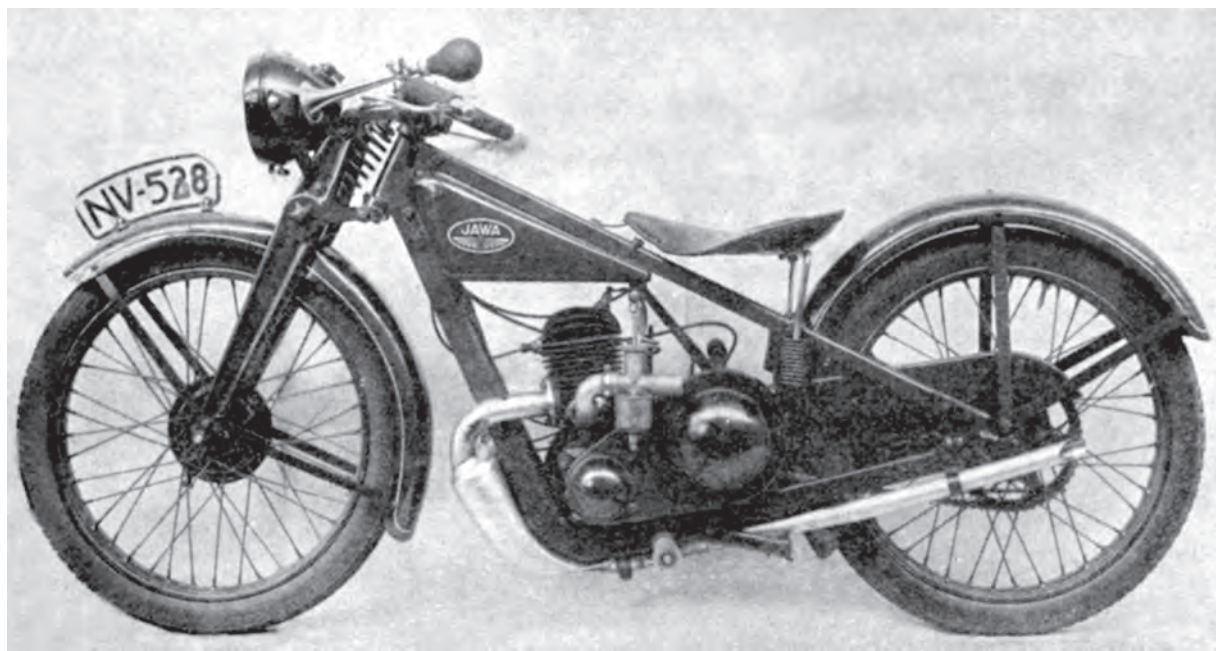
Hlavně v motoristických časopisech poválečné éry se můžete dočíst, že v případě koupi licence na zastaralého a neohrabaného Wanderera udělal továrník Janeček chybu, ale když si uvědomíte, že v těžkých dobách hospodářské krize bylo prodáno 1 016 kusů, nešlo zase o tak špatný obchod a zřejmě ani o špatný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

Na druhou stranu je fakt, že i po třech letech produkce motocyklu představoval zisk z prodeje zbraní

téměř dvojnásobek zisku z prodeje motocyklů, a splnění snu Ing. Janečka o výrobě motocyklu, který by byl dostupný každému pracujícímu, se tedy zdálo být téměř nesplnitelné. Těžká, komplikovaná, a tím pádem i často zlobící pětistovka na tuto roli stačit nemohla. Byl tedy nejvyšší čas rozšířit nabídku o motocykl přinejmenším stejně spolehlivý jako těžký půllitr, ale lehčí a hlavně mnohem dostupnější. V Jawě se rozhodli vedle těžkých a drahých velkých čtyřtaktů vyrábět i lehké motocykly poháněné dvoudobým motorem.

1932 – Jawa 175 Villiers

Nákup licence se osvědčil už v případě první pětistovky motocyklů Jawa jako nejjednodušší a nejrychlejší způsob rozšíření výrobního programu, a obdobný postup byl proto zvolen i pro zahájení výroby lidového motocyklu poháněného dvoudobým motorem. Dipl. Ing. Janeček mladší se ve Velké Británii seznámil s člověkem, který měl v nejbližších letech významným způsobem ovlivnit budoucnost Jawy jako výrobce motocyklů.



