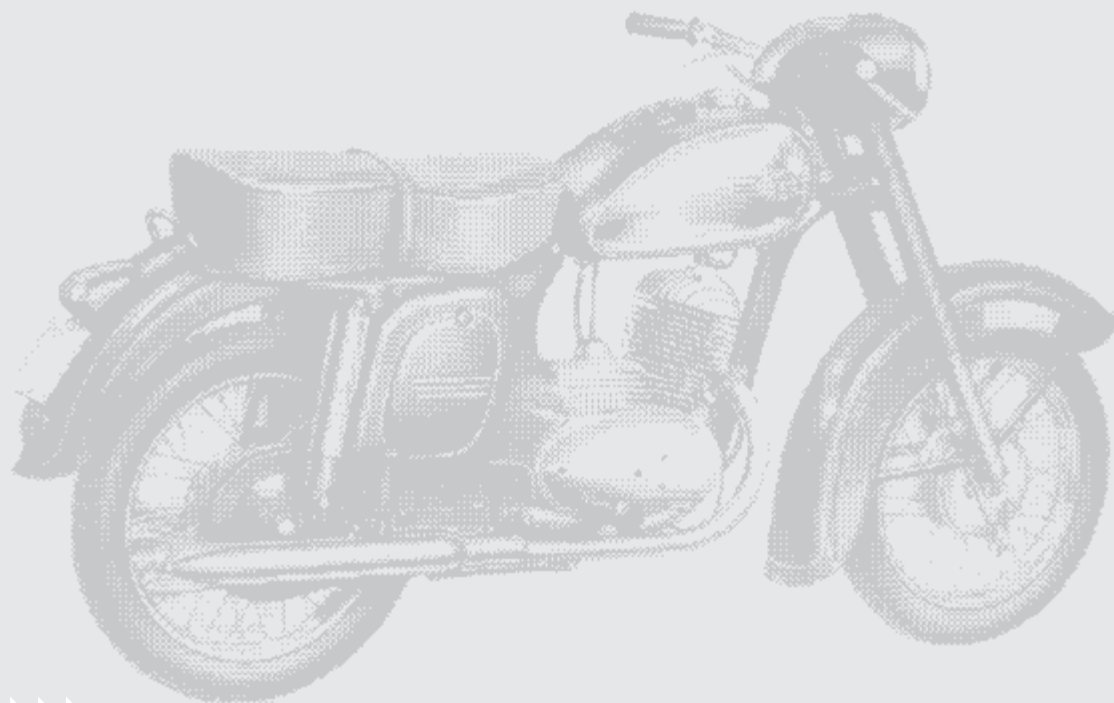


# Kývačky ze Strakonice



Podle poválečné dohody o rozdělení výroby podle kubatur měly být motocykly menších objemových tříd vyráběny v ČZ ve Strakonících a tato dohoda zůstala zachována i pro výrobu motocyklů tzv. Jednotné nebo Národní řady. Nejmenším motocyklem se v roce 1954 stala stopěťadvacítka typu 351, která měla zákazníkům nabídnout všechno to, co nabízel i největší model – dvouválcová třístapadesátka, s výjimkou výkonových parametrů. Na druhou stranu k jejímu získání stačila podstatně menší investice. Souběžně se stopěťadvacítkou měla být zahájena i výroba motocyklu, který by objemově zapadal mezi dvěšpadesátku a stopěťadvacítku, ale vyskytl se problém – pro motocykl objemové třídy 175 cm<sup>3</sup> nebyl k dispozici motor vhodného objemu, a tak přišel k dobru motor z původní ČZ 150 C. Vlk se nažral a koza zůstala celá. Od roku 1954 bylo možné koupit téměř identické motocykly čtyř objemových tříd.

Motocykly Jawa-ČZ 125 typ 351 a Jawa-ČZ 150 typ 352 vyráběné ve Strakonících měly shodný design se svými většími sourozenci vyráběnými Jawou, odlišnosti byly dány jednak rozdíly v konstrukci použitých pohonných jednotek, ale především motocykly ČZ používaly tzv. malý rám, sice z konstrukčního hlediska shodný s rámem používaným u větších typů, ovšem rozměrově menší, dimenzovaný na zástavbu motorů 125 a 150 cm<sup>3</sup>. Odsud pak vyplývá nemožnost záměny části dílů mezi motocykly vyráběnými v ČZ a v Jawě.

Lehké stopěťadvacítky a stopadesátky se i s malými šestnáctipalcovými koly dobře uplatnily ve sportu. Tovární jezdci Roučka, Polanka, Souček a Pudil dosáhli v letech 1954 a 1956 s těmito stroji prvenství v Mezinárodní trofeji, zatímco holandské družstvo si v těchto letech odvezlo domů Stříbrnou vázu na stejných strojích. Do Čech putovala Stříbrná váza v roce 1955 díky jezcům Polankovi, Šťastkovi a Součkovi.



*Prototyp Jawa-ČZ 125 typ 351 z roku 1951*

Oba motocykly byly vyráběny s minimálními změnami až do roku 1956, kdy byly nahrazeny modernizovanými provedeními Jawa-ČZ 125 typ 355 a Jawa-ČZ 175 typ 356. V této podobě, samozřejmě průběžně modernizovány, zůstaly ve výrobě po celou dobu produkce motocyklů Národní řady, zatímco výroba Jawy-ČZ 150 typ 352 byla v roce 1956 ukončena.

