

# JAWA NOVÉ GENERACE

**Z Nordkappu na Gibraltar a mezi tím mnoho dalších cest Evropou projela Jawa**  
**JAWA 250/593 - 50 000 KM** **250 typ 593 během dlouhodobého testu, na jehož konci bylo možno za necelých 12 měsíců spatřit na rychloměru 50 000 km. Tento úctyhodný výkon je umocněn skutečností, že po dobu testu nebylo třeba zasahovat do pohonné jednotky a při dalekých cestách se neprojevila závada, která by způsobila zdržení delší než 5 minut.**

**N**ejprve bych se chtěl přiznat k pochybám, které předcházely převzetí této Jawy nové generace. Přestože zapůjčení motocyklu na celou sezonu k účasti v mistrovství republiky ve sportovní mototuristice a k uskutečnění tohoto testu bylo v nelehké situaci týnecké Jawy velkým gestem, byl můj úsměv při přebírání dost křečovitý. Dlouhá léta zvyku na spolehlivý dvouválec 350 cm<sup>3</sup> ve mně vyvolávaly obavy o spolehlivost jednotky, která v provozních zkouškách najela pouhých 25 tisíc km a na niž se zatím od zákazníků nedostavila potřebná odezva. Sama skutečnost, že jsem „šel“ o 100 cm<sup>3</sup> dolů, na mne nezapů-

sobila psychicky zrovna nejlépe. Jednoválec nemám rád už z principu, navíc vzpomenu-li, že někdy jen i vlhčí ovzduší, natož déšť, mnohokrát zavinil u Jawy 350 vynechání jednoho válce... Na ten druhý se ale dalo přesto dojet do nejbližšího vhodného místa, kde se opravovalo. Těžkou hlavu mně dělalo i kapalinové chlazení. Zvyk na bezproblémové chlazení motoru nápořem vzduchu zde vyvolal zejména obavy o případné netěsnosti soustavy. Mé starosti se ukázaly naštěstí jako liché, neboť zde je všechno jinak. Velmi brzy jsem zjistil, že je lepší mít pod sebou lehčí, vytáčivější, výkonný a vysoce spolehlivý jednoválec, u ně-

hož bylo někdy kritizováno pouze estetické hledisko. „Roztříštěnost“ motoru je jasná na první pohled, nejvíce se ale projeví při důkladném mytí. Živost a akcelerace však dají brzy na tento nedostatek zapomenout. Strach z vynechání „elektriky“ se ukázal po prvním průjezdu průtrží mračen naprosto zbytečný, což se ještě mnohokrát v loňském i letošním deštivém roce potvrdilo. A tak mohu směle vyslovit domněnku, že bezkontaktní zapalování Ducati, kterým je nová Jawa osazena, pracuje i pod vodou. Kdyby občas nebylo třeba zkontrolovat hladinu chladicí kapaliny, ani bych si neuvědomil, že došlo u Jawy k této převratné změně.

Tak bezproblémově kapalinové chlazení totiž fungovalo. O nějakých netěsnostech systému nemohlo být ani řeči. Při jízdách pod teplotu minus 5 °C se