Jawa 175 Villiers – první výrobní série v provedení Standart

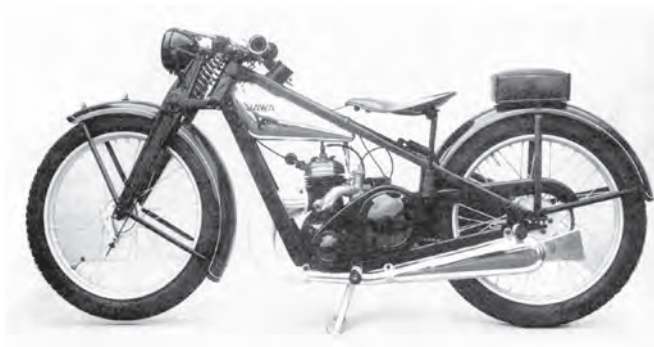
George William Patchett (1901–1974) byl sice spíš automobilový závodník než konstruktér, nicméně se vyznačoval technickým citem a měl spoustu kontaktů ze svého dřívějšího působení u věhlasných značek jako Brough Superior, FN nebo McEnvoy. Z dnešního pohledu šlo spíše o manažera, takže skutečnost, že se jen s obtížemi orientoval ve složitějších technických výkresech, nemusela být až tak na závadu. Především měl jasnou představu o tom, jak by měl jednoduchý lidový motocykl vypadat. Patchett se během svého působení u McEnvoye více než dobře obeznámil s jednoduchým dvoutaktním jednoválcovým motorem Villiers, který splňoval všechny požadavky kladené na pohonnou jednotku dostupného motocyklu.

A právě společnost Villiers díky Patchettovi začala dodávat hotové motory a výkresy, které konstruktéři v Jawě převedli z palcové na metrickou soustavu. Kromě motorů putovaly do Čech také převodovky, karburátory, řetězy, náboje kol a brzd, magnetogenerátory i světlomety.

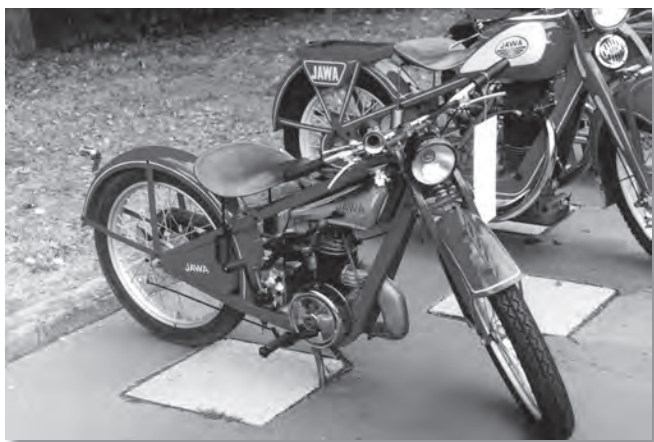
Výsledkem byl lehký, velmi kompaktní motocykl nízké sportovní stavby s nápadným tlumičem výfuku, podle něhož dostal také svoji první přezdívku – obě potrubí byla totiž svedena do jednoho společného kolena, ze kterého pak pokračovala dlouhá trubka bez dalšího tlumiče. A právě podle onoho kolena pojmenoval motoristický národ novou stopětasedmdesátku přezdívkou „Chobot“.

Poprvé se Jawa 175 představila na Pražském autosalonu v roce 1932 se sloganem „Nejlepší stroj za málo peněz“. Byla totiž o plnou třetinu levnější v porovnání s konkurencí – pouhých 4 650 Kč. Přestože ještě doznívala hospodářská krize, během prvního roku produkce bylo vyrobeno na 3 020 stopětasedmdesátek. Už v roce 1933 byla většina dosud dovážených dílů nahrazena součástkami vyrobenými na základě licence v Čechách a ostrovním rodným listem se mohly pochlubit pouze karburátory, magneta a řetězy. Tím pádem končila povinnost odvádět do Anglie povinné licenční poplatky, což představovalo obzvlášť v době hospodářské krize značnou úlevu.