1. března roku 1956 byl smontován první motor typu 356 výrobního čísla 600080 a menší stopětdvacítka typu 355 opustila poprvé výrobní linku v červenci téhož roku. Na první pohled vypadaly oba modely stejně jako předchozí 125 typ 351 a 150 typ 352, snad až na celonábojové brzdy, ale těmi byly už vybaveny i poslední série strakonických motocyklů předchozí generace Národní řady. Úplnou novinkou byl motor, který je odvozen od jawské konstrukce pohánějící Jawu-ČZ 250 typ 353.

Jenže plánovaná spolupráce bývalých rivalů nefungovala tak, jak si centrální plánovači představovali. Kromě dobré vůle ze strany nejužšího vedení obou podniků chyběla především dobře organizovaná logistika, a tak v roce 1960 poněkud drahý pokus o výrobu motocyklu Jednotné řady skončil. Od tohoto roku se v ČZ znovu rozjíždí vlastní vývoj, a přestože to nebude mít nijak lehké, vznikne během šedesátých let celá řada vynikajících strojů.

Také motocykly Jednotné řady patřily ve své době k oblíbeným strojům nejen u nás, ale i v zahraničí. Jejich výkony byly na úrovni doby a vysoce byla ceněna také jejich spolehlivost. Ostatně v roce 1958 opustil výrobní linku miliontý kus Jawy-ČZ 175 typ 356 a malou stopětdvacítku Jawa typu 355 si pro svoji cestu kolem světa vybral Američan Waigand. A navíc ji ani nekupoval novou, nýbrž ojetou, se 47 000 km na kontě.



*Jawa-ČZ 150 typ 352 z roku 1954*



*Jawa-ČZ 150 typ 352 z roku 1954*

S motocyklem, jehož průměrná rychlost se pohybovala kolem 60 km/hod, ujel 22 000 km bez větší opravy, takže nový ČZ 125 Sport, který dostal výměnou za svého světoběžníka uloženého 7. 12. 1964 do podnikového muzea, si zcela určitě zasloužil.

## Jawa-ČZ 125/150 typ 351/352

„Radostná událost v rodině Jawa“, takovým titulem v odborném časopise *Revue technique motocycliste* uvítal francouzský novinář Palmieri představení dvojčat Jawa-ČZ 125-150. Radost z nových motocyklů zdůvodnil velmi praktickou konstrukcí spojenou s mimořádnou jednoduchostí zajišťujících naprostou spolehlivost – a nejenom to. Ač se to může zdát z dnešního pohledu jakkoliv málo uvě-

řitelné, počítá mezi přednosti stopětadvacítky a stopadesátky vysoký výkon obou strojů spojený s pružným chodem motoru a velmi příznivou spotřebou paliva. Stejně kladný ohlas si vysloužilo použití šestnáctipalcových kol, zadní kyvné vidlice, zakrytí sekundárního řetězu, ale i rozměrné podsedlové schránky a objemná palivová nádrž. A to přitom k pohonu obou motocyklů musely být použity motory pohánějící už stopětadvacítku a stopadesátku z předchozí produkce ČZ.

Silnější z obou motocyklů ze Strakonice – Jawa-ČZ 150 typ 352 – se domácím čtenářům představil ve 25. čísle *Světa motorů* v roce 1953 a od svého menšího sourozence byl na první pohled rozpoznatelný jen stěží. Není divu, stopadesátka se od menší stopětadvacítky lišila v podstatě pouze rozměrem vrtání válce, který měl u stopětadvacítky průměr 52 mm a u stopadesátky 57 mm, jiné jsou samozřejmě kromě pístu tedy i pístní kroužky a pístní čepy. Nejbezpečnější identifikátor objemu

válce motoru tudíž představuje náliček s nápisem na hlavě válce buďto 125 ccm, nebo 150 ccm.

V případě stopětadvacítky byl do kývačkového rámu zabudován motor pohánějící původně oblíbenou ČZ 125 C. Šlo o dvoudobý vzduchem chlazený jednoválec o objemu 123,2 cm<sup>3</sup> s výkonem 3,7 kW (5 k) při 4750 ot/min, což stačilo k dosažení největší rychlosti 75 km/hod, a spotřeba se pohybovala kolem 3 l na 100 km. Pokud vezmeme v úvahu, že malinký motůrek poháněl takřka metrakový motocykl, je i tato hodnota slušná. Od původního motoru pohánějícího oblíbenou lehkou ČZ 125 C se provedení pro pohon těžší Jawy-ČZ 125 typ 351 lišilo pravým víkem, kde bylo hned pod válcem umístěno společně s ukazatelem zařazeného rychlostního stupně i tlačítko pro zhasínání motoru – po jeho stlačení došlo ke zkratování zapalovací soustavy a motor se zastavil. Změnil se i převod náhonu tachometru, jehož hnané kolo mělo u stopětadvacítky 9 a u stopadesátky 7 zubů.



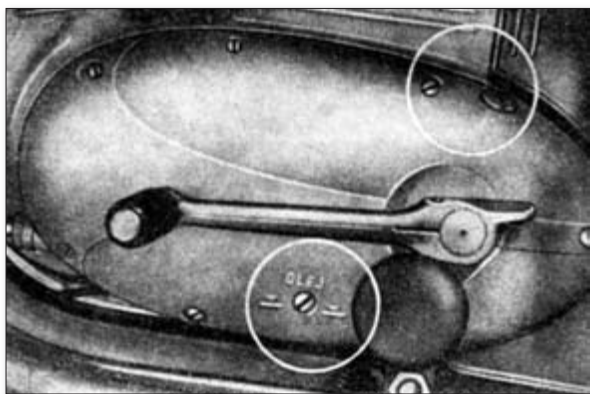
Motor typu Jawa-ČZ 150/352

Silnější stopadesátka s motorem o objemu 148 cm<sup>3</sup> měla výkon 4,6 kW (6,2 k)/4750 ot/min a tím pádem při zhruba stejné hmotnosti i o něco vyšší maximální rychlost 85 km/hod. Zdvih motoru a klikový mechanismus zůstaly shodné s motorem stopětadvacítky a podobně jako u stopětadvacítky byl válec motoru opatřen přírubami pro navlečení výfukových kolen a karburátoru, zajištěných objímkami. Tady snad stojí za připomínku, že kolena výfuku typů 351 a 352 jsou oproti větším motocyklům Jednotné řady kratší a na konci jsou mírně rozšířená.

