



Testy motocyklů Jawa

Uvedení nové Jawy i třístapadesátky Ogar na poválečný trh bylo skutečnou senzací a motorističtí novináři věnovali novému motocyklu pozornost odpovídající jeho významu. O nové Jawě si bylo možné přečíst první informace dokonce už v novinách a časopisech vycházejících ještě v roce 1945 a brzy následovaly podrobnější popisy v časopisech Motocykl či Svět motorů. Nejlepší motorističtí novináři své doby si pochopitelně nemohli nechat ujít příležitost otestovat jízdní vlastnosti jak dvěstěpadesátky, tak třístapadesátky.

Test Jawa 250 typ 11

Ve čtvrtém čísle prvního ročníku časopisu Motocykl v roce 1949 byl uveřejněn test jednoho z nejpovolanějších odborníků své doby – motoristického sportovce a novináře ing. Jaroslava Hausmana. Přestože šlo o motocykl vyráběný od roku 1946, věnoval časopis popisu a testu Jawy 250 typ 11 plně čtyři strany a z textu je kromě hodnocení Jawy 250 možné vyčíst i porovnání s podobnými typy jiných výrobců nebo předchozími modely stejné značky.

Hned v úvodu subjektivního hodnocení je jasné, jak dvěstěpadesátka v testu obstála. Ing. Hausman píše:

„Největší dosažitelná spolehlivost, trvanlivost, jednoduchá údržba, snadné a jisté ovládání, úsporný provoz, dobré jízdní vlastnosti, pohodlí a malá váha, jsou jistě hlavní vlastnosti, jež dovedli konstruktéři Jawy 250 vtisknout do vínku tomuto stroji.“

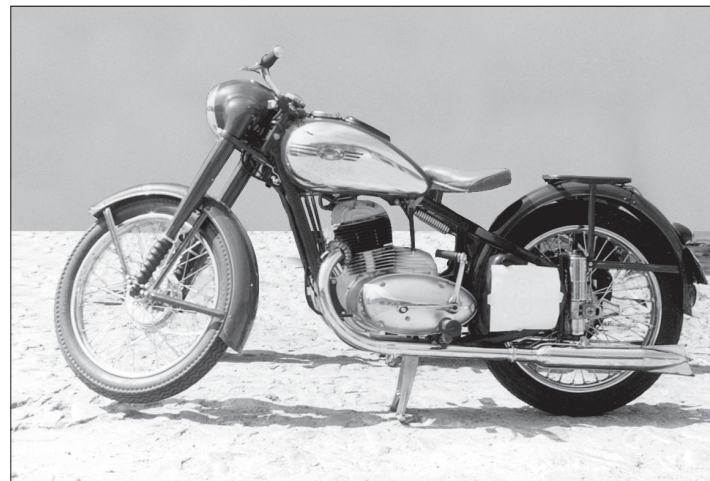
V dalším odstavci pokračuje:

„Jawa 250 nesporně vytvořila nový vysoký světový standard užitkového motocyklu... Po malých úpravách vyhovuje i zvláštním požadavkům kladeným na stroje sportovní.“

V podobném duchu se pak nese celý text testu, jehož autor kladně hodnotí jednoduché a přitom líbivé tvary



Dvěstěpadesátka Jawa z posledního období její sériové produkce



Jawa 250 typ 11. Motocykl na snímku odpovídá provedení vyráběnému v rozmezí let 1950–1954.

motocyklu, snadné spouštění motoru i jeho poměrně tichý chod. Absolutorium získal i posaz na motocyklu, snad s jedinou výjimkou týkající se však pouze jezdců vyšších postav s ohledem na nutnost posunutí stupaček směrem dolů, což ovšem omezuje možnosti náklonu stroje v zatáčkách a: „...*dává poněkud nesportovní pozici jezdce na stroji.*“ Na druhou stranu označuje řazení převodových stupňů jako „*zvlášť příjemné*“ a o spojce píše, že „*snáší všechny surovosti zacházení*“. Obojí souvisí s poloautomatickým řazením bez nutnosti vymáčkávání spojkové páčky, díky kterému stačí jenom sešlápnout pedál řazení – „*Nahoru i dolů lze řadit třeba při plném plynu, až stroj poskočí.*“ Stejně nadšené jsou v testu komentovány vlastnosti motoru:

„Je skutečně nezdolný. Vyrždí časově omezené namáhání plným plynem a zatížení při vysokých otáčkách, aniž by se přehřál, unavil nebo zadřel. Jde stále stejně ostře, dokud není po dlouhé době zanesen karbonem. Jde na dvoutakt velmi pravidelně i při nízkých otáčkách, za což jistě vděčí dobrému karburátoru a zapalování, jakož i výhodnému umístění svíčky. Karburátor, jak se zdá, není nikdy třeba



Až do roku 1949 nesla palivová nádrž Jawy 250 typ 11 logo značky doplněné o písmeno „J“.

rozzebíratí. Je dobře přístupný po sejmutí krytu. Také zapalování, zejména kontakty přerušovače, jsou dobře přístupné po sejmutí pravého víka skříně, jež pak potřebuje jen dobré utěsnění, aby pod ně nevnikla voda.“

Nebyl by to „Jája“ Hausman, kdyby výrobci nedoporučil nějaké zlepšení. Jízdní vlastnosti sice hodnotil kladně, o Jawě psal, že její pérování poskytuje pohodlí i jistotu jak při vyšších rychlostech, tak při jízdě na nejhorším povrchu, ale přesto by přední teleskopické vidlici prospělo, kdyby byla vybavena tlumením dorazu pro krajní polohu. V době psaní testu už věděl, že v Jawě se na tomto zlepšení pracuje, a my už z předchozího textu víme, že se Jawa tohoto zlepšení už brzy skutečně dočkala. Podobného doporučení se dostalo i tlumení zadního kola, ale na zlepšení v tomto směru si motocyklisté sedlající Jawy museli počkat až do příchodu nástupnické modelové řady. Také poznámka týkající se brzd byla v Jawě vyslyšena. Testovaná dvěstěpadesátka vyrobená v roce 1948 neměla možnost jemnějšího doladění brzdného účinku přední brzdy a v tomto případě bylo zlepšení už na cestě. Co se však nelíbilo vůbec, byl zadní blatník, konkrétně jeho odklopná část:

„K usnadnění montáže zadního kola lze odklopit zadní část blatníku, ale jezdci raději položí stroj do škarpy nebo nahnou, aby se povolováním vzpěr blatníku nemusili zdržovat. Mimo to závěs odklopné části za čas chrastí.“

A podobně to „schytal“ i tlumič výfuku:

„Zavěšení tlumičů výfuku bylo původně tak slabé, že podepsaný (ing. Jaroslav Hausman – pozn. autora) ztratil tlumič na novém stroji asi po 35 km jízdy.“

Poslední výtka byla adresovaná palivové nádrži, přesněji řečeno jejímu uzávěru, který propouštěl palivo v případě plné palivové nádrže, ale všechny tyto nedostatky nezměnily nic na kladném závěrečném hodnocení:

„...v serpentínách u Karlštejna se ukázalo, že Jawa sedí bezpečně nejen v maximální rychlosti na dobré cestě, ale že se lehce vodí také na písku nebo na mokru; je-li sklon příliš veliký, uteče vždy napřed zadní kolo, takže vznikly



smyk jest opravitelný – stroj jezdcе upozorní, že přebрал. Na vypouklé, písčové a značně nerovné cestě v křivoklátských lesích, šla Jawa jako na šňůře – zde se plně osvědčilo správné řešení řízení a přilnutí obou pérovaných kol k vozovce. Pohotovost řazení bez nutnosti pouštění řídítka kvůli spojce se zvláště dobře uplatňuje při potřebě rychlého řazení v nesnadném a proměnlivém terénu.

Souhrnem lze říci, že drobné nedostatky, bez nichž není žádný stroj na světě, jsou naprosto zanedbatelné proti obrovským kladům, které Jawa 250 nesporně má. Přitom si dá líbit i nejhrušší zacházení. Jen málo strojů tak všestranně vyhovuje nejrozdílnějším požadavkům a při porovnání se zahraniční konkurencí může být náš národní průmysl právem hrdý na tento typ.“

Na závěr ještě několik zajímavých hodnot naměřených během testu. Z 0 na 90 km/hod dokázala Jawa 250 typ 11 zrychlit za 21,2 s a k dosažení této hodnoty potřebovala ujet 371 m. Naopak k zastavení z rychlosti 50 km/hod, při použití přední i zadní brzdy, stačilo 14,05 m a jen o málo delší byla brzdná dráha při použití pouze zadní brzdy – 15,35 m. Během testu bylo na trati 1 000 km dosaženo největší průměrné rychlosti 95,5 km/hod a zajímavá byla hodnota minimální rychlosti – 17,75 km/hod. Zbývají ještě údaje o spotřebě paliva, která při průměrné rychlosti 60 km/hod činila 2,60 l/100 km. Zajímavý je i údaj o čase potřebném k demontáži pohonné jednotky – 7 min, 51 s. Během testu byl totiž měřený výkon motoru na brzdě a výsledek? 9,47 k při 4040 ot/min.

Test Ogar 350 typ 12

Testu se pochopitelně nemohla vyhnout ani dvouválcová třístapadesátka, kterou ještě pod označením Ogar 350 převzal v červenci roku 1948 další ve své době populární novinář Hanuš Schnábl. Jednalo se o jeden ze strojů z třicítky předseriových strojů a test byl uveřejněn v prvním čísle prvního ročníku časopisu Motocykl v roce 1949.

Už v úvodu testu upozorňuje čtenáře na jednu z výjimečných vlastností nové třístapadesátky:

„Hned z počátku jsem byl překvapen měkkostí chodu motoru a tím, že se téměř vůbec nechvěje. Vyluzuje jakýsi plynulý zvuk, který připomíná spíše turbínu než motocykl. Holanďané, kteří kdysi navštívili továrnu Jawa a tento model vyzkoušeli, nazvali jej elektromotorem. Brzy jsem se přesvědčil o přiléhavosti tohoto názvu. Na prvních stovkách kilometrů jsem několikrát kontroloval všechny matky a šrouby, zejména matky vzpěr a blatníků, ale vždy byly dotaženy. Připisuji to dobrému vyvážení motoru.“

Pochvalu si vysloužily i jízdní vlastnosti, dokonce podle názoru Hanuše Schnábla třístapadesátka lépe „seděla“. Testovaná třístapadesátka byla vybavena širším pláštěm zadního kola 3,25x19. Na druhé straně širší motor mírně omezoval možný náklon motocyklu při jízdě v zatáčkách. Ale stejně jako v případě testu Jawy 250 typ 11 nešla kritice absence jemného doladění přední brzdy, i když na rozdíl od ing. Hausmana neměl Hanuš Schnábl k účinnosti brzd vážnější připomínky, zato označil za nevyhovující umístění pedálu nožní brz-



Ogar 350 typ 12 v původním předrenovačním stavu, pouze s některými díly, jejichž výměnu si vyžádalo provozní opotřebení.

dy. Kritiku si vysloužilo i vedení bowdenu přední brzdy, který nebyl vhodně uchycen a dřel o očko vidlice anebo klepal o reflektor.

Hanuš Schnábl si stejně jako ing. Hausman nemohl opustit kritickou poznámku určenou předním tlumičům:

„Pérování je velmi dobré a výborně sladěné. Doraz vidlice je poměrně vzácný, ač lze právem namítnout, že na stroji tohoto druhu by měl být vůbec vyloučen hydraulickým tlumičem, který v extrémech výkyvu vidlice působí jako hydraulický nárazník. To si výrobci uvědomili a již zkoušejí různé tlumiče.“

Zajímavým dokladem o problémech, se kterými se museli potýkat motoristé z prvních poválečných let, by mohla být poznámka o kvalitě olejů způsobujících rychlejší opotřebení spojkových lamel vyrobených z korku. Další kritické vyjádření by zase mohlo být spíše úsměvné :

„Pokud byl stroj nový, nic na něm za jízdy nerachotilo. Posléze se však začínaly ozývat nepatrné zvuky, které lze za několik minut odstranit. Především se chvěje klíček zapalování, někdy kryt karburátoru a případně i jiné součástky. Na stroji tak tichém, jak je Ogar, tyto zvuky vynikají nad spokojené bručení motoru a tím jezdce ruší. Předpokládám, že tyto okolnosti – které se vyskytly také u Jawy 250, nezůstaly nepovšimnuty a že budou postupně odstraňovány.“

Stejně jako v případě dvěstěpadesátky, tak i u třístapadesátky ocenil testující novinář její vzhled, pouze s jednou, ale o to zajímavější připomínkou:

„Jenom bych za všechny Ogaristy rád vznesl přání, aby blok motoru byl tak hladký jako u Jawy...“

A pak už jenom následuje výčet konstrukčních předností, díky kterým třístapadesátka Ogar, ale i dvěstěpadesátka Jawa, vynikají nad svou konkurenci:

„Z praktický bodů, které staví naše stroje nad jiné, jmenuji snadné seřízení řetězu stavěcími šrouby, seřízení

úhlu světlometu za jízdy, zakrytí karburátoru, dvojitou rezervu benzínu, elektrický ukazovač zařazené rychlosti, automat spojky, osvětlený tachometr, sedlo se stavitelným předpětím a tlumičem, zakrytou baterii, lehce přístupné dynamo, startování bez baterie, částečně zakrytou houkačku a zapalovací cívky v dutině nádrže a snadné seřízení spojky jako hlavní ukázky pokrokové konstrukce strojů Jawa a Ogar, které vybaveny (jak ukazují testy) úspornými a spolehlivými motory si získávají větší oblibu mezi obyčejnými motoristy i soutěžáky rovnou měrou. Shrnu-li své poznatky se strojem Ogar 350 ccm, který jak chci znovu zdůraznit, byl ze zkušební série, mohu bezpečně prohlásit, že po šesti tisících kilometrech na nejlepším betonu i na nejhorších horských stezkách, v dešti a blátě i v suchu, v zimě, v létě, při minimálním udržování a za skutečně nepříznivých podmínek (také se na mém Ogaru již vyučili tři motocyklisté) se ukázalo, že Ogar je stroj, který vyhovuje jezdci, který touží po spolehlivosti, po stroji, který spojuje vlastnosti sportovního stroje s vlastnostmi pružného, tichého a nenáročného dvoutaktu.“

A v testu ani v případě třístapadesátky nechyběl údaj o čase potřebném k demontáži pohonné jednotky, kterou prováděli dva mechanici – rovných 7 min. Následné měření výkonu motoru na brzdě vykazovalo pochopitelně hodnotu vyšší – 12,6 k při 4250 ot/min.

V případě dvouválcového stroje rovněž není možné vynechat uvedení některých hodnot naměřených během testu. Z 0 na 90 km/h dokázal Ogar 350 typ 12 zrychlit v jen nepatrně rozdílném čase – za 21s. Zato se podařilo dosáhnout vyšší maximální rychlosti. Oproti 95,5 km/hod v případě dvěstěpadesátky dosáhla třístapadesátka na trati 1000 m nejvyšší rychlosti 114,5 km/hod. Na druhou stranu dokázala třístapadesátka Ogar v porovnání s Jawou jet pomaleji – 15,8 km/hod oproti 17,75 km/hod. K zastavení z rychlosti 50 km/hod, při použití přední i zadní brzdy, stačilo 11,3 m oproti 14,05 m dvěstěpadesátky a při použití pouze zadní brzdy byla brzdná dráha 14,85 m oproti 15,35 m jednoválcové Jawy. Spotřeba paliva při průměrné rychlosti 60 km/hod byla stejná jako u dvěstěpadesátky Jawa typ 11 – činila 2,60 l/100 km.



Test francouzského týdeníku Moto Revue

Nová Jawa samozřejmě nemohla uniknout ani pozornosti novinářů v zahraničí. Ve dvacátém sedmém čísle druhého ročníku časopisu Motocykl z roku 1950 byl otištěn překlad testu uveřejněného ve francouzském týdeníku Moto Revue. Test se týkal jak dvěstěpadesátky, tak třístapadesátky a francouzští novináři byli ve svých závěrech stejně nadšení jako jejich kolegové z našich periodik. Samotný test je uveden informací odpovídající době, ve které byl test proveden:

„Všeobecně se tvrdí, že dvoutakt je „plně použitelný“ jen u malých motorů a obsah 250 ccm je považován za maxi-

mum, které by nemělo být překračováno. Jawa překonala obtíže tím, že rozdělila celkový obsah do dvou válců, aby tak mohla vedle své jednoválcové 250 nabídnout dvouválcovou 350 ccm, jejíž každý válec má obsah 175 ccm. Jde tu o dvouválec s válci vedle sebe, avšak s oddělenými hlavami a klikou zalomenou do 180°.

Je jasné, že za těchto okolností možno těžit ze všech výhod dvoutaktu, to znamená dostat pružnost, živost a výkon. Vyvážení je dokonalé, jelikož jsou tu dvě exploze na jednu otáčku klikové hřídele, a krouticí moment je pozoruhodný.“

Třístapadesátka zaujala testující novináře nejenom kultivovaným během své pohonné jednotky, ale i příznivým poměrem výkonu a hmotnosti, zejména v porovnání se svou konkurencí představovanou ve své době



Jawa 350 typ 18 doplněná o některé nestandardní prvky výbavy

vynikající Guzzi Gambalungou, oproti které byla třístapadesátka Jawa lehčí o 10 kg a v porovnání s anglickými motocykly stejného objemu dokonce o 30 kg lehčí. V testu se dokonce píše, že Jawa 350 je „lehčí a ovladatelnější než všechny 350ccm, až do dneška zkoušené“.

Pozitivně bylo hodnoceno odpružení zadního kola, široká palivová nádrž s přijatelným objemem a zejména celkově čistý design stroje s absencí vyčnívajících drátů, páček nebo kabelů, což bylo s uznáním kvitováno především, co se týká řídicího:

„Celek je velmi čistý. Okem rozeznáváme 3 vedení: benzinovou trubku, kabel plynu a 1 nebo 2 kabely ke svíčke (svíčkám). Ostatní vedení (lanko spojky, elektrické kabely atd.) jsou neviditelná a procházejí rámem.“

Za citaci stojí také popis pohonné jednotky:

„Jeho tvar je populární a – pozoruhodný. Ať už jde o 250 nebo 350ccm, tvoří jej 3 části a nic více: karter z leštěného hliníku, dobře profilovaný, bez nejmenšího vnějšího výstupku, obsahující zleva doprava (podle směru sedícího jezdce) primární řetěz, spojku, klikovou a rychlostní skříň, dynamo na konci hřídele a mechanismus nožního řazení (který automaticky ovládá spojku). Druhou část tvoří válec nebo válce, bohatě žebrované, třetí pak je profilované a žebrované víko, uzavírající karburátor, na jehož konci je čistič vzduchu, opatřený uzavírací klapkou.“