Jawa 175 byla poháněna tříkanálovým dvoutaktním jednoválcem o objemu 172,6 cm³



Jawa 175 s úrovní výbavy Special z roku 1933



Jawa 175 Special z roku 1933

($\varnothing 57,2 \times 67$ mm) s pístem vybaveným deflektorem a magnetogenerátorem Villiers, který byl zabudovaný v setrvačnicku. Zatímco hlava válce byla vyrobena z lehké slitiny, válec se sacím kanálem na boku byl litinový. Motor dával výkon 3,6 kW (5,5 koní) při 3 750 ot/min a kompresním poměru 6,7 : 1. Třístupňová převodovka typu Albion s jednokotoučovou suchou spojkou byla ovládána ruční pákou vedoucí přímo z převodové skříně.

Podvozek tvořil rám vlastní konstrukce z lisovaného plechu stejně jako přední kyvná páková vidlice odpružená jednou vinutou pružinou. Tzv. podrámová nádrž měla objem 10,5 litrů, což při spotřebě asi 3 až 3,5 litrů benzínu míchaného s olejem v poměru 25 : 1 zaručovalo dostatečný

akční rádius. Na kola prvních sérií byly montovány pneumatiky o rozměrech 2,75 × 22 a 70 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 70 až 80 km/h.

Je nasnadě, že vydařený motocykl nemohla minout účast na sportovních podnicích. Hned v prvním roce sériové produkce získal tovární jezdec František Brand (1910–1936) s Jawou 175 zlatou medaili ve Velké motocyklové soutěži. Tisíc kilometrů dlouhá trať sice vyhovovala spíše větším a silnějším motocyklům, ale o to byl úspěch cennější. V roce 1933 získal Antonín Vitvar (1904–1978) bronzovou medaili na Šestidenní soutěži v Anglii: Mohla být zlatá, ale v závěrečné hodinovce praskla přívodní kovová trubička do karburátoru, a Vitvarovi tak zbyly jenom oči pro pláč a bronzová medaile. V obou případech se jednalo o běžné cestovní stroje, které si mohl koupit každý.

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

1934 – Jawa 175

V roce 1934 byla Jawa 175 podrobena natolik rozsáhlé modernizaci, že je možné mluvit o nové vlastní konstrukci, která měla s původní „villierskou“, jen málo společného. Z Anglie už byl dovážen jenom řetěz, zatímco původní anglické magneto bylo nahrazeno magnetogenerátorem Jawa 30 W a stopětasedmdesátkám tohoto modelového roku se za válec nastěhoval dvoušoupátkový karburátor Amal-Fischer. Od roku 1935 byla původní podrámová nádrž nahrazena novým typem nádrže montované nad rám, motocykl dostal nový usměrňovač a za příplatek byla k mání i elektrická houkačka. Dosavadní „chobot“ s dlouhou trubkou výfuku byl nahrazen novým zkráceným výfukem s tlumičem. Jenom páka nožního řazení zůstala pouze za příplatek.

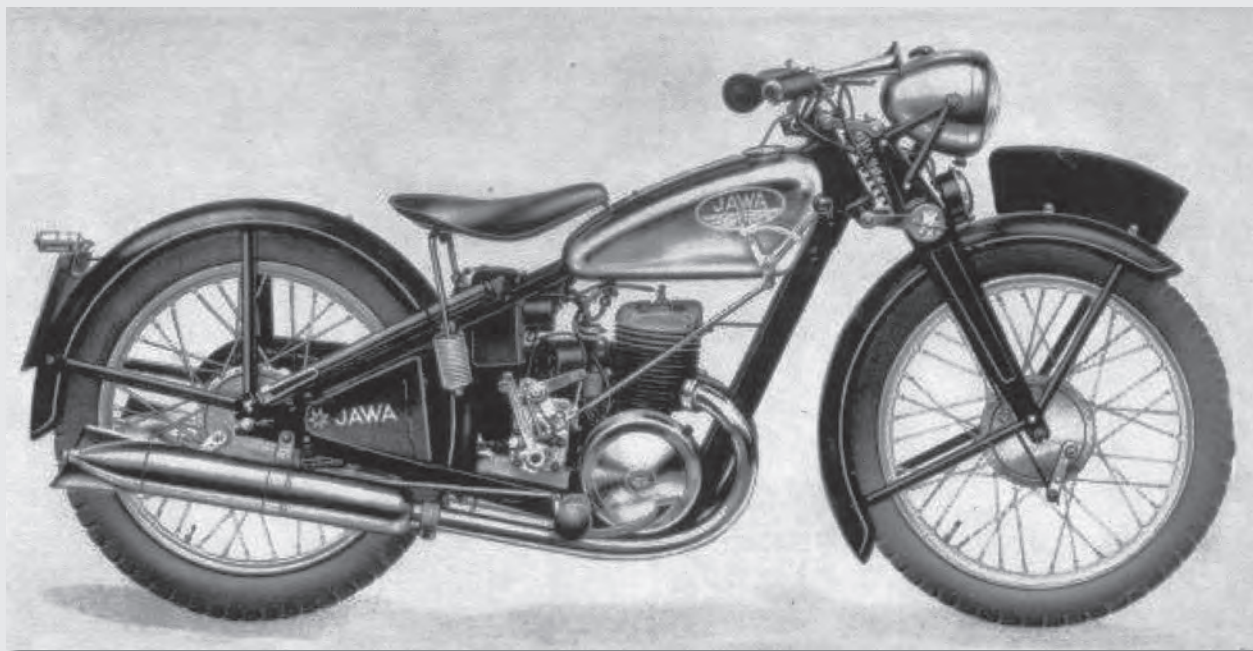
Modernizované motocykly byly od čtvrté výrobní série dodávány v provedeních Standart nebo Special, přičemž Special se od provedení Standart lišil větší výbavou, rozsáhlým použitím chromu k povrchové úpravě některých dílů a samozřejmě i poněkud vyšší cenou. Sportovní provedení se dvěma výfuky a luxusní výbavou začátkem roku 1934 stálo 5 480 Kč.