U obou motocyklů běžela shodná pětilamelová spojka s obložením Ferodo v olejové lázni a převodovka si musela vystačit se třemi převodovými stupni, jejichž odstupňování sice vyhovovalo lehkým ČZ 125 C a ČZ 150 C, ale pro těžší motocykly Jawa-ČZ 125/150 typ 351/352 už odstupňování této třístupňové převodovky tak vhodné nebylo. Vzhledem k rozdílu ve výkonu motoru stopětadvacítky a stopadesátky byl rozdílný i sekundární převod. Zatímco u dvěstěpadesátky a třístapadesátky byl první rychlostní stupeň řazen sešlápnutím řadicí páky směrem nahoru, u obou menších modelů tomu bylo opačně. Kontrola výšky hladiny olejové náplně převodové skříně se prováděla právě po odklopení krytu karburátoru pomocí rukojeti trubkového klíče opatřené ryskami, která se vsunula do otvoru pro nalévání oleje. Naopak pro vypouštění oleje slouží dva šrouby na spodku motorové skříně.

Pohonná směs byla v obou případech připravována karburátorem Jikov 2918HC s přeplavovacím kolíkem pro obohacení směsi při studeném startu. Karburátor měl drátěnkový vzduchový filtr uložený v hliníkovém odlitku se vzduchovou přívěrou pro studené starty, ovládanou zobáčkem procházejícím skrz kryt karburátoru, který plynule navazoval na blok motoru. Ovšem zatímco pro stopětadvacítku stačila hlavní tryska 75, pro stopadesátku se montovala tryska 80-85.

Stopětadvacítky i stopadesátky byly vybaveny magnetodynamickým zapalováním ČZ-Bosch s tlumivkou, selenovým jednodeskovým usměrňovačem a kondenzátorem ukrytými v bakelitové spínací skříňce na nádrži, která obsahovala



**Kontrola výšky hladiny oleje v převodové skříni. Na spodním obrázku vypouštěcí a napouštěcí šroub olejové náplně.**

samozřejmě kromě spínače zapalování také spínač světel a od spínacích skříňek větších modelů vyráběných v Jawě se lišila mimo jiné také absencí ampérmetru. Zdrojem elektrického proudu tedy bylo setrvačnickové šestivoltové magneto o výkonu 25/30 W. V hlavním světlometu byla použita 6V

žárovka 25/25 W, parkovací žárovka 6 V, 1,5 W. V koncovém světle byla žárovka 6 V, 5 W a brzdová žárovka 6 V, 5 W. Ukostřen byl mínus pól baterie.

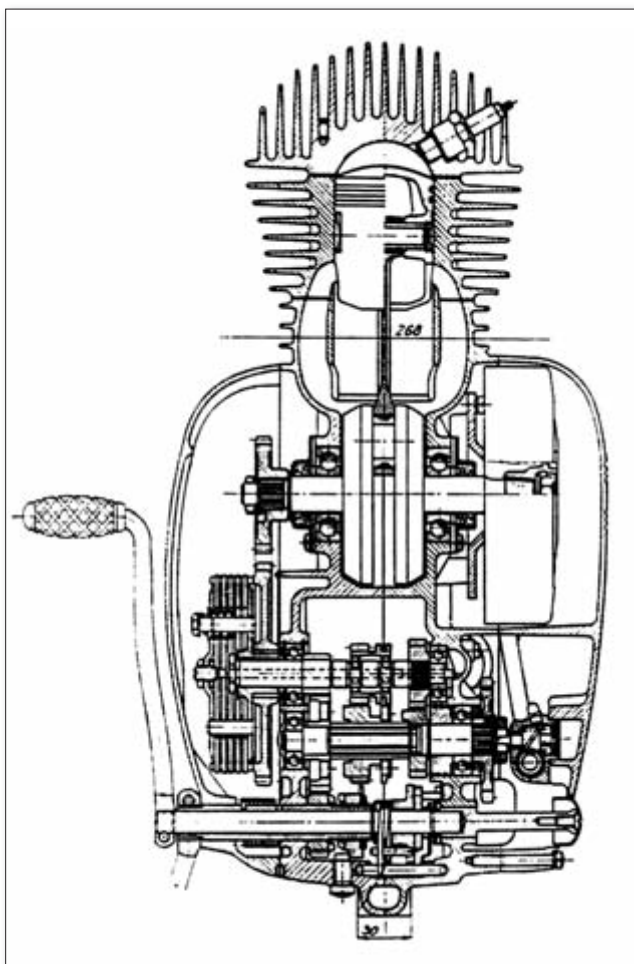
Podvozek stopětadvacítky byl až na rozměry prakticky shodný s podvozkem kývačky Jawa 250 typ 353, pouze s úpravami vynucenými montáží menšího motoru. Kolébkový rám byl svařovaný a kola prvních sérií stopětadvacítky byla vybavena pouze jednostrannými čelistovými brzdami, které byly až u novějších verzí nahrazeny modernějšími celonábojovými brzdami s větším brzdným účinkem. Rozměry drátů u předního kola byly 3,1×180 a 3,1×145, u zadního 3,1×163 a 3,1×158, přičemž od každého rozměru bylo po 18 ks.

