



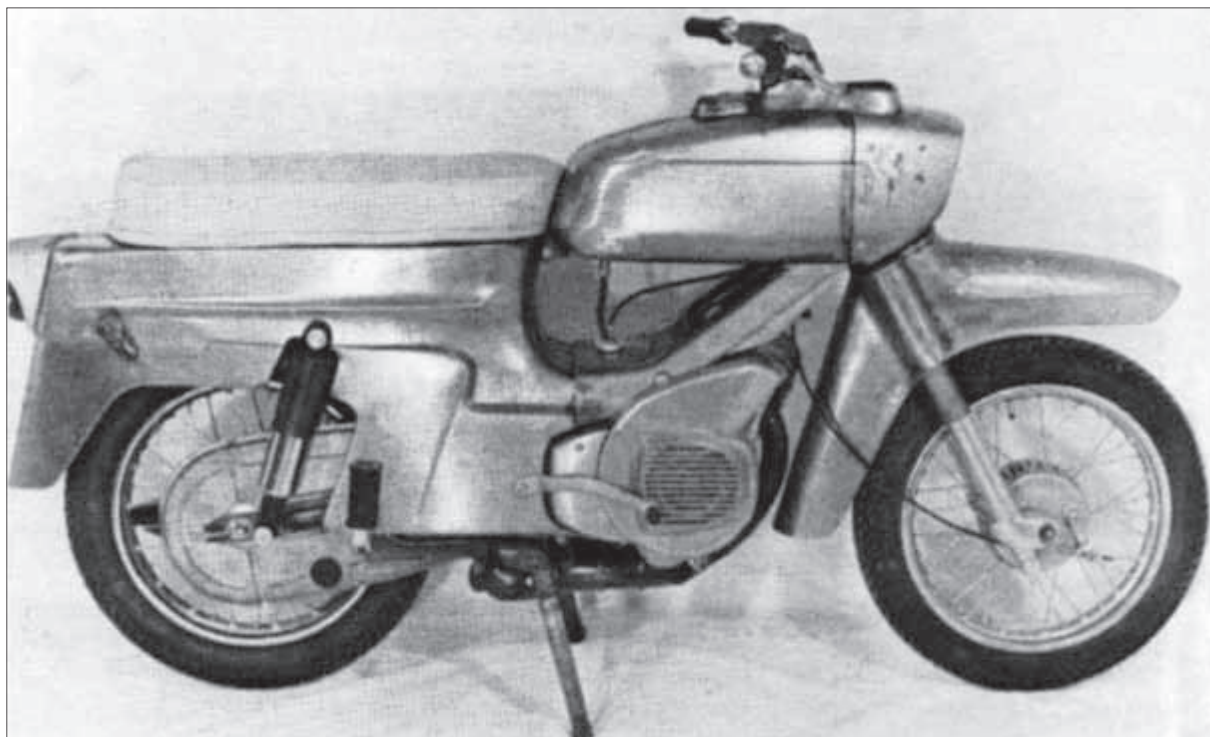
Unifikovaná řada

Celou historií Jawy se jako červená nit táhne snaha dosáhnout minimalizace výrobních nákladů vývojem a produkcí ucelené řady motocyklů zahrnující objemové třídy od 125 do 350 cm³ lišících se navzájem pouze objemem a počtem válců motoru. Stačí si prohlédnout snímky předválečných modelů Jawy zachovávajících jednotnou exteriérovou linii. Poválečné modely Jawa 250 typ 11 a Jawa 350 typ 18 jsou designově prakticky identické a vnějším vzhledem se od nich příliš neliší dokonce ani čtyřdobý dvouválec Jawa 500 OHC typ 15. Vrcholu v tomto snažení se Jawě podařilo dosáhnout v roce 1954 uvedením tzv. „Národní nebo Jednotné řady motocyklů“, zahrnující v nabídce lehkou stopětadvacítku, o něco výkonnější stopětasedmdesátku, standardní provedení v podobě dvěstěpadesátky i výkonnou dvouválcovou třístapadesátku. Jednotlivé modely

této tzv. „Národní řady“ budily zaslouženou pozornost, zdálo se, že představují budoucnost designu motocyklů a také byly hodně dobrým exportním artiklem až na jednu výjimku.

Tou byla, co do zájmu zejména zahraničních zákazníků, stopětadvacítka, která svými výkony i přes zdařilý design mohla oslovit jen hodně málo náročných motoristů. Její pohonná jednotka měla s oplechovaným motocyklem až příliš mnoho práce a zejména v hornatém terénu byl nejmenší člen Národní řady poněkud dýchavičný.