*Dlouhodobý test byl veřejností průběžně sledován.*

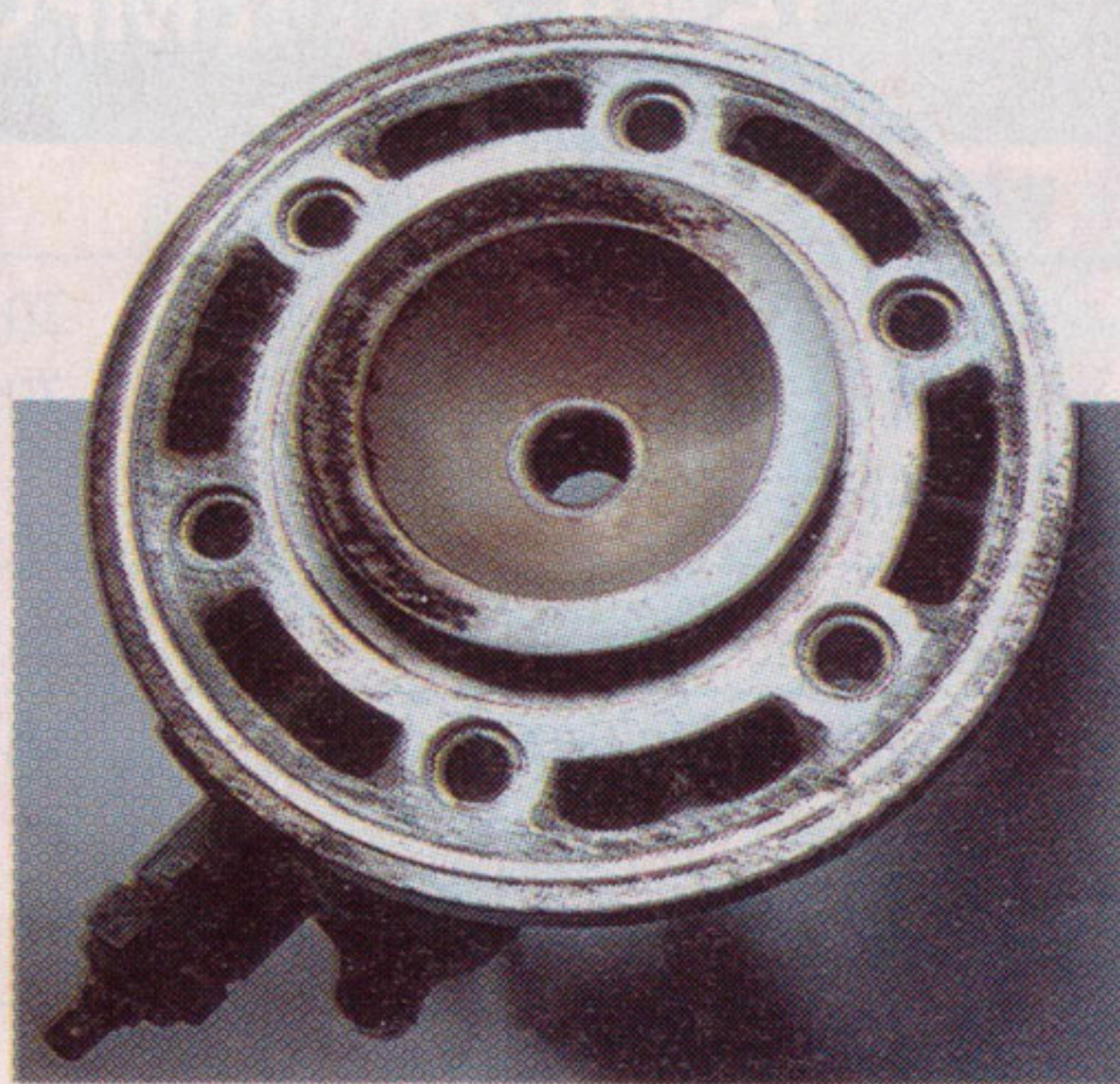


motor jen stěží ohřeje na 40 °C, a proto je třeba zakrýt polovinu až dvě třetiny chladiče, aby se zahřál na provozní teplotu. S „uvařením“ si starosti dělat nemusíte. Při teplotách přes 50 °C, o které není na jihošpanělských pláních nouze, jsem jen jedinkrát viděl ručičku teploměru přehupující se přes hranici 80 stupňů, a to ještě díky tomu, že jsme v koloně motocyklů krokem projížděli portugalským Farem. Převodovka také prošla velkými změnami. Léta používaný primární převod řetězem na tomto modelu již nenajdete. Vystřídal ho převod ozubenými koly s přímým ozubením. Varianta jistě trvanlivější. A také jsme se na jawě konečně dočkali pátého převodového stupně. Díky novému odstupňování jawa vcelku pěkně uhání a ukázala se i jako slušný tahoun. Pětka nejede jen rovinu, ale vezme si i táhlý kopec. U dnešního motocyklu se mi jeví jako přežitek neutrál mezi 4. a 5. rychlostním stupněm. Je zde mnohem delší krok a častokrát se stane, že místo rychlosti se objeví nepotřebný neutrál. Na tomto motocyklu již nenajdete dva klasické tlumiče. Před zadním kolem je schována centrální kapalinová jednotka vlastní konstrukce, kterou je možno dle potřeby nastavit. Po ujetí oněch 50 tisíc km se veškeré její části ukázaly neopotřebovány, a mohla být opět namontována. Vlastně stejně jako 95 % dílů z tohoto motocyklu. U Jawy 250 Tempo nebo Master je již sériově montováno čerpadlo pro dávkování oleje do benzínu. Nádržka je umístěna pod sedlem a kontrolka minimální hladiny, která zatím chybí, již bude na inovovaných modelech montována. Po průběžných zkouškách a následném seřízení se poměr olej/benzin pohyboval mezi 1:85 až 1:96 v závislosti na stylu jízdy. Samozřejmě že tento poměr je možný jen při použití vysoce kvalitního zahraničního oleje. Tím pro mne byl v druhé polovině testu výrobek firmy Pennzoil. Zpočátku použitý plnosyntetický olej pro dvoudobý motor s označením 2T Stroke Racing byl později nahrazen plně dostačující-