Rám malých kývaček svařený ze čtyřhranných ocelových trubek byl až na rozměry v podstatě shodný s rámem obou větších modelů, samozřejmě odlehčený vzhledem k výkonu stopětadvacítky a stopadesátky. Přední vidlice byla teleskopická s vinutými pružinami, přičemž ochranná pryžová manžeta byla nahrazena plechovým krytem a nově byl tvarován také plášť světlometu. Zpočátku výroby byly vzadu použity jednoduché tlumiče pérování se dvěma šroubky ve spodní části pro doplňování oleje, ale ještě v průběhu výroby byly nahrazeny dvoupolohovými tlumiči obdobné konstrukce, která byla použita u větších typů – rozdíl byl pouze v průměru drátů použitých na výrobu pružin. Stejně jako u větších modelů 353 a 354 byl rovněž u stopětadvacítek a stopadesátek chromovaný spodní i horní kryt zadního tlumiče a zrovna tak se prodloužila pérovací dráha předního kola na 130 mm a zadního kola na 100 mm.

Palivová nádrž měla objem 13 litrů. Klasické oddělené sedlo řidiče a spolujezdce předchozích ČZ 125 C a ČZ 150 C bylo nahrazeno společnou lavicí, připomínající svým tvarem kytaru. Pod sedlem byl malý prostor určený pro uložení drobných předmětů a hustilky a po obou stranách motocyklu byly další, zvenčí otevíratelné schránky pro baterii, náradí a brzdový spínač. Šestnáctipalcová kola byla vybavena jednostrannými brzdovými bubny, které však byly u několika málo strojů poslední výrobní série nahrazeny spolu se zadní rozetou modernějšími celonábojovými brzdami. Stojan motocyklu byl u starších výrobních

ročníkům většinou vyroben z hliníku, pozdější provedení jsou zpravidla vybavena stojanem železným. Stopěťadvacítka i stopadesátka byly vyráběny ve stejném designu, a tedy i se stejnou povrchovou úpravou jako větší dvěstě- a třístapadesátky. I když i tady existují odchylky co do řešení barevnosti a materiálů použitých k povrchové úpravě.

Ve standardním provedení měla stopěťadvacítka a stopadesátka v roce 1954 chromované ráčky, dráty a středy kol, kluzáky přední vidlice, vrchní i spodní kryt zadních tlumičů, boky palivové nádrže, rámeček světla a tachometru, víčko nádrže, ukazatel zařazené rychlosti, palivový kohout,



Řez motorem Jawa-ČZ 150 typ 352

kolena a tlumiče výfuku, řídítka a kryt klaksonu. Pozinkováním byla ošetřena řadicí a startovací páka i páka nožní brzdy, které však rovněž mohly být v některých případech pochromovány, stejně jako kryty bočních schránek. Stříbřenka byla použita na povrchovou úpravu zadního brzdového štítu a táhla zadní brzdy. Středy kol byly obvykle lakovány světle šedou barvou anebo naopak byl chrom použit i na povrchovou úpravu vík ložisek kol, hlavy os a matic kol, ale třeba i páčky ovládání clonky karburátoru. Někdy byl na povrchovou úpravu těchto dílů použit i světle šedý smalt.

Zbytek motocyklu byl lakován tradiční jawkou červenou barvou doplněnou zlatými linkami šíře 3 mm na blatnících, vodorovném a oválném prolisu podsedlových schránek a krytu zadního světla. Pokud byly boky nádrže chromované, byl zlatou vybarven i znak výrobce motocyklů. Linkování bylo prováděno ručně pomocí štětce s dlouhým chlupem, takže u dochovaných motocyklů s původní povrchovou úpravou jeho šířka nemusí být všude stejná.

Oproti tomuto standardnímu schématu, který doplňovala palivová nádrž s chromovanými boky a zlatými linkami na přechodu barva-chrom, mohly mít stopěťadvacítka i stopadesátka palivovou nádrž nastříkanou stříbřenkou doplněnou červenými linkami šíře 4 mm, které byly uplatněny i na firemním znaku na boku nádrže. Nejedná se ovšem stejně jako u obdobně zbarvených motocyklů z Jawy o žádné lidové provedení. Jednoduše byl nedostatek chromu nahrazen dostupnější stříbřenkou nebo šedým lakem.

Mimo to, první sériové kývačky vyrobené v roce 1954 byly vyráběny většinou s chromovanými doplňky a stříbřenkou nebo šedou barvou lakované stroje představovaly spíše výjimku. Podle svědectví bývalých zaměstnanců strakonické továrny byly motocykly s chromem nahrazeným stříbřenkou ovšem vyráběny až s příchodem celonábojových brzd, tedy počínaje koncem roku 1955. Do té doby opouštěly Jawa-ČZ 125 i 150 výrobu výhradně v chromovaném provedení. Širší použití náhražky v podobě stříbrného a šedivého laku se objevilo až koncem roku 1955, ale především v rozmezí let 1956–1958, kdy už nastupovala druhá



*Jawa-ČZ 150 typ 352 z roku 1954*



*Jawa-ČZ 150 typ 352 po modernizaci – s novým typem brzdových bubnů z roku 1955*



generace kývaček, charakterizovaná především použitím centrálních brzdových bubnů

Nikdy ovšem nebyla pro povrchovou úpravu motocyklů Jednotné řady vyráběných ve Strakonících použita bývalá tradiční černá barva. Naopak, podle vzpomínek pamětníků si někteří majitelé nových Jaw-ČZ typů 351, 352, ale i větších dvěstě- a třístapadesátek dávali pochromovat vybroušené středy podsedlových schránek, koncové světlo a vrchní díl pláště světlometu. Existují i svědectví o nadšencích, kteří použili chrom na povrchovou úpravu všech vnějších kovových dílů.