Pro test byly použity standardní Jawa 250 typ 11 a třístapadesátka, už ne v šedém laku a s označením Ogar, ale už jako Jawa v červeném laku stejně jako jednoválcová dvěstěpadesátka. Třístapadesátka byla kladně

hodnocena za snadné spouštění a tichý chod, označený testujícími novináři jako „sonorní bzučení“. Při zkoušce akcelerace bylo dosaženo dokonce lepších hodnot než tomu bylo u českých novinářů – z 0 na 90 km/hod za 18 vteřin, přičemž nejvyšší dosažitelná rychlost byla shodná – 115 km/hod. Nadšení vyvolala automatická spojka :

„Měnění rychlostí je okouzující, jelikož mechanismus nožního řazení automaticky vypíná spojku. Pět minut stačí, aby si člověk na to zvykl. Zvlášť zdůrazňujeme vynikající jemnost a přesnost funkce řazení. Ani jednou jsme špatně nezasunuli rychlost, ani jednou jsme nezasunuli nežádoucí neutrální mezi dvěma rychlostmi.“

Stejně tak dobře bylo hodnoceno držení stopy při jízdě, které podle testujících novinářů společně s tichým chodem motoru a výtečným pérováním předurčuje dvouválcovou třístapadesátku k absolvování dlouhých etap.

Ale našly se i nedostatky, i když jich nebylo příliš a sami francouzští novináři je nepovažovali za příliš významné a v závěru testu o nich píšou jenom jako o drobných detailech. Jako nevýhoda je uvedena nutnost přidávat do benzínu olej, příliš tvrdé sedlo, příliš vzadu umístěné stupačky, špatné umístění brzdového pedálu, oproti zvyklostem západoevropských výrobců obrácené umístění ovládacích prvků – řadicí páka vpravo a pedál nožní brzdy vlevo – a v souladu s jejich českými kolegy se kritiky dočkala i chybějící možnost seřízení přední brzdy pomocí seřizovací koncovky.

Tyto, z pohledu testujících novinářů, drobnosti však byly více než bohatě vyváženy pružným a živým motorem, dobrým pérováním a ovladatelností.



Jawa pro export

Nová Jawa nemohla naplnit vizi JUDr. Freie co do ročního množství vyrobených kusů, což bylo dáno jednak celkovou situací v poválečném hospodářství, jednak omezenou kapacitou výrobního závodu. Zcela jiná byla ovšem situace ve splnění druhého požadavku – dosažení vedoucího postavení na domácím trhu, ale především proniknutí na zahraniční trhy a zaujetí pozice, která před druhou světovou válkou patřila zejména německých motocyklovým továrnám. Sám JUDr. Frei byl ve snaze o splnění druhého cíle velmi aktivní. Ještě před plným náběhem sériové výroby zajistil účast značky Jawa na výstavě v Paříži, která se konala v Grand Palais v roce 1946.

Na Salon de L'Automobile se přišlo podívat na 810 000 návštěvníků zvědavých na první poválečné novinky a Jawa rozhodně nezklamala. V konkurenci 680 vystavovatelů získala zlatou medaili za konstrukci i design. Podobný úspěch dokáže zopakovat až ČZ 125/175 typu 476/477 v roce 1971, když si z Paříže přiveze zlatou medaili za design.

Úspěch na pařížském autosalonu v roce 1946 jakoby předznamenal budoucí oblibu, které se v následujících dvou desetiletích značka Jawa těšila právě ve Francii, ale nová dvěstěpadesátka se neztratila ani na jiných za-

hraničních trzích a uspěla dokonce i v tak vyspělé motocyklistické zemi, jakou byla Velká Británie. Za kanál La Manche se Jawa 250 typ 11 vypravila až v listopadu roku 1948. A rovnou na Earls Court Motorcycle Show do Londýna.

Přestože se pro účast na této prestižní výstavě rozhodli v Jawě doslova na poslední chvíli, kdy už byly prakticky všechny výstavní plochy obsazeny a jenom díky iniciativě tehdejšího obchodního delegáta společnosti Kovo, dr. Jana Schulmana, se pro pražskou dvěstěpadesátku přece jen našel jeden poměrně zastrčený kout, i tak se Jawa stala jednou z hvězd motosalonu.

A že konkurence nebyla zrovna malá. Na výstavě se v tomto roce poprvé představily takové legendy, jakými dodnes jsou například Vincent Black Shadow, Norton Dominator anebo z opačného spektra nabídky lehká stopětadvacítka BSA Bantam, která byla vyráběna v neustále modernizovaných verzích až do roku 1971 a jejíž produkce přesáhla čtvrt milionu vyrobených motocyklů.