V roce 1938 dostala stopětasedmdesátka sedmikánalové vratné vyplachování a píst s plochým dnem, podle patentu dr. Schnurleho. Firma DKW byla správcem tohoto řešení, a aby nedošlo ke zbytečným sporům ohledně jeho využití a současně byl umožněn přístup československým zbrojovkám k moderní technologii, tehdejší Ministerstvo národní obrany na popud Ing. Janečka koupilo od DKW licenční práva umožňující použít systém vratného vyplachování válců. Válec rekonstruovaného motoru dostal bohatější žebrování a znovu se změnil výfukový systém – oba výfukové kanály měly nyní samostatné výfukové potrubí s tlumičem a samozřejmě vzrostl i výkon.

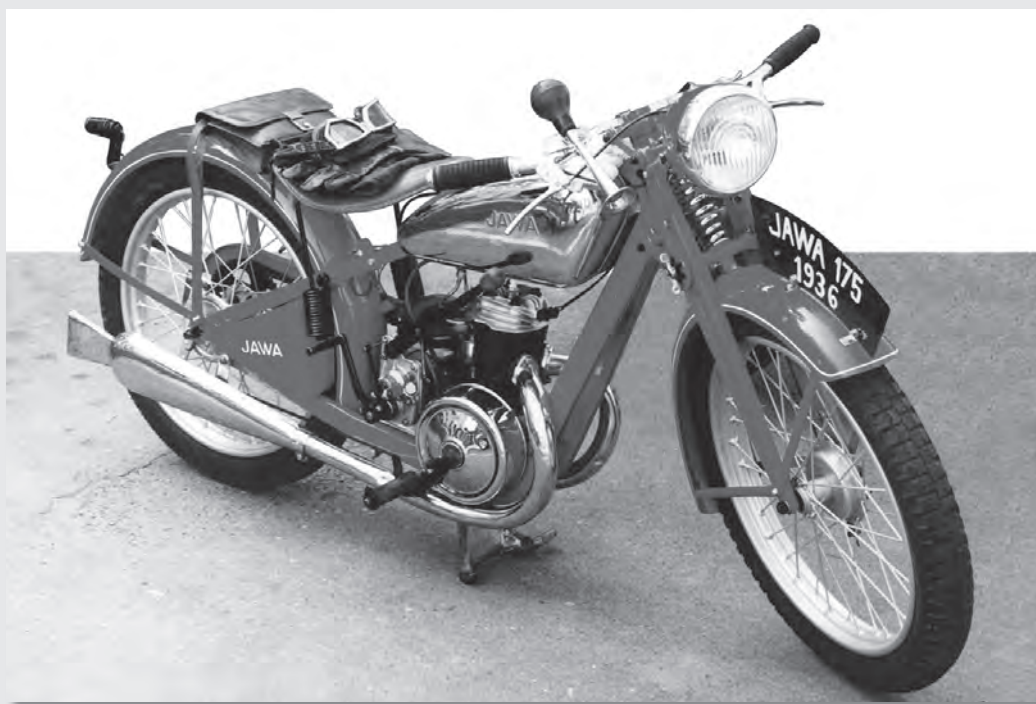
Díky své nízké stavbě a hmotnosti vynikala nová Jawa 175 snadnou ovladatelností a právě na tomto stroji si celá řada předválečných motocyklistů odbyla své první motocyklistické krůčky. V roce 1938 totiž Jawa vyrobila padesátikusovou sérii stopětasedmdesátek vybavených dvojitým řízením. I v evropském měřítku šlo o takový unikát, že malé Jawičky určené k výuce jízdy na motocyklu byly chráněny československou právní ochrannou známkou vynálezu.