Sedlo bylo u strakonických kývaček vyráběno výhradně s hnědým koženým potahem, dobové popisy označují jeho barvu jako světle žlutohnědou, dobře ladící s červenou barvou stroje. V padesátých letech byla SPZ umístěna i na předním blatníku. Pro domácí trh byla na obou stanách namalovaná bílá tabulka, u některých exportních verzí byly na hříbetu blatníku držáky pro upevnění tabulky SPZ.

Výrobní čísla Jawy-ČZ 125 typ 351, která byla jako základní člen Jednotné řady vyráběna od roku 1954 až do roku 1956, začínají číslem 400 000 a do doby, kdy ji nahradil modernizovaný typ Jawa-ČZ 125 typ 355 bylo vyrobeno 6 617 kusů. Jawa-ČZ 150 typ 352 byla vyráběna od roku 1954 do roku 1956 a její výrobní čísla začínala číslem 420 000. Do doby, kdy byla nahrazena Jawou-ČZ 175 typ 356 a stala se tak posledním u nás vyráběným motocyklem poháněným motorem o objemu 150 cm<sup>3</sup>, bylo vyrobeno 83 362 kusů.

## Jawa-ČZ 125/175 typ 355/356

Sice s tříletým zpožděním, ale přece jen přišla na trh dlouho očekávaná stopětasedmdesátka, a o půl roku později se v roce 1956 čtenářům Světa motorů představila titulkem „Druhý stroj Jednotné řady:



**Prototyp modernizované stopětadvacítky Jawa-ČZ 125 typ 355, ještě s původními brzdovými bubny z roku 1955**



*Jawa-ČZ 175 typ 356 z roku 1956*



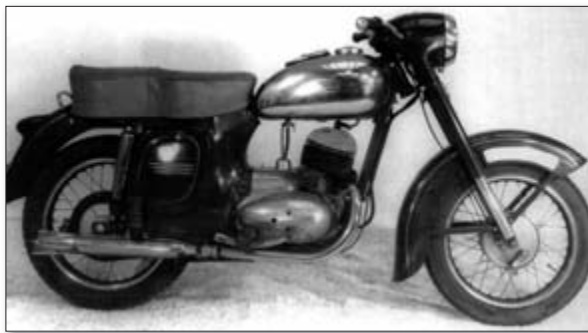
*Jawa-ČZ 125 typ 355 po modernizaci v roce 1956*

Jawa-ČZ 125 ccm“ i modernizovaná stopětadvacítká s novým motorem. V uvedeném článku Světa motorů byla nová stopětadvacítká prezentována jako maloobjemový motocykl vybavený technickými prvky až dosud obvyklými u motocyklů vyšších kubatur, a tudíž také o něco těžší, než byl původní mezityp s modelovým označením 351, ale zato s celonábojovými brzdami a čtyřstupňovou převodovkou. Určen měl být především pro ty ze zájemců, kteří budou stopětadvacítku používat ke každodennímu ježdění – třeba při výkonu svého povolání a při obsazení pouze řidičem.

Modernizace, které byly pro modelový rok 1956 podrobeny dvěstě- a třístapadesátka, se nevyhnula ani menším modelům Jednotné řady včetně nejmenšího člena Jednotné řady Jawy-ČZ 125 s typovým označením 355, jehož série výrobních čísel začínala číslem 900001, a Jawy-ČZ 175 typ 356, jejíž výrobní čísla začínala číslem 600001. Úpravy byly provedeny pouze s ohledem na výkony a rozměry daných objemových tříd a stejně jako u předchozí stopětadvacítky a stopadesátky i v tomto případě byl nový motocykl postaven na základě modernizované konstrukce Jawy 250 typu 353-03.

Nejzásadnější změnou bylo použití motoru nové konstrukce s výkonem jen o málo vyšším, než měl předchozí model, ovšem zato s mnohem příznivějším průběhem výkonové křivky, a stoupla i největší dosažitelná rychlost, v případě stopětadvacítky o 5 km/hod na 80 km/hod, zatímco větší stopětasedmdesátka mohla uhánět rychlostí až 90 km/hod, což byla v podmínkách provozu druhé poloviny padesátých let celkem přijatelná hodnota.

U motoru pohánějícího stopětadvacítku o objemu 123,2 cm<sup>3</sup> s výkonem 4,1 kW (5,6 k)/4750 ot/min zůstalo shodné vrtání válce i zdvih, stopětasedmdesátka se lišila velikostí válce o objemu 171,7 cm<sup>3</sup> s vrtáním zvětšeným na 58 mm, zdvihem na 65 mm a samozřejmě vyšším výkonem, který v porovnání s původní stopadesátkou stoupl dokonce na 5,9 kW (8 k)/4750 ot/min, ale v obou případech se změnil směr otáčení třikrát uložené klikové hřídele, na její pravé straně bylo na rozdíl od větších motorů místo kuličkového ložiska ložisko válečkové, ale i to však později ustoupilo standardním kuličkovým ložiskům.