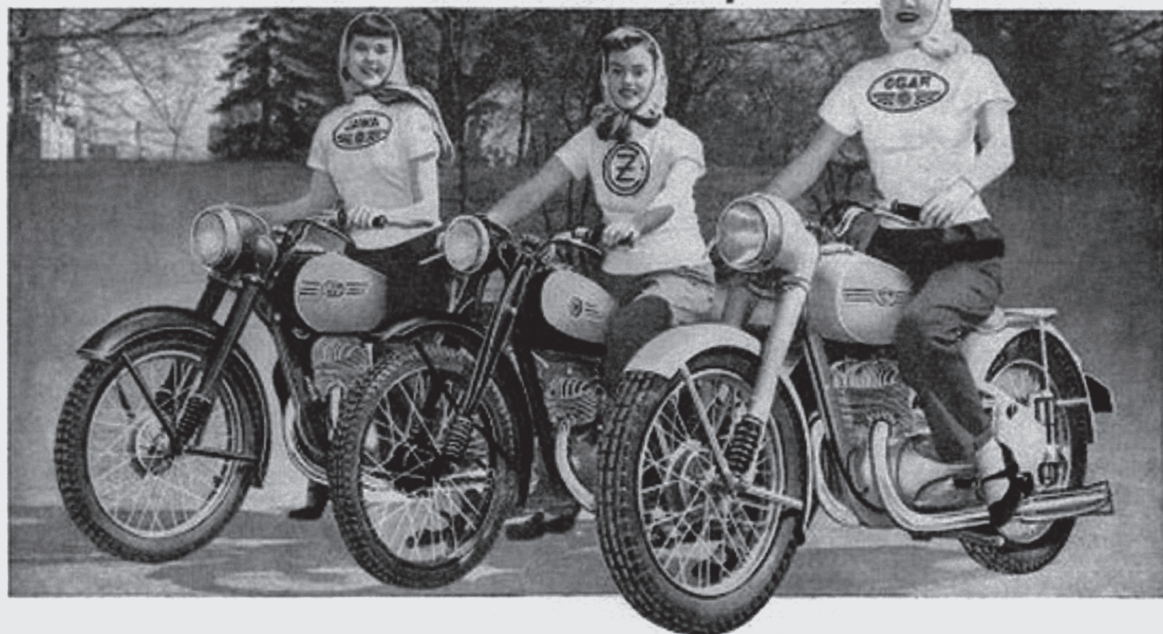
Zástupci Jawy – tehdejší ředitel Vojtěch Pokorný, konstruktér Josef Jozif a závodník Antonín Vitvar – samozřejmě počítali se silnou konkurencí, ale i tak věřili, že o jejich dvěstěpadesátku bude zájem. To, s čím se pak setkali, nemohl nikdo předpokládat. Jawa byla neustále obklopena houfem návštěvníků, takže bylo nutné postavit motocykl na podstavec, aby na něj bylo vidět, ale ani to nestačilo. Každý si chtěl alespoň vyzkoušet, jak se na Jawě sedí, a hned první den výstavy si ji sami návštěvníci výstavy z podstavce sundali, takže nakonec musela být k podstavci připoutána ocelovými lanky. Není divu, díky svému designu vypadala Jawa 250 jako motocykl budoucnosti a i takový supermotocykl Vincent Black Shadow vedle ní vyhlížel poněkud archaicky a ani exponáty ostatních výrobců na tom ve srovnání s Jawou nebyly o mnoho lépe.

Reklamní leták z roku 1949 určený pro trhy s anglicky mluvícími zájemci o nový motocykl



"the most talked about motorcycles in America"

... is making the JAWA Dealer Franchise the Greatest Profit-Maker in Motorcycles



As a JAWA dealer you feature a line of motorcycles in a class by themselves. Out of the large variety of motorcycles now being featured by motorcycle dealers, JAWA is the only line which is engineered for ready acceptance by the new post-war motorcycling public. In your territory today, there are hundreds of people who need motorcycles,—who are ready to buy motorcycles, but who are waiting for a machine they can feel safe on, a machine easier to own and to operate than the cumbersome or expensive models with which they are familiar. As a JAWA dealer you can offer them a unique selection of three different models, engineered to meet their riding needs, and priced to **GET YOU THE SALE.**

The three JAWA models are:

The CZ "125" (low-priced lightweight).

The JAWA "250" (medium-weight utility-sport machine).

The OGAR "TWIN" (two-cylinder, deluxe model).

As a JAWA dealer you are the only one in your territory with a line of motorcycles developed specifically for safety and comfort on any road at any speed. All JAWA machines are stripped of excessive weight. They are economical to run and simple to maintain. Yet they are heavy enough for endurance, safety, riding comfort and speed.

**Advertising in your newspaper
at our expense**

The JAWA line is backed up with one of the greatest advertising and publicity programs ever launched by a motorcycle company.

JAWA ads appear in many national publications with millions of readers.



Syndicated JAWA "Sportcycles" cartoon series appears in 500 newspapers throughout the United States.

Nationwide publicity in newspapers, magazines and radio are creating JAWA buyers every day.

Franchises are available for the complete JAWA line or for any individual models. Don't miss this chance to get your share of the **BIG PROFITS** selling the JAWA line. Write today for illustrated book.



JAWA MOTORCYCLE COMPANY

2432 Grand Concourse, Dept. AM5 New York 57, N. Y.



Výstavní úspěchy Jawy se brzy začaly promítat i do počtu přijatých objednávek. Novou Jawu chtěl kdekdo, takže docházelo i k takovým situacím, jako v případě dovozu do Velké Británie. Válkou vyčerpaná Anglie si totiž nemohla dovolit oslabovat vlastní výrobce, když navíc potřebovala jiné, mnohem potřebnější zboží k obnově válkou poničeného hospodářství. A protože Československo nemělo s Velkou Británií uzavřenou smlouvu o dovozu, nebylo možné Jawy v Anglii prodávat – i když zájem dealerů byl obrovský. Strach ze sankcí ze strany britských výrobců a obchodního svazu ještě větší. Řešení se nakonec našlo. Firma Industria London

Lt. byla odběratelem československých zařízení na zpracování masa, stačilo přemluvit majitele společnosti, aby to zkusil i s motocykly a do Británie přivezl stroje v celkové hodnotě 20 000 liber. Do měsíce byly motocykly rozebrány novými majiteli.

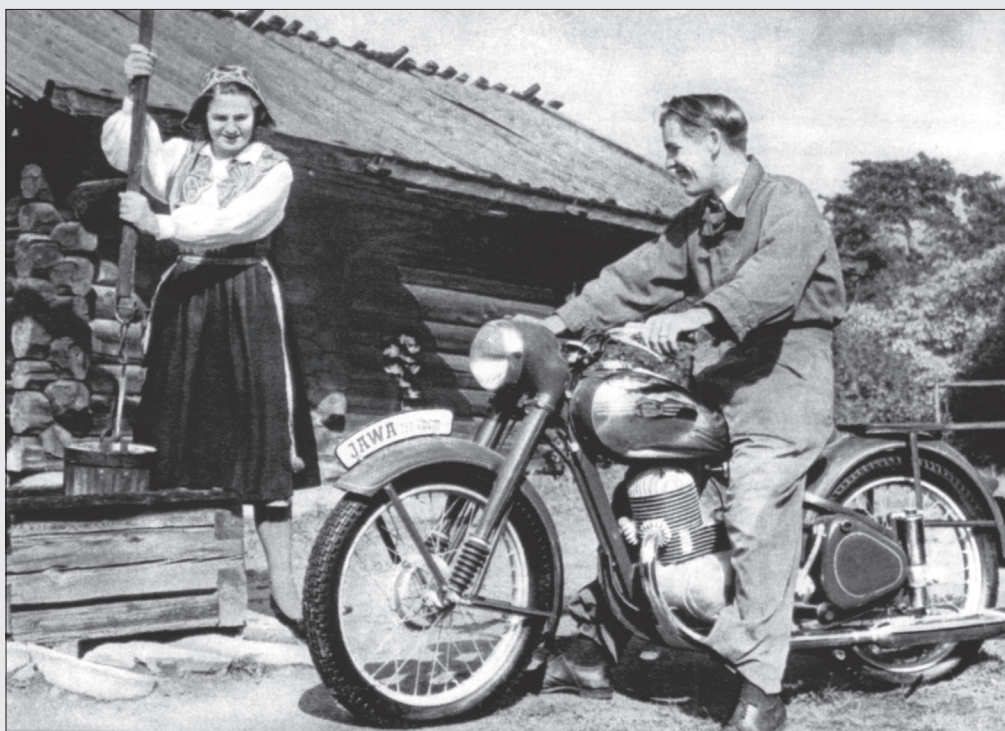
Jawa si postupně našla cestu k zákazníkovi do více než stovky zemí celého světa a za svými novými majiteli putovala dokonce až do Spojených států amerických, i když tam se jí začalo dařit až s příchodem nástupnické generace v podobě dvěstěpadesátek a třístapadesátek typu 353 a 354. Plány JUDr. Freie na dobytí světového