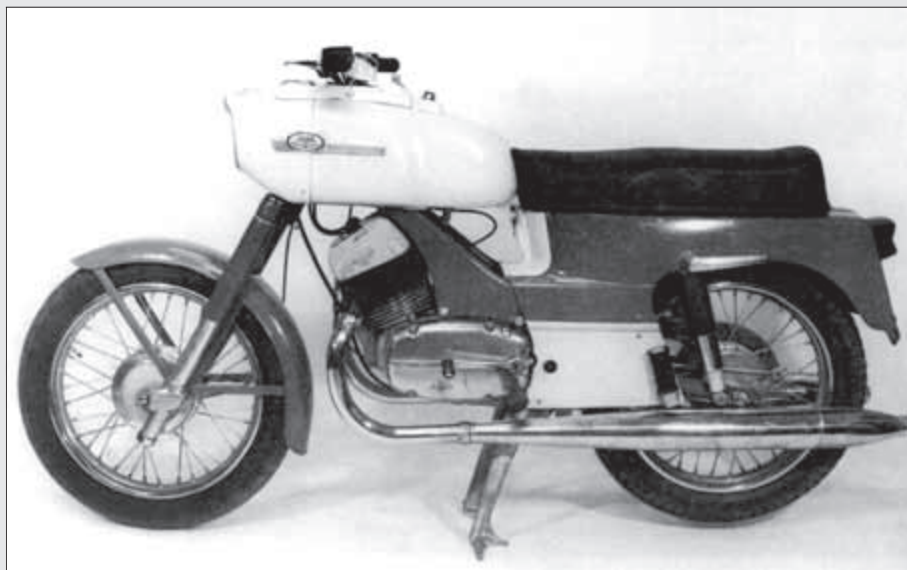
Malý zájem o stopětadvacítku „Národní řady“ mohl být pro Jawu varovným prstem, ale nebyl. Na vlně úspěchu Národní řady se začala připravovat další modelová řada,



Jawa UŘ z roku 1962 se celkovým řešením designu blížila pojetí obvyklému spíše u skútrů



V průběhu vývoje se měnil celkový vzhled motocyklů Jawa UŘ. V tomto případě byla odstraněna kapotáž motoru, zato přibyl chránič nohou.



Jeden ze sto dvaceti kusů vyrobených strojů „Unifikované řady“ – Jawa 250 UŘ typ 623 z roku 1968 má z dnešního pohledu celkem líbivý vzhled odpovídající první polovině šedesátých let.



kerou měly být tentokrát už dvě kolekce konstrukčně téměř shodných motocyklů poháněných pohonnými jednotkami s objemem od 50 cm³ do 75 cm³ a od 125 do 350 cm³ a její součástí měla být i varianta v šedesátých letech oblíbeného skútru. Vývoj tzv. „Unifikované řady“ byl zahájen v roce 1961.

Modely poháněné motory od 125 do 350 cm³ byly vyvíjeny ve VVZ Jawa v Praze Strašnicích a v Považské Bystrici běžel souběžný vývoj motocyklů a skútrů v objemových třídách do 50 a 75 cm³. Každá z obou modelových linií „Unifikované řady“ měla sdílet co největší podíl shodných dílů, ale už na společné poradě výrobců jednostopých vozidel, konané v září roku 1963 v Praze, bylo zřejmé, že naplnění původních záměrů nebude příliš reálné.

Zcela logicky vycházel rám motocyklu příliš těžký pro stopětadvacítku a naopak příliš lehký a měkký pro třístapadesátku, a se stejným problémem se potýkali i považskobystričtí konstruktéři u nejnižších objemových tříd.

Konstruktéři strašnické VVZ i považskobystrických strojíren zvolili jako základ motocyklů páteřový rám pro verzi motocykl i skútr. V případě považskobystrického rámu byly k jeho stavbě použity ocelové trubky kruhového průřezu lišící se pouze způsobem uchycení pohonné jednotky shodné pro motocykl i skútr. U motocyklu byl motor v rámu uložený ve vodorovné poloze a u skútru ve svislé. Jediným strojem, který nakonec splňoval všechny původní požadavky, byl skútr, ale i jeho vývoj byl ukončen v roce 1964 a páteřový rám našel po padesátkách vyráběných od padesátých let uplatnění v sériové výrobě pouze u výkonné považskobystrické devadesátky Jawa 90 typ 30/36 Cross/Trail a typ 31/37 Roadster.

