

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](http://www.cpress.cz)

[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Alois Pavlůsek**

**Báječná léta s Jawou – e-kniha**

Copyright © Albatros Media a. s., 2017

Všechna práva vyhrazena.

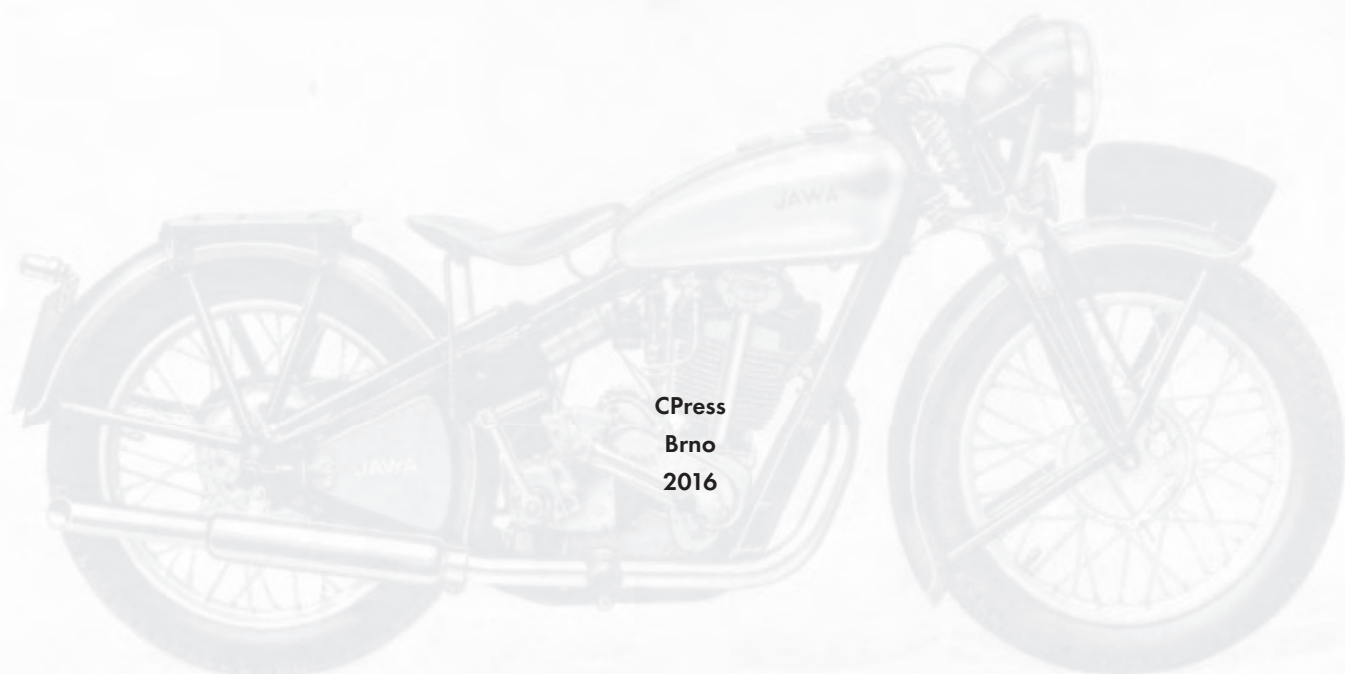
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

  
**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

**Odpoředný redaktor:** Dalibor Kumr

**Technický redaktor:** Radek Střecha

**Objednávky knih:**

[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)

[eshop@albatrosmedia.cz](mailto: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](mailto: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
<b>Prototypy . . . . .</b>	<b>89</b>
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
<b>Malé motocykly . . . . .</b>	<b>102</b>
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
<b>Závodní motocykly Jawa . . . . .</b>	<b>124</b>
<b>Motocykly pro silniční okruhy . . . . .</b>	<b>124</b>
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
<b>Motocykly pro soutěže . . . . .</b>	<b>138</b>
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
<b>Motocykly pro terénní závody . . . . .</b>	<b>155</b>
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
<b>Motocykly pro bodovací soutěže . . . . .</b>	<b>162</b>
1983 – Jawa 250 Trial typ 680 . . . . .	162
<b>Motocykly pro plochou dráhu . . . . .</b>	<b>164</b>
1964 – Jawa 500 typ 890 . . . . .	166
1968 – Jawa 500 typ 894/895 . . . . .	166
1984 – Jawa 500 typ 897/896 . . . . .	166
<b>Automobily Jawa. . . . .</b>	<b>167</b>
1934 Jawa 700 . . . . .	167
1935 – Jawa 750 . . . . .	168
1937 – Jawa Minor I . . . . .	169
1945 – Jawa Minor II . . . . .	170
2003 – Jawa Ydea 500 . . . . .	170
<b>Prototypy. . . . .</b>	<b>171</b>
<b>Rejstřík . . . . .</b>	<b>189</b>
<b>Literatura . . . . .</b>	<b>192</b>
<b>Jawa na výstavách a srazech veteránů . . . . .</b>	<b>193</b>