**Ani sebevětší detail neprozradí žádné zřetelné opotřebení.**

cím olejem 2T Semisynthetic, a jak se později při rozebrání motoru potvrdilo, právě kvalita použitého oleje rozhodla o takřka neměřitelných úchylných na pracovních plochách motoru. Životnost již tak kvalitního nikasilového válce lze tímto kvalitním olejem ještě prodloužit. Další částí motocyklu, kam se soustředil můj zájem, byl sekundární převod. Po léta celozakrytý řetěz se zde



**Nános karbonu na hlavě válce je po 50 000 km zanedbatelný.**

odhaluje v celé své kráse. Ušetříme kila za plechový kryt, ale co tomu řekne životnost? To bylo to, co mě zajímalo nejvíce. Použitý „O“ kroužkový řetěz ČZ typ 520 stojí pár set, a tak se vyplatí o něj pečovat. Při častém ošetření doporučeným sprejem se životnost řetězu pohybuje mezi 10 - 12 tisíci km. Při dálkové jízdě, kdy výměna nepřichází v úvahu, lze docílit extrému do 14 tisíc, ale již



Foto: Jan Dvořáček

na úkor životnosti řetězových kol. Čtyři řetězy a výměna sekundárního kolečka a rozety ve 30 000 km jsou velmi dobrým výsledkem. Obutí je dalším výměnným dílem, který zajímá každého motocyklistu. Pneumatiky Barum jsou pro javu plně dostačující a pro někoho je rozhodující i jejich nízká cena. Co se týká životnosti, dá se hovořit o nadprůměrnosti, u některých typů však na úkor občasného „ustřelení“, které je dáno tvrdostí směsi. I Barum již opouští zastaralé typy vzorků M9 a M10. Měl jsem možnost vyzkoušet moderní silniční desén M14 pro přední kolo. Vypadá na javu velice pěkně a jeho vlastnosti jsou ještě lepší. Desén M12 pro zadní kolo je znám jako nezničitelný. Není výjimkou na něm najet přes 20 tisíc km. Oproti tomu nový typ M16 této hodnoty již nedosáhne, ale jízda na něm je měkčí a pohodlnější. Barum myslí na své motocyklové zákazníky nově vyvinutými typy vzorků a směsí.

**P**řál bych vám vidět udivený pohled všech, kteří měli možnost spatřit rozebrané části motoru. Přestože se dalo očekávat, že k žádnému podstatnému poškození nedošlo (tomu napovídá zvuk a bezproblémový chod motoru), bylo pro všechny zúčastněné půlení motoru obrovským překvapením. Najít po ujetí 50 000 km součásti motoru ve stavu, v jakém pomalu opouští výrobní linku (údaje v příložené tabulce), bylo pro mnohé šokem. A přitom je vše tak jednoduché. Sešla se zde dobrá konstrukce motoru s ještě lepším opracováním. Jak bylo řečeno, velkou roli zahrálo kvalitní mazání. A když nebudu skromný, tak i způsob jízdy a zacházení. Ale abyste nemysleli, že jsem javu jenom šimral, popřípadě tlačil. Prozradím vám tedy pár údajů v domnění, že následující řádky nebudou číst konstruktéři. Při dlouhých cestách v zahraničí se cestovní rychlost pohybuje okolo 110 km/hod. Letos v dubnu jsem se ze špa-