Pro Jawu vypracoval koncept jednotné řady motocyklů Vlastimil Bezouška v několika variantách, ze kterých byly nakonec vybrány dvě – skútr a klasický motocykl skútrového typu se světlometem pevně spojeným s palivovou nádrží. Základem nové řady v objemových třídách 125 až 350 cm³ byl kolébkový rám, ve kterém byl

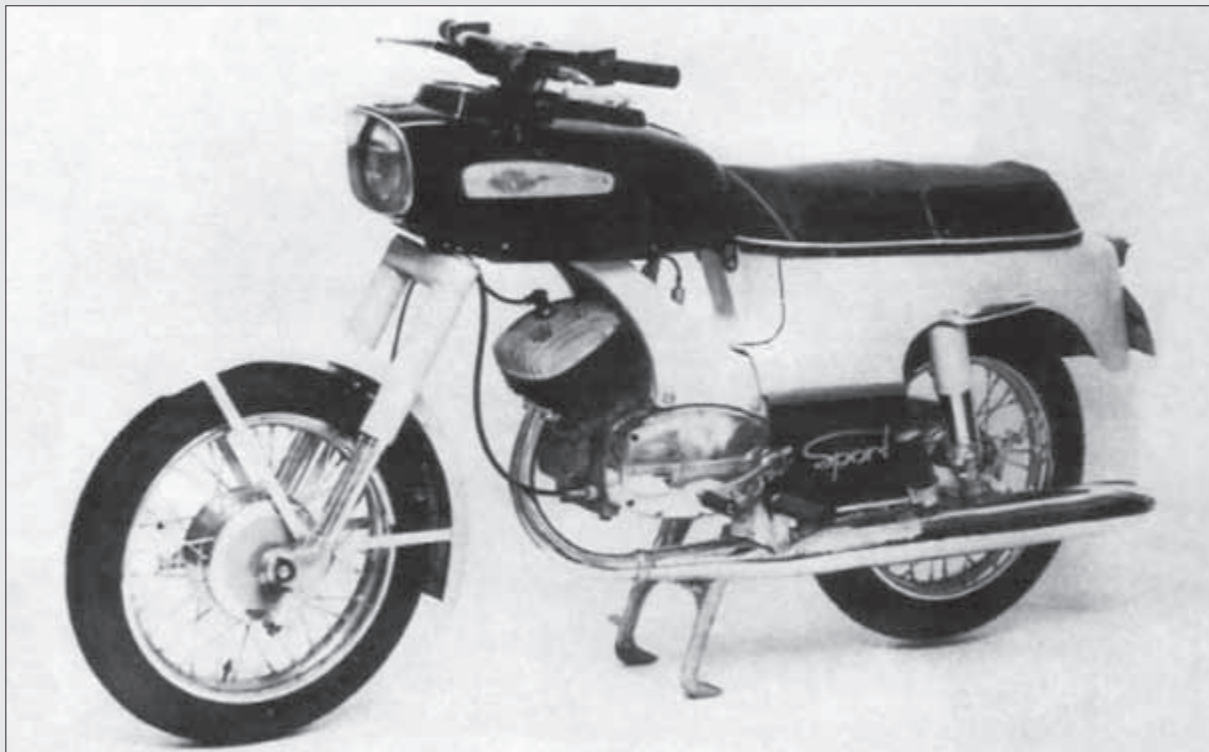
uchycen držák po obou stranách karburátoru motor. Během vývoje vzniklo několik verzí lišících se rozsahem zakrytí konstrukčních částí plechovými výlisky. První verze motocyklů „Unifikované řady“, které představovaly spíše jakýsi mezičlánek mezi skútry a motocykly, měly plechovými výlisky zakrytou i pohonnou jednotku a v modifikované podobě byl páteřový rám použit také u soutěžních a motokrosových speciálů Jawa. V tomto případě byla z pochopitelných důvodů plechová kapotaž odstraněna.

Zvláštním způsobem byla řešena přední vidlice, která měla pouze spodní „brýle“, dlouhý sloupek řízení procházel nádrží a byla na něm uchycena hliníková řídítka, jejichž rukojeti byly uloženy v silentblocích, čímž měly být eliminovány vibrace od motoru. Zajímavá byla také parabola světlometu pevně spojeného s nádrží, která měla tzv. konkávní sklo, tedy sklo vypouklé dovnitř, vytvářející před sebou jakýsi vzduchový polštář omezující znečištění reflektoru. Menší motocykly, stopětadvacítky a třístapadesátky, byly postaveny na 16“ kolech, zatímco větší motocykly, dvěstěpadesátky a třístapadesátky, měly kola osmnáctipalcová.