# 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 m<sup>2</sup> pozemků v okolí Týnce nad Sázavou, 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

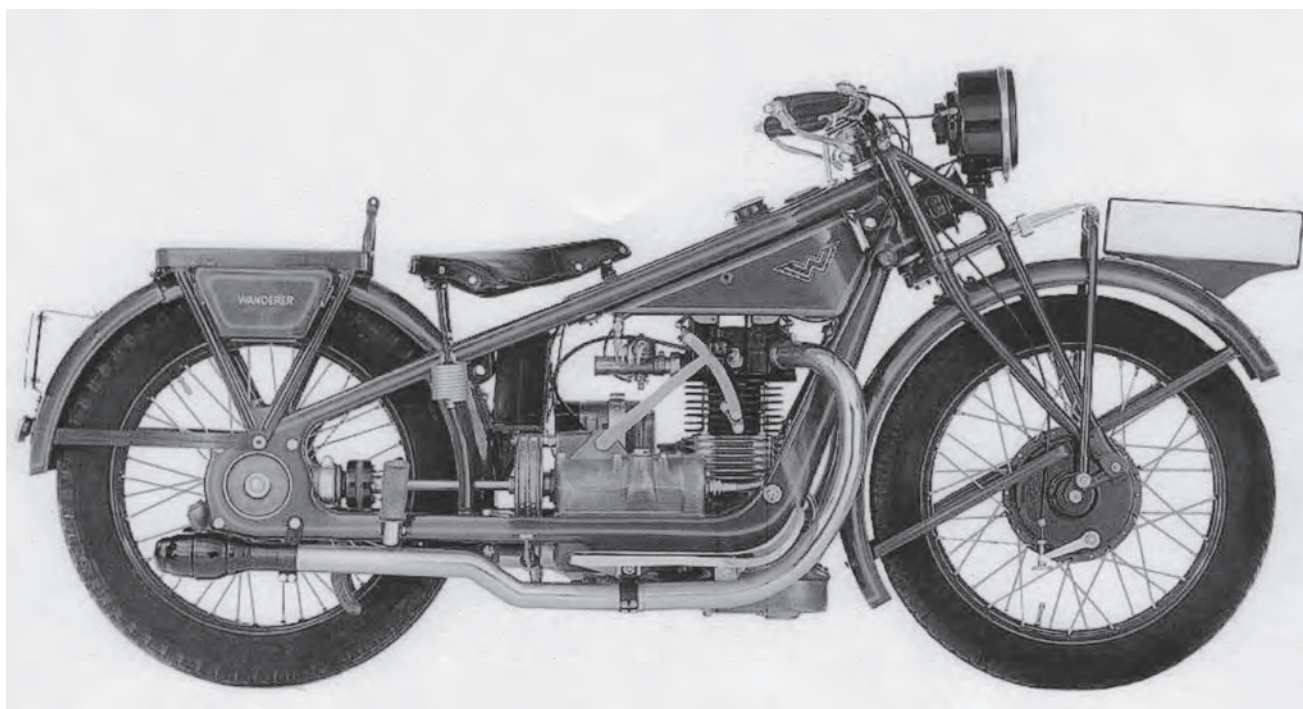
kulometů vydržela až do roku 1928. V tomto roce totiž brněnská Zbrojovka přišla s těžkým kulometem ZB 26, který se zařadil k nejlepším zbraním této kategorie, a Zbrojovka Ing. F. Janeček se dostala do situace, jejímž jediným řešením byl náhradní výrobní program, pokud možno stejně výnosný jako výroba 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