**Jawa-ČZ 175 typ 356 z roku 1956 se po modernizaci vzhledově ještě více přiblížila větším modelům Jednotné řady.**

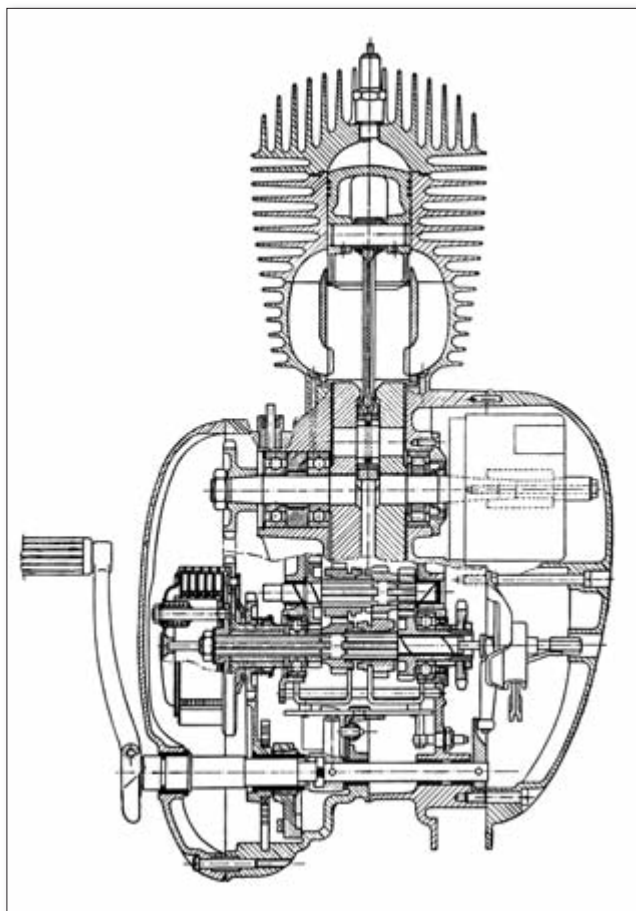


**Pohled na motor stopětadvacítky druhé generace – Jawa-ČZ typ 355**

Změna směru otáčení klikové hřídele byla vynucena změnou koncepce převodovky, která byla nyní čtyřstupňová s postupným řazením pomocí páky na levé straně motoru, díky patentu Jawy sloužící současně i k nožnímu startování. Primární převod, spojka, roztáček a řadicí ústrojí jsou konstrukčně totožná s těmito ústrojími u převodovky Jawa-ČZ 250 a 350. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že u převodovky typů 250 a 350 se řadí postupně čtyři různá kola, kdežto u převodovky typů 125 a 175 pouze dvě kola. Patentem chráněno bylo i řešení automatického vypínání pětilamelové spojky s korkovým obložení v olejové lázni pod levým víkem motoru, které bylo dílem konstruktérů z Jawy. Automat byl umístěn pod pravé víko motoru u pastorku sekundárního převodu. Na levém víku motoru byly na rozdíl od staršího typu 351, 352 umístěny nalévací a kontrolní šroub hladiny olejové náplně.

U obou motocyklů nižších objemových tříd byl na počátku produkce montován ještě starší přírubový karburátor, ale už v dubnu roku 1958 byl nahrazen karburátorem monoblokové konstrukce Jikov 2920 s plovákovou komorou v jednom celku a novým vzduchovým filtrem, který byl uložen v plastové schránce pod sedlem, se kterou byl karburátor spojen pryžovou manžetou. Od 1. 5. 1958 se změnil také tvar tlumičů výfuku. Původní rybiny na konci tlumiče, shodného tvaru s předchozími malými kývačkami, ale poněkud odlišné od tvaru větších rybin použitých na větších dvěstěpadesátkách a třístapadesátkách, byly nahrazeny doutníkovým zakončením