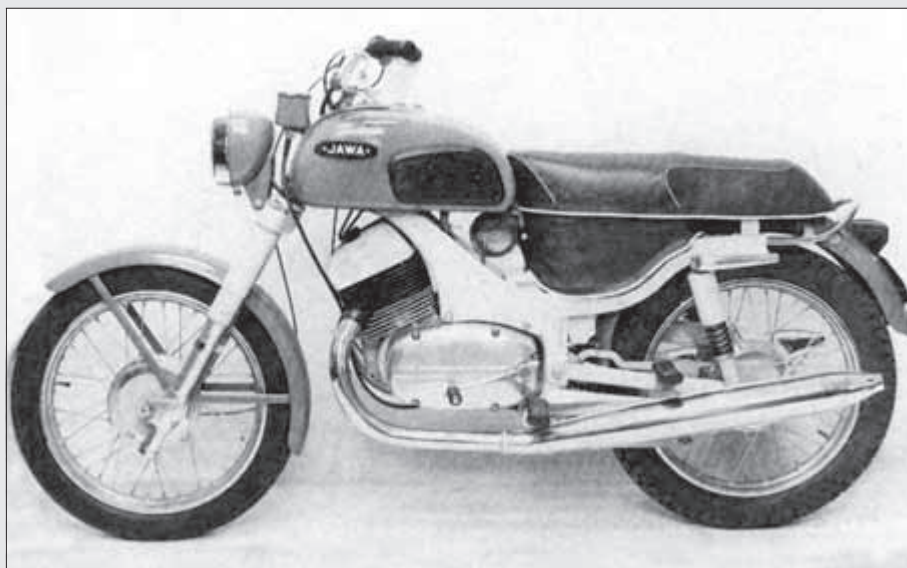
Pohonnou jednotku představovala celá řada nově vyvinutých motorů v objemových kubaturách 125, 175, 250 a 350 cm³. Rozdílu v objemu motorů bylo dosaženo rozdílným vrtáním a zdvihem pístů, takže klikové me-



Definitivní řešení designu minisérie, v tomto případě Jawa 250 typ 623 z roku 1967, působí mnohem lehčím dojmem než původní řešení z počátku vývoje.



Vedle standardního provedení byla připravována i varianta Sport lišící se od předchozích modelů mimo jiné i tvarem sedadla a v tomto konkrétním případě je pohonnou jednotkou jednoválec z produkce strakonické značky ČZ.



Další z variant motocyklu UŘ v provedení Sport, která má v porovnání s předchozím snímkem odstraněnou podsedlovou kapotáž a nově tvarovanou palivovou nádrž odvozenou ze sériové produkce.



chanismy se lišily pouze rozdílným umístěním ojničního čepu. Motory Jawa ve standardním provedení měly výkon 6,2 kW (8,5 k)- (125 cm³), 10,6 kW (14,5 k)- (250 cm³) a 13,3 kW (18 k)- (350 cm³). Provedení Sport mělo výkon ještě asi o 20 % vyšší – u třístapadesátky byla zkoušena i předvolba rychlostních stupňů, kdy se daly jednotlivé rychlostní stupně předvolit páčkou na řídítkách a poté pouhým sešlápnutím řadicí páky zařadit ze čtyřky na neutrál mezi jedničkou a dvojkou. Další důležitou změnou byl přechod na 12V dynamo.

Kromě motorů pocházejících z vlastního vývoje byly zkoušeny i motory pocházející od „konkurenční“ ČZ Strakonice, včetně v té době vyvíjených typů 476 a 477, tedy stopětadvacítky a stopětasedmdesátky. Ty se však ukázaly být jako málo výkonné a souběžně vyvíjené jednoválcové motory v objemu 350 cm³ trpěly příliš velkými vibracemi, a tak nakonec bylo od července do října roku 1968 vyrobeno 120 motocyklů nesoucích označení Jawa 250 UŘ typ 623 a Jawa 350 UŘ typ 633,