Fotografie z reklamního letáku určeného pro zahraniční trh se objevila i v domácím tisku s tímto textem: „Račte si vybrat...tři různé modely od nenáročného, spolehlivého typu vpravo, až po výkonný dvouválec vlevo. (Z amerického inzerátu.)“



Snímek z prospektu určeného pro zahraniční trh zobrazuje motocykl kombinující tachometr s černým podkladem číselníku, bakelitovou spínací skříňku a logo z let 1949–1950.



Reklamní fotografie pro holandský trh



trhu se stávaly realitou a v sousedním Německu jste dokonce mohli vidět Jawu ve službách tamní policie. V letech před druhou světovou válkou něco naprosto nemyslitelného.

S výrobou motocyklů Jawa typ 11 pro zahraniční zákazníky jsou spojeny i malé záhady. Například firemní časopis společnosti Madoil uveřejnil na titulní stránce třetího čísla z roku 2011 fotografii typu 11 s atypickým rámem vyrobeným z trubek o kruhovém průřezu. V rozhovoru s jejím majitelem otištěném uvnitř časopisu je pak uvedeno, že se jedná o jeden ze strojů postavených v roce 1950 v malé sérii na přímou objednávku z Velké Británie. Pět motocyklů z této minisérie se pak mělo vrátit zpět do Československa a jeden z nich se dochoval do současnosti.

Další méně výrobně náročné odlišnosti od motocyklů určených pro tuzemský trh můžeme najít i na prospektech a reklamách používaných k podpoře prodeje v zahraničí. Jawa se snažila vyhovět požadavkům zákazníků alespoň v rámci možností, a tak i když do zahraničí putovala dvěstěpadesátka v tradiční červené a třístapadesátka v šedé, přinejmenším v reklamních materiálech je možné vidět třístapadesátku v červené barvě, ale nápisem Ogar na bocích palivové nádrže, anebo naopak na prospektu z roku 1950 je třístapadesátka v šedozeleném laku a na bocích nádrže s logem Jawa doplněným znakem Zbrojovky, to vše doplněno červeným linkováním včetně vybarvení znaku Jawa ve stejném, tedy červeném odstínu. Paleta barevných odstínů nebyla nijak pestrá, tradiční červená, případně šedá mohla být u omezeného počtu nahrazena černou nebo tmavomodrou.

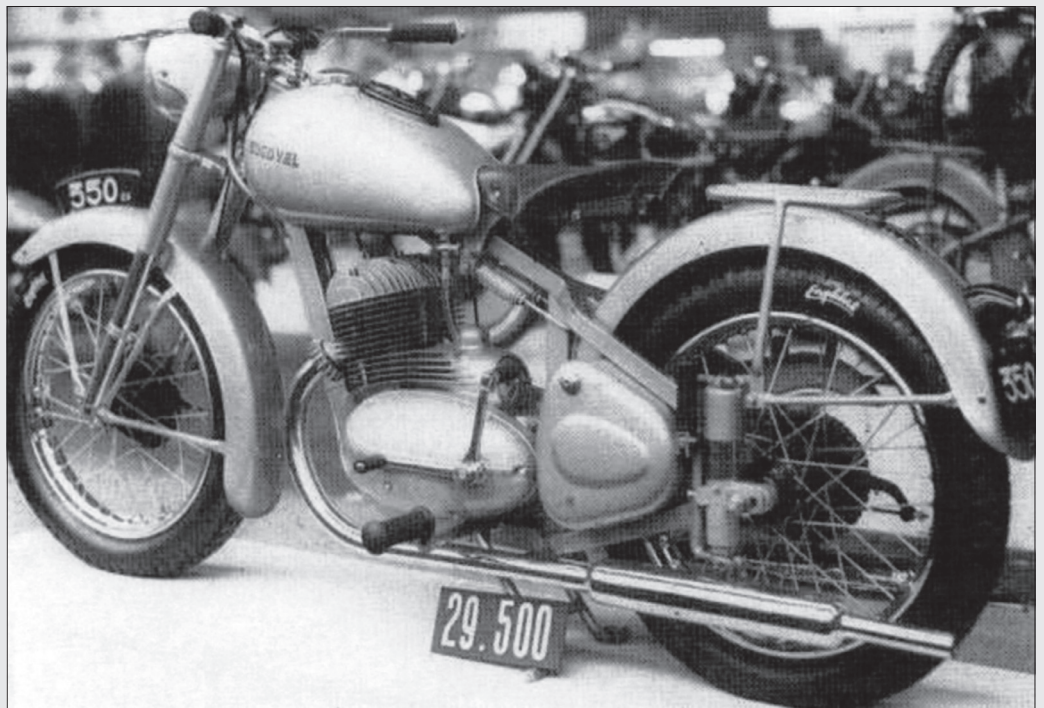
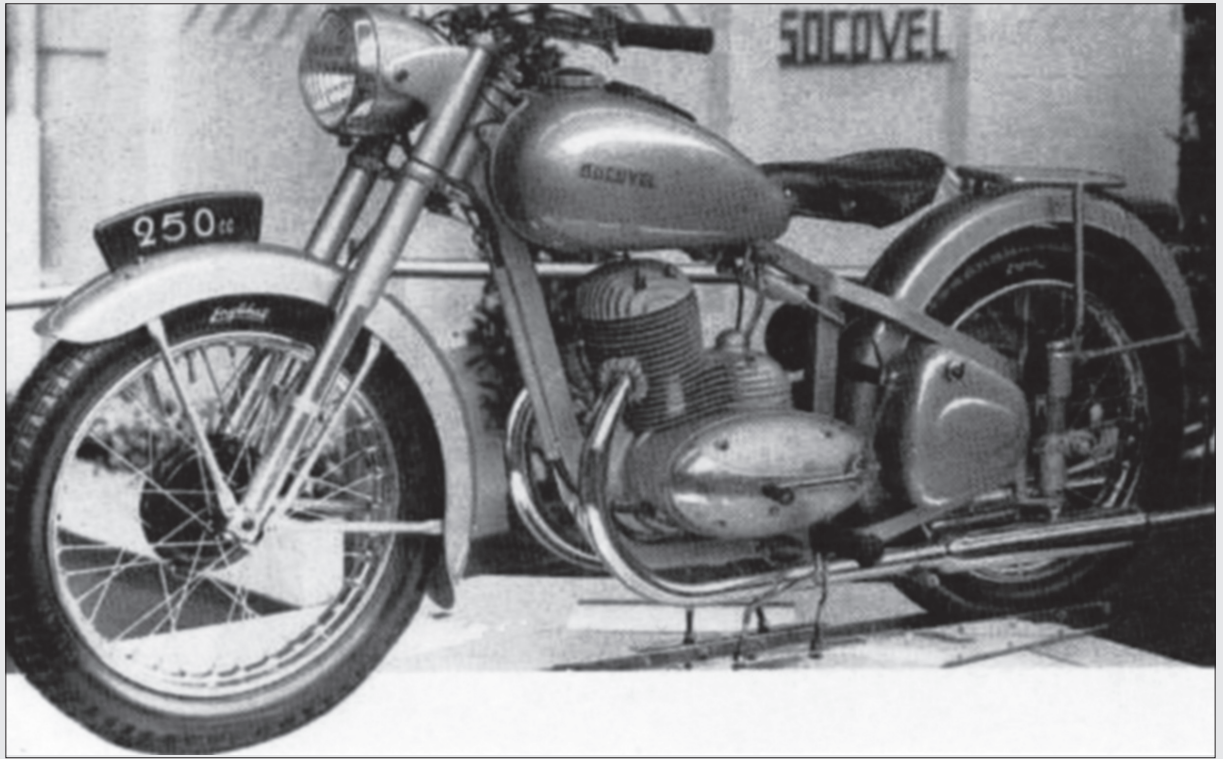
Jiná odlišnost oproti standardnímu provedení je zobrazena na prospektu určeném pro anglicky mluvící zákazníky. Dvestěpadesátka Jawa vybavená bakelitovou spínací skříňkou s ampérmetrem, která odpovídá tuzemskému provedení Jawy 250 typ 11 z druhé poloviny její produkce, zatímco v plášti světloometu je zabudován tachometr s černým podkladem číselníku jako u prvních sériových strojů, ovšem se stupnicí samozřejmě v milích za hodinu.