Ač se to na první pohled nezdá, malá Jawa 175, jejímž hlavním posláním byla role nenáročného a spolehlivého dopravního prostředku, se osvědčila také jako vynikající základ pro stavbu úspěšného závodního stroje. Právě ze stavby malé a levné stopětasedmdesátky vycházela celá řada pozoruhodných konstrukcí závodních Jaw, mezi nimiž nechyběl ani čtyřtaktní jednoválcový speciál.

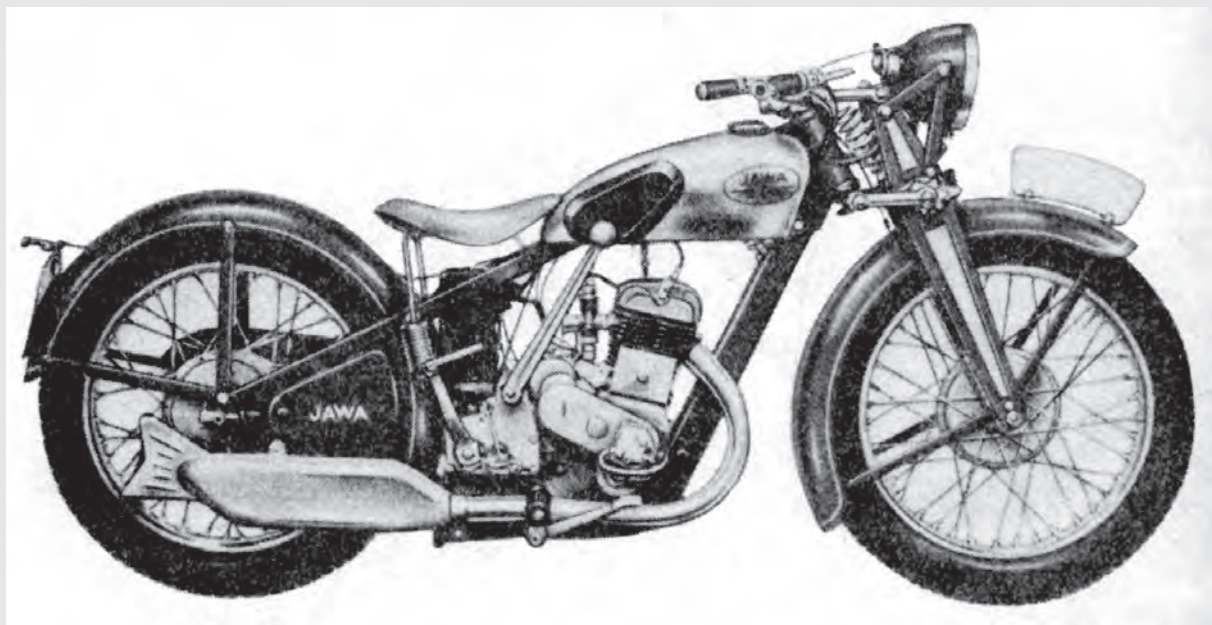
Jawa 175 byla vyrobena v počtu 27 535 kusů a během doby, po kterou byla vyráběna, neuplynul snad jediný rok, aby nebylo něco pozměněno nebo modernizováno. Postupně se malá Jawa změnila tak, že pokud vedle sebe postavíte stroj z první a z poslední série, vidíte dva zcela rozdílné motocykly. V roce 1936 byla Jawa 175 Standart prodávána za pouhých 3 490 Kč a ve výrobě vydržela až do roku 1946, kdy