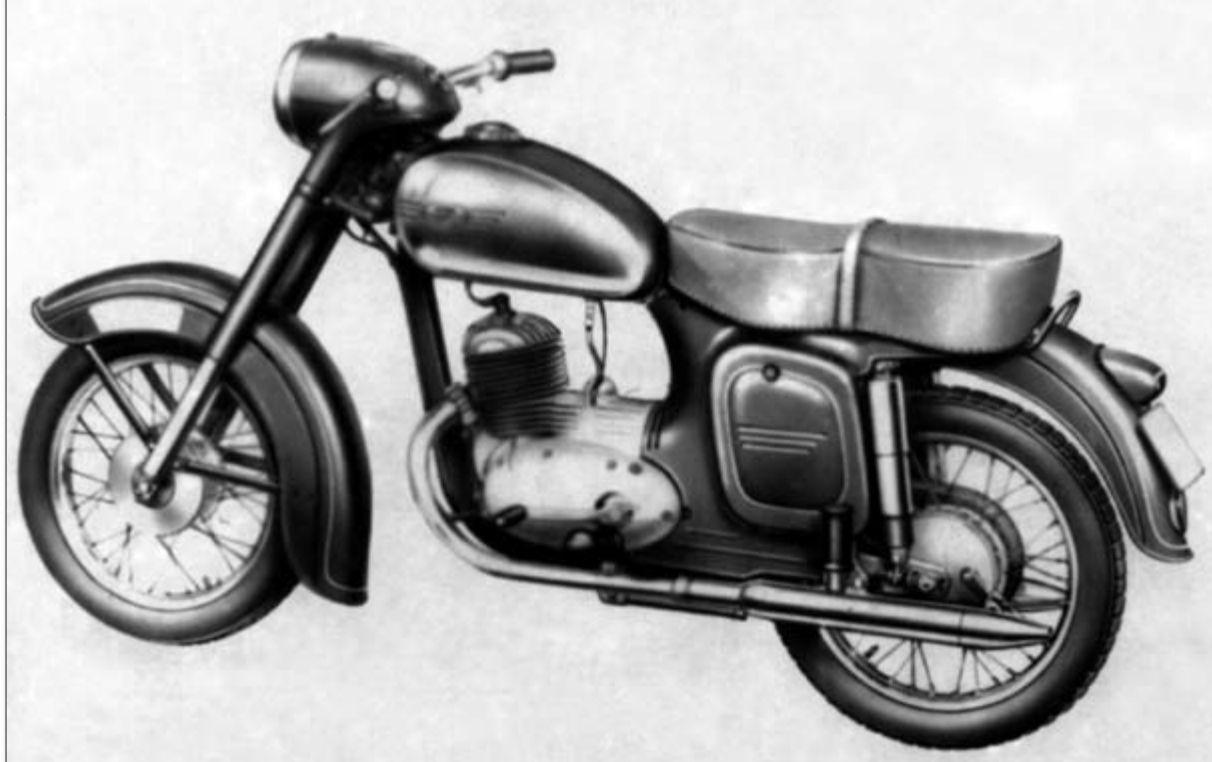
Nové konstrukce byla i zapalovací soustava tvořená dynamem s buzením do statoru, třístupňovým regulátorem a bateriovým zapalováním s indukční cívkou pod nádrží. Stejnoseměrné šestipólové dynamo mělo výkon 45 W, napětí 6 V. Baterie byla ukostřena stejně jako předchozích provedení na plus pól. U prvních sérií byla spínací skříňka umístěna shodně s předchozími typy na nádrži, novinkou byla pouze montáž ampérmetru a kontrolky neutrálu, a první sériové motocykly měly spínací skříňku z bakelitu, který brzy vystřídal hliník. U těchto strojů vybavených ampérmetrem musela ručička ampérmetru při stojícím motoru a polo-



**Řez motorem Jawa-ČZ 175 typ 356**

hách klíčku 1, 2, 3 vykazovat výchylku minus a teprve po nastartování motoru a zvýšení otáček motoru se ručička přesune do polohy plus, což znamená, že elektroinstalace je v pořádku a akumulátor je dobíjen.

Od 1. 4. roku 1958 byla spínací skříňka s ampérmetrem nahrazena novou spínací skříňkou se třemi polohami montovanou do horního pláště světlometu pod rychloměr a ampérmetr byl nahrazen kontrolkou dobíjení na levé straně, zatímco protějščí kontrolka signalizovala zařazení neutrálu. V hlavním světlometu byla použita dvouvláknová šestivoltová žárovka 25/25 W a parkovací žárovka 6 V, 1,5 W. V koncové svítilně byly použity žárovky 6 V, 5 W.



**Jawa-ČZ 125 typ 355 po modernizaci z roku 1958 se spínací skříňkou v plášti světlometu**

Rám a podvozek se v porovnání s předchozím provedením nijak nezměnil a konstrukčně odpovídal rámu větších modelů Jednotné řady, pochopitelně s úpravami zohledňujícími menší rozměry a výkonnost stopětadvacítkového a stopětasedmdesátkového motoru včetně menších roztečí úchytnů motoru. I když vzhledem k velikosti válce, který se v případě stopětasedmdesátky svými rozměry blíží velikosti válce dvěstěpadesátky, může někomu připadat velikost některých dílů shodná s díly větší dvěstěpadesátky, není tomu tak. Například palivová nádrž dvěstěpadesátky je nejen delší, ale i širší. Zrovna tak horní a spodní kryt světlometu není zaměnitelný s díly dvěstěpadesátky, ač na první pohled vypadají stejně.

V katalogu náhradních dílů jsou tyto díly uvedeny pod číslem 351 a byly určeny i pro motocykly typů 355 a 356, zatímco díly určené pro dvěstěpadesátku jsou uvedeny pod číslem 353. Stopětadvacítka a stopětasedmdesátka mají totiž menší rozchod vidlic. Není možná ani záměna s díly stopětadvacítek a stopětasedmdesátek následnických motocyklů vyráběných jako ČZ 125 typ 450 a ČZ 175 typ 475, jejichž spodní díl má

delší prodloužení krytu tlumičů, a navíc nejsou vyrobeny jako plechový výlisek, nýbrž odlitek. V porovnání s dvěstěpadesátkou má stopětasedmdesátka také užší přední blatník a kratší je kryt řetězu.

Kola zůstala u obou motocyklů i nadále šestnáctipalcová, u stopětadvacítky se stejným rozměrem přední i zadní pneumatiky 3,25×16, u stopětasedmdesátky byl na zadním kole použit širší plášť o rozměrech 16×3,25. U obou motocyklů byl klíč přední brzdy na pravé straně, zadní brzda měla klíč vlevo. Malou zajímavostí pro renovátory a sběratele je fakt, že některé motocykly měly střed ráfku nalakovaný červenou barvou, někdy orámovanou zlatými linkami. Podobně zbarvený ráfek můžete najít na motocyklech typu 355 i 356 jak z roku 1956, tak z roku 1959.