O tom, že v Jawě vážně plánovali expanzi na zahraniční trhy ještě během vývoje nového motocyklu, svědčí mimo jiné i prospekty vydané v anglické mutaci už v roce 1946. A skutečně po Velké Británii si troufli i na trh v zámoří, přímo v USA. Podle všeho si však v tehdejší Jawě kousli do většího krajíce, než by odpovídalo jejich výrobním i servisním možnostem. Už zmiňované problémy v domácí produkci se nemohly nepromítnout i do exportních záležitostí. Nepříliš kvalitní dílenské zpracování, nedostatečná příprava transportu přes oceán i nerozvinutá servisní síť by se jistě daly časem napravit, ale malá Jawa nemohla na delší časové období vystačit požadavkům náročných amerických zákazníků, jakkoliv oceňujících vynikající design a nenáročný provoz. Nicméně Jawa 250 typ 11 připravila půdu pro export příštích modelů se značkou Jawa.

I přes částečný neúspěch v USA postupně získávala Jawa další a další trhy a na jejím obchodním úspěchu by se ráda svezla také celá řada známých i dnes už téměř zapomenutých značek. Pro některé byl design Jawy 250 typ 11 alespoň inspirací, jiní necoukli ani před přímým kopírováním, zejména v těch zemích, kde nebyla zajištěna patentová ochrana, a jiní dali přednost licenční výrobě, jako například motocyklový výrobce stojící na počátku výroby stopětasedmdesátky, která Jawě pomohla k dosažení vedoucího postavení na domácím předválečném trhu – Villiers. Jeden z nejhezčích a současně nejspíš nejznámějších motocyklů vyráběných na základě licence vznikl v Belgii.

Socovel

Belgická továrna Socovel vyráběla motocykly objemových tříd od 98 do 200 cm³, přičemž k jejich pohonu používala osvědčené pohonné jednotky značky Villiers. Název firmy byl složen z prvních dvou písmen celého názvu firmy – SOciété COstruction de VEhicules ELectriques – a v posledních pěti letech před druhou světovou válkou tato firma skutečně vyráběla skútr poháněný pomocí elektrického proudu. V roce 1949 představila svůj nový a dosud největší motocykl Socovel 250.



Socovel 250 byl výsledkem smlouvy o licenční výrobě Jawy 250 typ 11 v belgické továrně na motocykly.