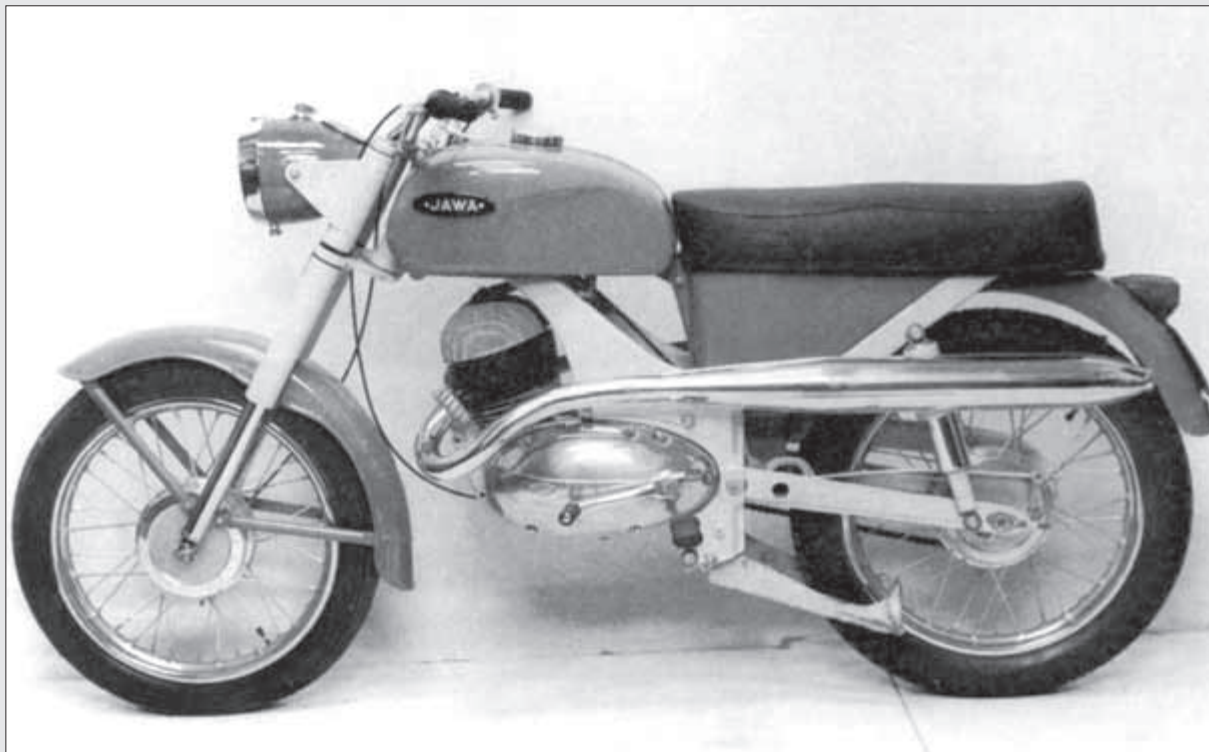
poháněných dvoudobými dvouválci a od sebe je bylo možné na první pohled rozlišit podle použité kombinace barev, u 250 byla použita kombinace světlešedá-modrá a u 350 světlešedá-červená.

Kromě standardního provedení motocyklu „Unifikované řady“ byly vyvíjeny i odvozené varianty v tzv. provedení Sport se zvýšeným výkonem motoru. Od svých umírněnějších sourozenců určených spíše k turistickým účelům nebo každodennímu dojíždění do zaměstnání se na první pohled lišily jiným tvarem sedadel, mírou rozsahu odstranění plechové kapotáže, použitím prvků z jiných sériově vyráběných motocyklů Jawa, takže nejextrémnější sportovní modifikace určené pro sériovou výrobu se blížily téměř vzhledu závodních speciálů Jawa, které se v tomto období vyznačovaly použitím páteřového rámu.

Cílem všech těchto úprav bylo samozřejmě snížení celkové hmotnosti motocyklů jednotlivých objemových



Ještě více se odhalilo jiné provedení varianty Sport poháněné strakonickým jednoválcem a předním blatníkem, který byl použit u sériově vyráběné řady Jawa 623/633 „Bizon“.



Nejvíc odlišností oproti standardním provedením UŘ je na tomto prototypu sportovní verze, která se téměř blíží závodním speciálům Jawa s páteřovým rámem.



Současně s novinkami Jawa typ 623 a 633 zanedlouho uváděnými do prodeje Mototechny byl na brněnském veletrhu v roce 1969 vystavován i prototyp motocyklu vycházejícího z konstrukce Unifkované řady.