Jawa 175 Special na obrázku z firemního prospektu pro rok 1935



Jawa 175 Special z roku 1936



Jawa 350 SV byla vyráběna v rozmezí let 1934 až 1936

Jawa 350 SV



z Jawy vyjely poslední kusy sedmnácté výrobní série. V roce 1935 Jawa 175 Standart stála 3 989 Kč, model Speciál byl za 4 524 Kč. Začátkem roku 1938 lidové provedení Jawy 175 s hmotností 78 kg bylo za 3 850 Kč, 85 kg vážící model Speciál stál 4 490 Kč.

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

1934 – Jawa 350 SV

V roce 1931, tedy ještě před uvedením slavné Villiersky na trh, se na ředitelství podniku uvažovalo o stroji, který by vyplnil mezeru mezi levnou stopětasedmdesátkou a nákladným půllitrem. Na novém motocyklu se začalo pracovat v roce 1932 a v roce 1934 se představila Jawa 350 SV.

Konstrukce podvozku sériové třístapadesátky byla odvozena od úspěšné stopětasedmdesátky, takže dvojitý rám s neodpruženým zadním kolem stejně jako přední vidlice byly z lisovaného plechu. Palivová nádrž měla objem 10,5 litrů a její součástí byla i olejová nádrž, která zásobovala olejem čerpadlo, a karburátor Amal dodával palivo čtyřdobému stojatému vzduchem chlazenému jednoválcovému motoru s ventilovým rozvodem SV o objemu 346 cm³ (ø 70 × 90 mm) a výkonu 8,8 kW (12 koní) při kompresním poměru 5 : 1. Selektivní čtyřstupňová převodovka, ovládaná buď rukou nebo nohou, přenášela výkon na zadní kolo klasickým řetězem. Pozoruhodným konstrukčním prvkem motoru bylo dvojitě zapouzdrění ventilových pružin. Elektrickou výbavu tvořilo zapalování buďto dynamo-bateriové Bosch nebo dynamo-magnetické Miller, elektrická houkačka a zákazník si mohl vybrat mezi reflektorem Bosch nebo o 300 Kč levnějším Millerem. Na devatenáctipalcových kolech dosahoval 125 kg vážící motocykl nejvyšší rychlosti 100 km/h při průměrné spotřebě 3,5 litrů/100 km.

Jawa 350 SV – prodávána v levnějším provedení za 6 950 Kč bez obrátové daně, nebo 7 019 Kč při

hotovém placení – vhodně doplnila výrobní program značky o „dospělý“ motocykl za mnohem příznivější cenu než velká pětistovka.