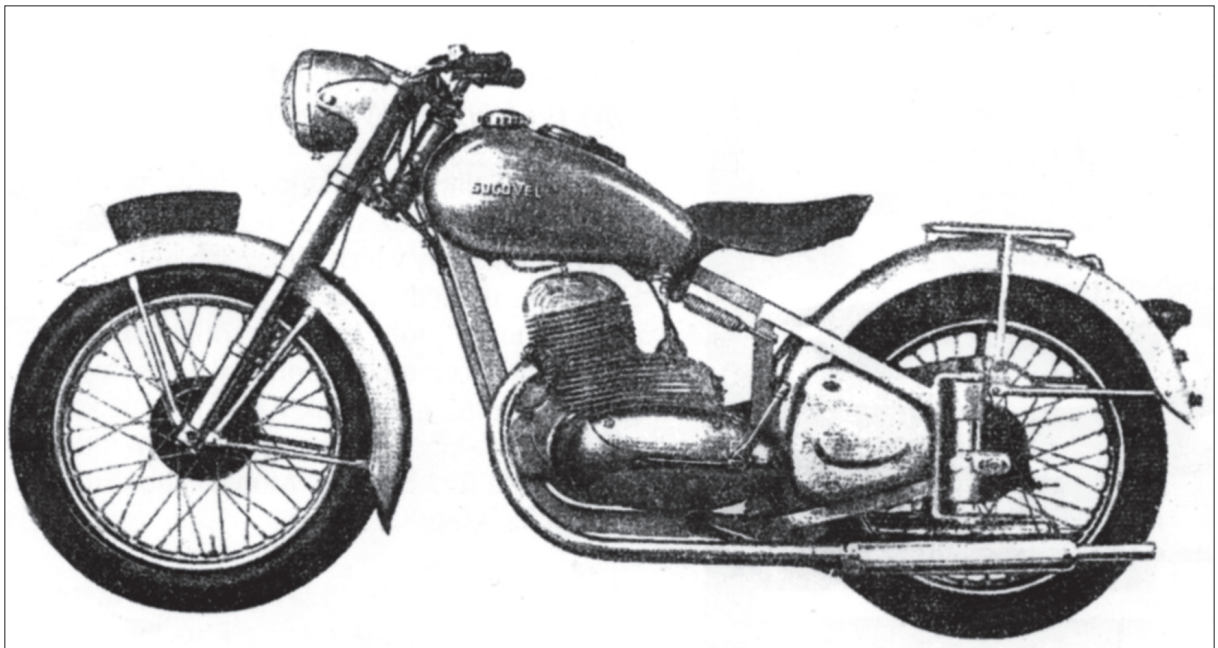
V historii belgického výrobce motocyklů se jednalo o malou revoluci. Nejenom že šlo o dosud největší motocykl v nabídce firmy, ale navíc dosud používané pohonné jednotky značky Villiers byly nahrazeny pohonnou jednotkou až dosud pohánějící výhradně Jawy typ 11, a nejenom to, Socovel 250 se na první pohled od Jawy typ 11 téměř nelišil. Jednalo se totiž o licenční výrobu, i když ta nápadná shoda byla skutečně jenom na první pohled a odlišností se na belgické dvěstěpadesátce v porovnání s výchozím vzorem dalo najít více než dost.

Zřejmě nejnápadnější změnou je odlišný typ světlometu. Belgičani zvolili klasické uspořádání se světlometem o průměru 16 cm namísto původního provedení se společným krytem pro světlomet a horní konec přední vidlice. Ušetřili na licenčních poplatcích a vzhledu motocyklu tím ani příliš neublížili. Socovel 250 se liší i jinou přední vidlicí s dvojicí teleskopických kluzáků se zdvihem 125 mm, které však byly na rozdíl od Jawy účinnější především díky použití hydraulických tlumičů, stejně

jako v případě zadní vidlice s tlumiči umožňujícími zdvih 60 mm. Hydraulické tlumiče sice o něco zvýšily cenu motocyklu, zato zlepšily jeho jízdní vlastnosti.

Druhou nápadnou změnou byl tvar obou blatníků, které byly hlubší a měly hranatější tvar. Na některých prospektech pro zahraniční trhy jsou dvěstěpadesátky Jawa zobrazeny s blatníky, které se nápadně podobají blatníkům belgických Socovelů a jsou nabízeny jako volitelný prvek výbavy, stejně jako existují propagační fotografie třístapadesátek s boky palivové nádrže opatřenými gumovými opěrkami pro kolena jezdce.

Palivová nádrž byla shodného tvaru jako u Jawy typ 11 včetně spínací skříňky s ampérmetrem a signalizací zařazeného neutrálu, ale mírně se změnil tvar podsedlových schránek, které byly o něco větší a jejich víko bylo ozdobené prolisem. Na palivovou nádrž navazovalo sedadlo, které se svým tvarem lišilo od sedadla Jawy 250, bylo odpruženo dvěma pružinami a stejně jako u Jawy 250 bylo uchyceno na čepu pod palivovou nádrží.



Socovel 250 se lišil od výchozí Jawy 250 typ 11 některými designovými prvky.

Elektrická výstroj byla shodná s výchozí Jawou, také veškeré elektrické vedení i ovládací lanka byla v co možná největší míře vedena skrytě v rámu motocyklu, ale zadní brzdové světlo se spínačem umístěným v podsedlové schránce na baterii bylo součástí základní výbavy Socovelu 250 od samotného počátku produkce tohoto motocyklu.

Od Jawy 250 typ 11 se Socovel lišil i rámem, přestože působil dojem, že se jedná o jeho přesnou kopii. Ve skutečnosti byl nejenom silnější, jeho stěny byly zesíleny z původních 2 mm použitých u Jawy 250 na 2,5 mm, ale navíc se lišil i způsobem výroby. Nebyl totiž z lisovaného plechu, ale jednalo se v podstatě o rám vyrobený z trubek čtyřhranného průřezu, které byly taženy a potom svařeny. Kromě toho byl použit i jiný rozměr kol, která byla menší. Původní devatenáctipalcová kola byla nahrazena osmnáctipalcovými, a aby bylo možné vyrovnat rozdíl v jejich velikosti, mělo kolečko u motoru o jeden zub navíc, ale i tak bylo použito převodování, aby byl motocykl schopen dosáhnout na přímý záběr rychlosti 110 km/hod.

Posledním rozdílem mezi Jawou a Socovelem byla povrchová úprava, ke které byla v případě Socovelu použita speciální šedá metalíza připravená tehdejšími specialisty na laky Hadfieldem. Chrom byste na bocích palivové nádrže hledali marně, zato zcela jistě nikdy nechyběl na ráfcích obou kol.

Motor se od motoru používaného Jawami lišil pouze jiným typem použitých tlumičů výfuků a Belgičané byli nadšení především možností poloautomatické řazení bez nutnosti použití spojkové páčky.

Jawa 250 typ 11 byla v Belgii nesmírně populární a dobře se prodával i Socovel 250, přestože byl o něco dražší než jeho licenční základ. Belgickou dvěstěpadesátku brzy doplnil i výkonnější model, opět poháněný motorem z produkce Jawy s vyšším objemem a dvěma válci namísto jednoho. Modelová paleta Socovelu se pak díky licenčním pohonným jednotkám z tehdejšího Československa rozšířila i opačným směrem. V tomto případě posloužila dodávkami vhodných pohonných jednotek o objemu 150 cm³ strakonická ČZ a rám dodal belgický výrobce motocyklů.