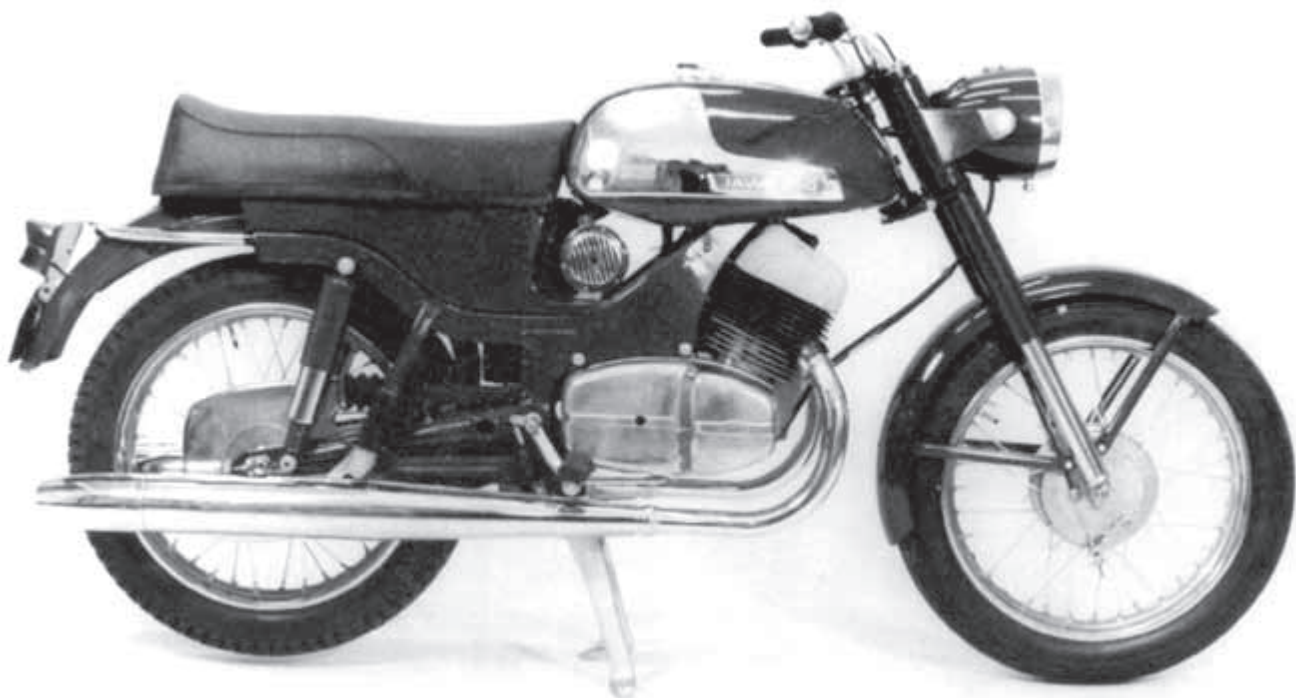


tříd a dosažení vyšší dynamičnosti a lepší ovladatelnosti motocyklů UŘ. Současně pokračoval i další vývoj motocyklů Unifikované řady vedený snahou po dosažení vzhledu, který by lépe odpovídal soudobým trendům v designu motocyklů.

V roce 1968 byly v časopise *Czechoslovak motor review* otištěny fotografie prototypů s typovým označením Jawa 250 typ 624 a Jawa 350 typ 634, které konstrukcí podvozku i pohonné jednotky odpovídaly sériovým modelům Jawa 250 typ 623 a Jawa 350 typ 633, známým také jako „Bizon“ nebo „Tatoušek“ podle autora jejich designu. V podstatě se jednalo o paralelní řešení vzhledu, který se od sériových dvouválců „Bizon“ lišil především konstrukcí přední vidlice a pláště světlometu vzhledem připomínající tvarové řešení použité u exportních Californianů, zatímco palivová nádrž se

tvarovým řešením podobala designu použitému u sériové Jawy 350 typ 634 vyráběné o pět let později. Oba prototypy byly v roce 1969 vystavovány i na brněnském strojírenském veletrhu vedle Jawy se stejným typovým označením, která však na krátký čas, obsadila prodejní prostory tehdejší Mototechny.

Mnohem větší naděje než klasické motocykly unifikované řady vzbuzoval skútr. První byl vyroben už v roce 1961 jako první z řady, která měla stejně jako v případě klasických chlazení zajišťované ventilátorem připevněným na rotoru dynamu, u pozdějších provedení byl na ventilátoru ozubený věnec pro pastorek elektrického startéru, který byl umístěn ve vybrání pod motorem. Kromě motoru se pod sedlem nacházel ještě vzduchový filtr a nádrž na 6 litrů paliva.