**Poloodstrojená Jawa - změť trubek a hadic.**

nělské Sevilly přesunul domů za dva a půl dne (2900 km). Většinou byl motocykl obsazen spolujezdkyň, třemi kufry, tankruksakem a všude, kam to šlo, jsem vždy ještě něco přivázal. Před jednou takovou cestou jsem se odvážil ke zvážení. Celková hmotnost, tj. se vším všudy včetně nás, 392 kg (!) namísto povolených 337 kg. Jistě vás bude v tomto kontextu zajímat spotřeba. Maximum 6,7 l/100 km, ale dokázal jsem také při velice umírněné jízdě 3,6 l. Při ujetí 50 000 km jsem naměřil celkový průměr spotřeby 4,63 l. Použitý benzin: po Čechách speciál, venku natural. Třicet pět tisíc kilometrů z celkového počtu bylo najeto právě mimo náš stát. Věřím, že většine z uveřejněných údajů jen stěží uvěříte, ale je to tak. Rád bych poděkoval mechanikovi panu Křížkovi, který mi o motocykl tak skvěle pečoval, a ještě vedení podniku Jawa Týnec nad Sázavou za zapůjčení tohoto skvělého stroje, se kterým jsem vybojoval v loňském roce titul mistra republiky ve sportovní mototuristice. Pro ty, které Jawa 593 Tempo zajímá, mohu prozradit, že test motocyklu bude pokračovat.

Jaroslav Šíma

**JAWA 250 TEMPO - NAMĚŘENÉ OPOTŘEBENÍ PO 50 000 KM**

<b>VÁLEC</b>		<b>KLIKOVÝ HŘÍDEL</b>
Montážní rozměr	70,000-70,012 mm	Hlavní ložiska (valivá)
Naměřeno	70,005-70,010 mm	Poznámka: dobrý stav
Poznámka: čistá pracovní plocha		
<b>PÍST</b>		<b>OJNIČNÍ LOŽISKO (jehlová klec)</b>
Montážní rozměr/limit opotřebení	69,96-69,97/69,91 mm	Montážní vůle/mez opotřebení
Naměřeno	69,94 mm	0,020-0,025/0,045 mm
Poznámka: čistá pracovní plocha bez rýh		Naměřeno
		0,033 mm
		Poznámka: vzhled odpovídá průběhu 50 tisíc km
<b>VŮLE PÍSTU</b>		<b>SPOJKA (lamely, tloušťka obložení)</b>
Montážní vůle	0,030-0,052 mm	Montážní rozměr
Naměřeno	0,065-0,070 mm	3,65-3,80 mm
Poznámka: v pořádku, v toleranci		Naměřeno
		3,6-3,8 mm
		Poznámka: v pořádku
<b>PÍSTNÍ KROUŽKY (vůle v drážce)</b>		<b>SPOJKOVÉ PRUŽINY</b>
Montážní vůle 1./2.kroužek	0,030-0,055/0,035-0,060 mm	Montážní rozměr/mez použití
Naměřeno 1./2.kroužek	0,035-0,050/0,035-0,050 mm	38,4 - 39,6 mm
Poznámka: bez závad, ve výrobní toleranci		Naměřeno
		38,6 - 38,9 mm
<b>PÍSTNÍ KROUŽKY (vůle v zámku)</b>		<b>ŘAZENÍ, VIDLIČKY</b>
Montážní vůle 1./2.kroužek	0,3-0,4/0,3-0,4 mm	Poznámka: čistá zaběhaná pracovní plocha
Naměřeno 1./2.kroužek	0,4/0,55 mm	
Poznámka: v toleranci		
<b>STAV RYCHLOMĚRU / km</b>	<b>ZÁVADY</b>	
0 180	nevypíná spojka (povolená matka spojkového koše)	
5 692	únik oleje kolem startovací páky (přetěsnění)	
9 378	prasklý levý spodní držák motoru (opraveno svařením)	
17 306	opětné prasknutí stejného držáku (nahrazen novým)	
23 721	popraskaný plastový kryt řetězu	
30 127	popraskané plastové kryty chladiče	
30 665	výměna sekundárního kolečka a převodníku (rozety) a výměna brzdových destiček	
32 424	přetržené plynové lanko	
34 086	výměna opotřebované hřídelky, ložiska 6000 a gufera 10x22x8 vodního čerpadla	
34 490	lehce vymačkaný držák jazýčkového ventilu - lícování	
35 223	přetržené lanko spojky	
43 194	stržený závit víčka chladící kapaliny	
Po dobu testu výměna 5 ks žárovek hl.světlometu, 3 ks žárovky parkovací a 5 x výměna ulomeného (uklepaného) ukazatele směru do doby, než se namontovaly nejhodnější pružné držáky.		



Po nafotografování nezbyvá než vše smontovat a pokračovat v testu s původními díly.



Sníh, sůl a mořské ovzduší se podepsalo na výfukovém potrubí.



Lak na nádrži vydržel tentokrát dvojnásobek toho co na Jawě typ 640.