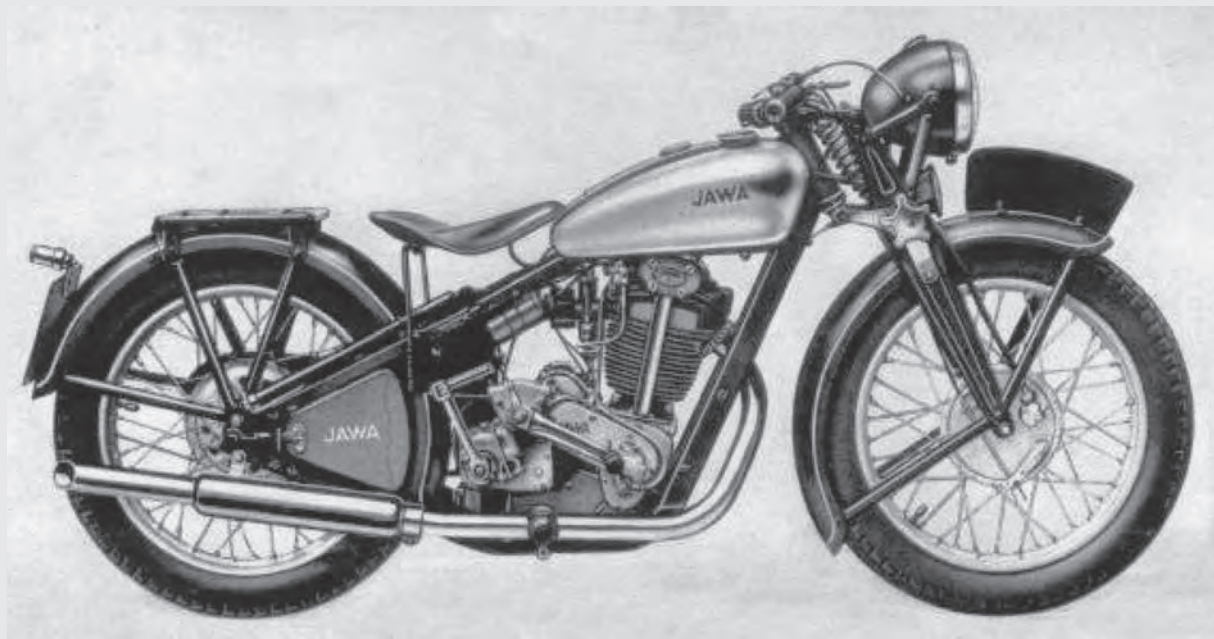
Nová třístapadesátka poháněná čtyřdobým motorem byla typickým představitelem solidních cestovních motocyklů, a přestože její rám během prototypových zkoušek vykazoval nedostatečnou tuhost, svými majiteli byla ceněna pro slušné jízdní vlastnosti. A podle hesla, že když něco dobře funguje, pak není důvod cokoliv měnit, nebyly během tří let její produkce prováděny na motocyklu jakékoliv změny zásadnějšího rázu, snad s výjimkou posledního roku výroby, když se na motocyklu objevil tlumič výfuku ve tvaru rybího ocasu. Ale to se jednalo spíše o módní záležitost než cokoliv jiného. Celkem bylo do konce roku 1936 vyrobeno 2 504 kusů tohoto solidního motocyklu. Začátkem roku 1938 se Jawa 350 SV s americkou elektroinstalací Miller prodávala za 7 450 Kč, s výzbrojí Bosch stála 7 750 Kč.

Jawa 350 SV byla prvním motocyklem kompletně zkonstruovaným v Jawě, a pro několik větších sportovních podniků byla dokonce speciálně upravena – byl zvětšen kompresní poměr, vyleštěny kanály a upraveno časování ventilů. Výsledkem byly zlaté medaile jezdců Vitvara a Dusila z mezinárodní šestidenní soutěže v Německu v roce 1934.

1935 – Jawa 350 OHV

Jawa 350 SV nebyla natolik exkluzivním motocyklem, aby mohla v nabídce značky nahradit Jawu 500 OHV. Pro tuto roli se mnohem lépe hodil model, který měl být původně jenom derivátem čtyřdobé třístapadesátky s ventilovým rozvodem SV určeným pro sportovní soutěže a závody.

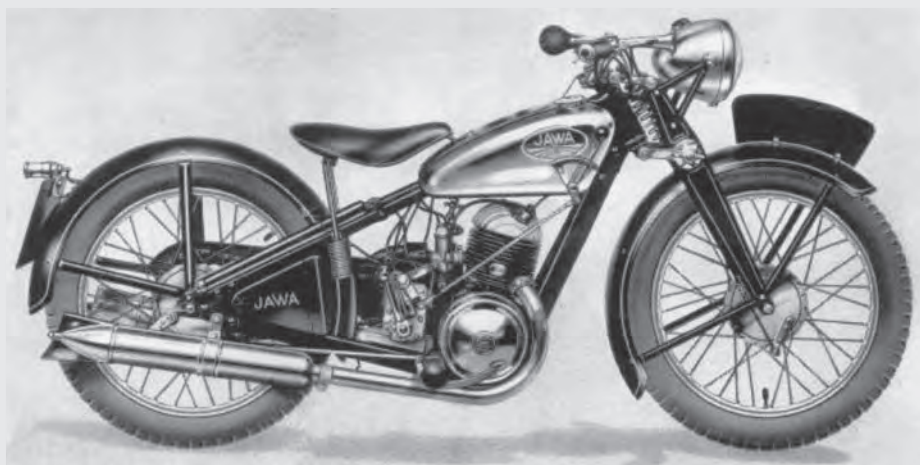
V roce 1935 byla na trh uvedena Jawa 350 OHV, která se od Jawy 350 SV lišila konstrukcí válce a použitého ventilového rozvodu a celou řadou dalších detailů. Motor s objemem 346 cm³ (ø 70 × 90) dával výkon 11 kW (15 koní) při 4 000 ot/min a kompresním poměru 6 : 1. Dvojitinné pístové čerpadlo poháněné od vačkové hřídele zajišťovalo ztrátové mazání a stejně jako u starší třístapadesátky s rozvodem SV byla nádrž na olej součástí palivové nádrže. O přípravu směsi se