Alternativou pro případ neúspěchu Jawy 250/350 typ 623/633 při schvalování pro sériovou produkci byl prototyp vystavovaný v roce 1969 na brněnském veletrhu. V detailech se liší od prototypu uvedeného na předchozím snímku.



Jako první zástupce „Unifikované řady“ byl vyroben prototyp skútru.

V roce 1963 dostaly skútry automatickou spojku a stojí za zmínku, že její konstrukce umožňovala nastartování i pomocí roztlačení, což u současných skútrů vybavených variátorem nepřichází v úvahu. Přední kolo skútru bylo vedeno tlačnou kyvnou vidlicí se dvěma tlumiči a zadní kolo bylo uloženo v kývačce běžné konstrukce. Obě kola velikosti 3,5 x 10“ měla plechové dělené ráčky a náboj z hliníku s brzdou o průměru 140 mm a pro každý případ bylo za dvousedlem upevněno ještě náhradní kolo.

Poměrně zajímavé motocykly „Unifikované řady“ se tedy do větší série prosadit nepovedlo a většina třístapadesátek byla dokonce rozebrána na díly použité při výrobě prvních tzv. „Bizonů“. Jawa přitom nebyla jediným výrobcem, který se zabýval vývojem motocyklů přibližujících se svým designem skútru.

Ještě dříve než byl zahájen vývoj motocyklů „Unifikované řady“, představila v roce 1958 věhlasná britská značka Ariel svou dvěstěpadesátku Leader vyráběnou do roku 1965, která by mohla být klidně předobrazem budoucích Jaw s páteřovým rámem a v polovině šedesátých let byla dokonce podrobena testům ve VVZ Jawa.

Východoněmecká MZ ES 250/2 Trophy, vyráběná v letech 1967 až 1973, se řešením partie řídítek a napojení krytu hlavy řízení na palivovou nádrž prototypům „Unifikované řady“ celkem podobá, nejenom designem, ale i koncepcí jednotného, nebo lépe řečeno podobné-

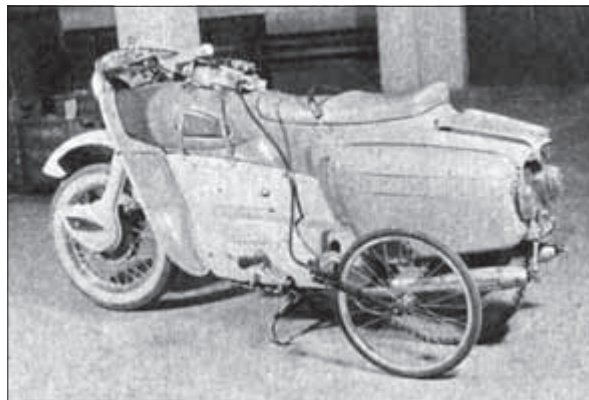
ho vzhledu rovněž pro motocykly nižších objemových tříd, 125 a 150 cm³.

V obou případech se ovšem jednalo o výjimku ze souběžného trendu ve stavbě motocyklů, který se stále více přikláněl k motocyklu jako prostředku pro využití volného času. Idea levného dopravního prostředku v podobě reprezentované Jawami tzv. Národní řady, představené v polovině padesátých a dovedené až ad absurdum v raných prototypyech „Unifikované řady“ z počátku šedesátých let, se ukázala být slepou uličkou vývoje motocyklů.

Zejména po představení Hondy CB 750 Four bylo jasné, že motocykly budoucnosti budou vypadat zcela jinak a vývoj „Unifikované řady“ byl krokem vedle. Jawa se musela přizpůsobit novým směrům alespoň vnějším vzhledem svých motocyklů.

V roce 1968 byl vývoj unifikované řady ukončen s tím, že sériově bude vyráběn redesignovaný motocykl využívající rám Unifikované řady i dvouválcové motory o objemu 250 a 350 cm³, které se staly nepříliš vítaným dědictvím také pro Jawu 350 typ 634.