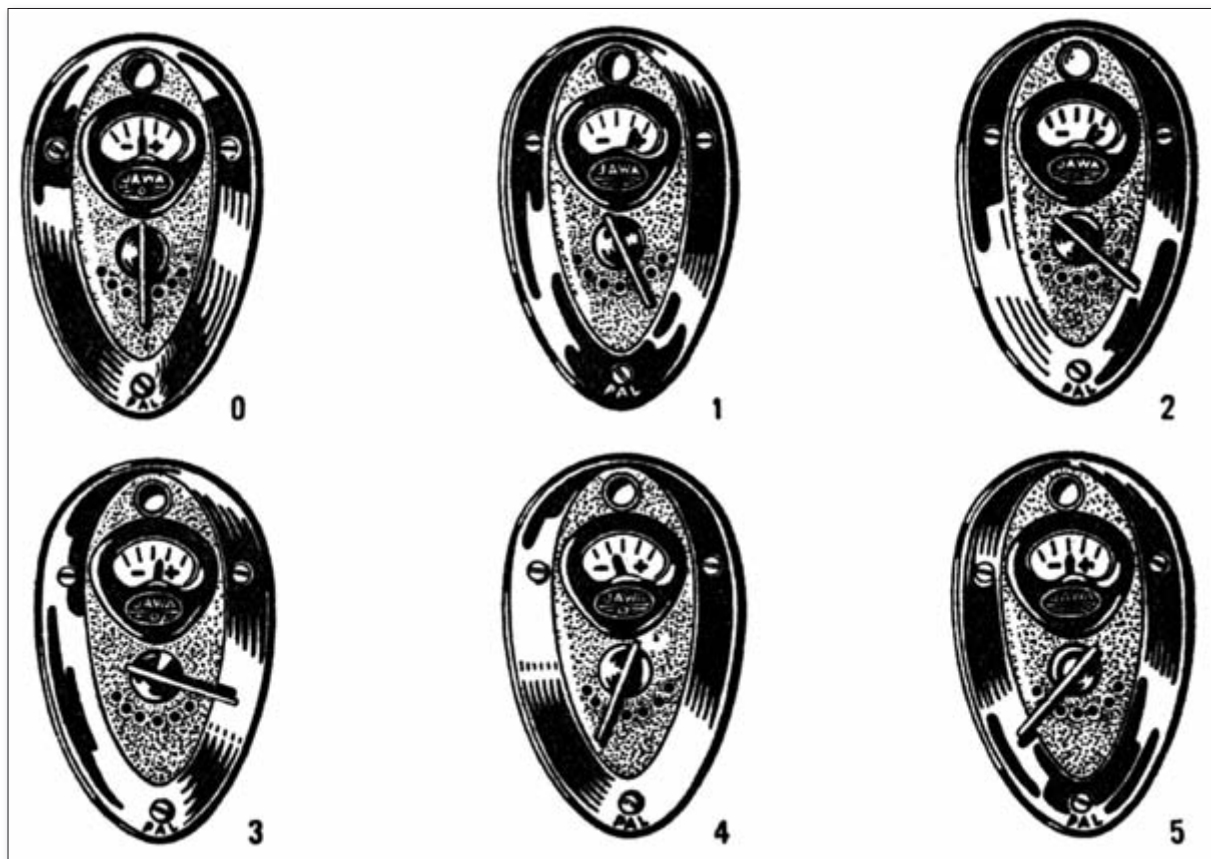
Novinkou na podvozku bylo nahrazení původních zadních pevných tlumičů stavitelnými podle okamžitého zatížení, u kterých stačilo nadzdvednout dolní kryt a opěrné kroužky posunout nahoru nebo dolů podle potřeby. Výrobce doporučoval výměnu tlumičového oleje vždy po ujetí 2 000 až 3 000 km. V souvislosti se zadními tlumiči stojí za

zmínku, že i když povrchová úprava motocyklu odpovídala obvyklému standardu motocyklů Jawa-ČZ, ještě v roce 1957 byla u motocyklů malé řady chromována horní část krytu zadního tlumiče, zatímco na velkých Jawaích byl i na tento díl použit lak v odstínu shodném se zbytkem motocyklu.

Barevné schéma použité na povrchovou úpravu motocyklů nižších kubatur odpovídalo odstínům i druhu použité úpravy u ostatních modelů Jednotné řady, to znamená, že standardním provedením byla červená RAL 3004, nebo červená 8850 v kombinaci s chromem, případně stříbrenkou, kterou mohla být nalakována i celá nádrž doplněná pouze

červenými linkami, což platí především pro motocykly vyrobené v počátku produkce tohoto modelu.

Výroba Jawy-ČZ 125 typu 355 byla ukončena současně s ukončením produkce tzv. Jednotné řady v roce 1959 s celkovou produkcí 45 105 motocyklů a pro zájemce o stopětatvacítku se na trhu objevila známá jednovýfuková ČZ 125 typ 453. Přestože ani výroba Jawy-ČZ 175 typu 356 neměla příliš dlouhého trvání a skončila rovněž v roce 1959, bylo postaveno dokonce 274 341 motocyklů tohoto typu a na trhu byla nahrazena takřka nesmrtelnou ČZ 175 typu 450.



*Polohy klíčku spínací skříňky: 0 – veškeré spotřebiče vypnuty, mimo houkačku a spínač Stop; 1 – zapnuto zapalování, houkačka a Stop světlo; 2 – zapnuto zapalování, houkačka, parkovací a koncové světlo; 3 – zapnuto zapalování, houkačka, hlavní a koncové světlo, hlavní světlomet lze přepínat přepínačem na řídkách; 4 – zapnuto parkovací a koncové světlo, vypnuto zapalování; 5 – zapnuto zapalování přímo z dynamu, výrobce doporučuje použít pouze v případě poruchy baterie a stroj nastartovat roztlačením*