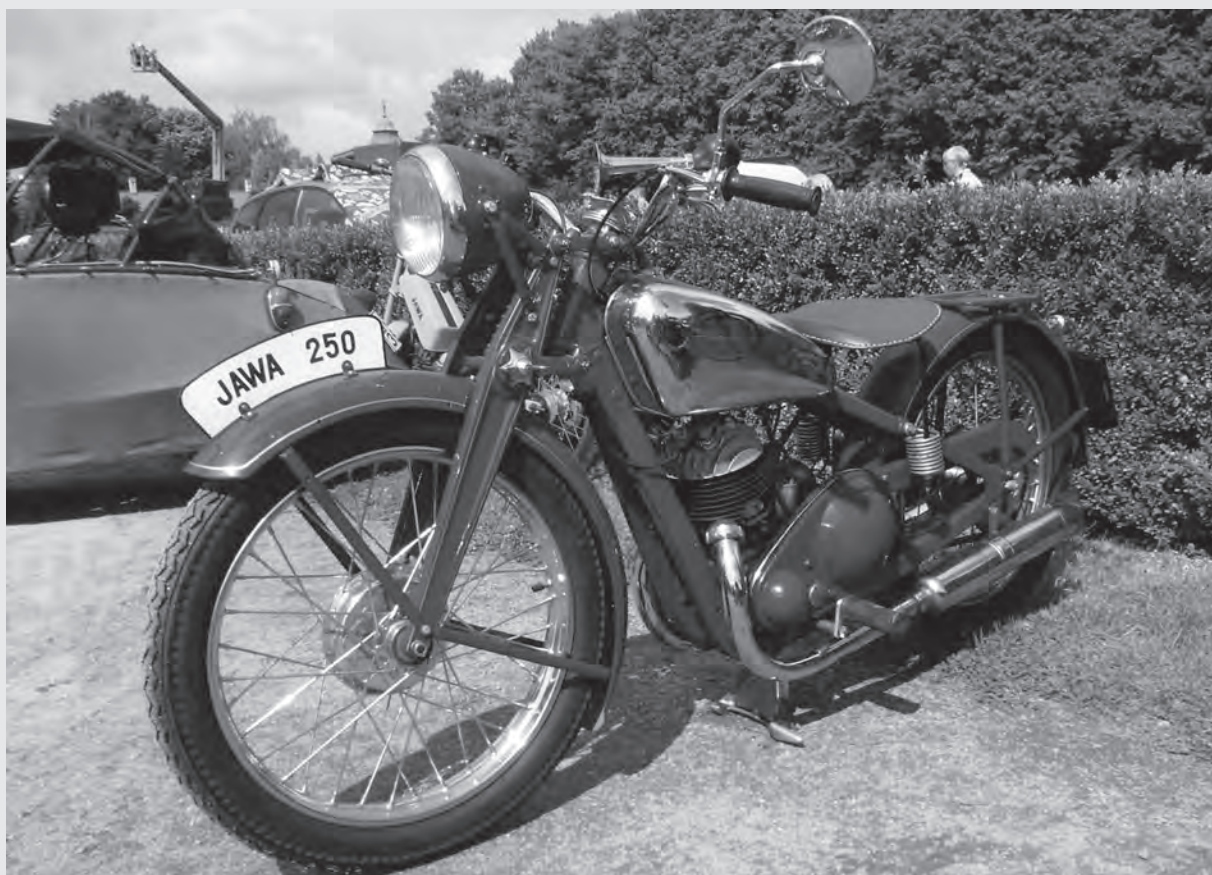
Jawa 350 OHV na obrázku z firemního prospektu z roku 1935

*Jawa 350 OHV
v provedení Spe-
ciál z roku 1939*





*Dvoudobá Jawa 250
v provedení Speciál
na obrázku z firemního
prospektu z roku 1935*



Jawa 250 vyráběná během let 1935 až 1940 se dočkala obnovení výroby v roce 1945, kdy byla smontována malá série těchto motocyklů ze zachráněných součástí