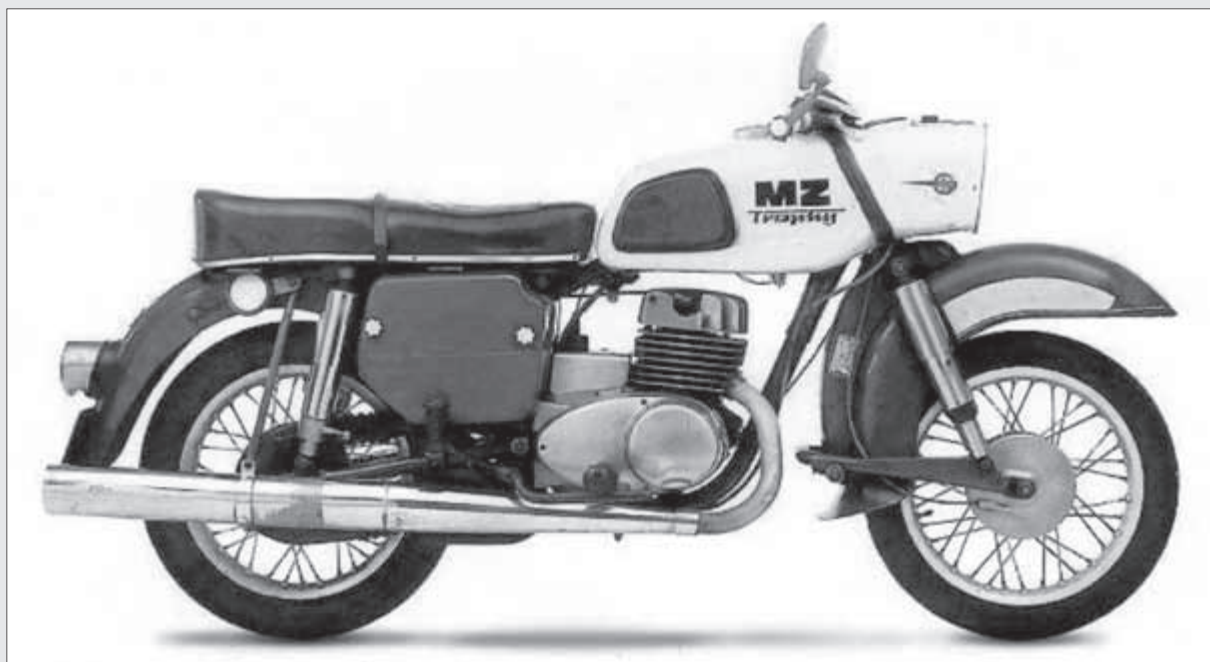
V přeneseném smyslu slova stály motocykly „Unifikované řady“ na počátku konstrukce rovněž v případě rámu budoucí nesmrtelné třístapadesátky, i když v tom-



Ariel Leader byl v roce 1963 testován ve VVZ Jawa v pražských Strašnicích.



Dvěštěpadesátka Ariel Leader, která byla vyráběna v rozmezí let 1958–1965, je typickým představitelem názoru na moderní design poloviny padesátých let minulého století.



MZ 250 ES Trophy s pevným světlometem a velkým podílem plechových kapotáží byla vyráběna ještě později – od roku 1967 až do roku 1973.

to případě se jedná o tvrzení vycházející ze skutečnosti, že na začátku nejúspěšnější epochy značky v motocyklových soutěžích byl speciál s páteřovým rámem a rám Jawy 350 typ 634 odvozen od rámu soutěžního speciálu z roku 1969, přímo navazujícího na soutěžní Jawy s motorem zavěšeným pod rámem.

Páteřový rám ve sportu

Ačkoliv na první pohled se rám motocyklů unifikované řady pro sportovní účely příliš nehodil, už v roce 1963 zkoušel Jaromír Čížek motokrosový stroj, který si vysloužil pro tvar rámu přezdívku „Banán“ a jezdci Petr Dobrý a Vlastimil Válek s tímto motocyklem absolvovali celou sezónu 1964.

Jeho podvozek tvořil tzv. „banánový“ rám z chrommolybdenových trubek obdélníkového průřezu, k jehož střední části byl motor uchycen shora třemi průběžnými šrouby. V porovnání s rámem motocyklů Unifikované řady měl odlišný tvar a blížil se spíše řešení použitému u prvních prototypů z roku 1961. Přední vidlice s velmi jednoduchým letným upevněním obou ramen pouze ve spodním záchytu měla kluzáky s předsunutou osou kola a tento prvek se objevil i na sériových motocyklech připravované unifikované řady a posléze na známých Bizonech. Zadní vidlice byla odpružena klasickými tlumícími jednotkami, ovšem zadní kolo bylo brzděno mechanickou kotoučovou brzdou.

Dvoudobá, pouhých 95 kg vážící jednoválcová dvěstěpadesátka Jawa typ 662 měla motorovou skříň tvořenou



Jawa 250 typ 662 z roku 1963 znamenala doslova revoluci v pojetí motokrosového motocyklu.