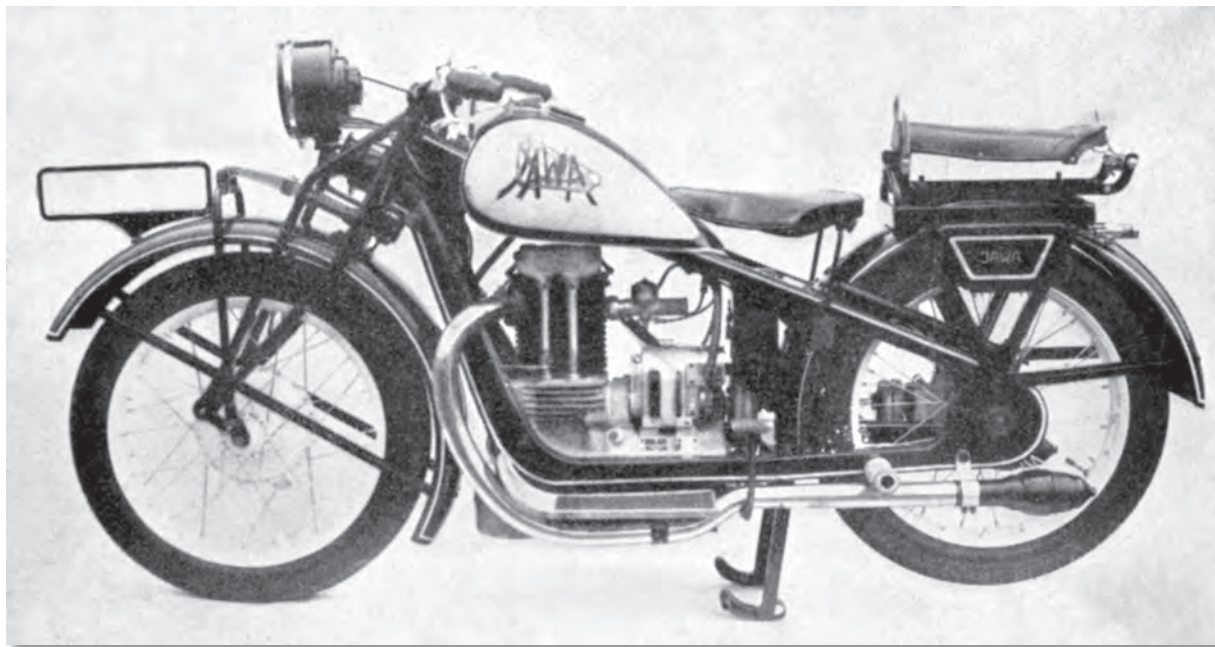
## 1929 – Jawa 500 OHV

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 neутěšenou 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 detaily 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 cm<sup>3</sup> (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.

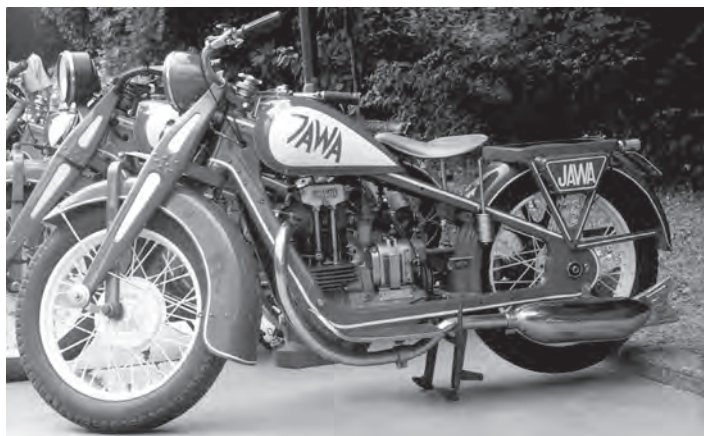
Hlavní příčinou zabraňující výrobě velkých sérií pro nejširší okruh zákazníků se ovšem stala cena. Přestože byla nová pětistovka zhruba o tisíc korun levnější než zahraniční konkurence, stále patřila spíše k těm dražším vozidlům své kategorie. Hlavními příčinami byly složitá výroba a pracnost, které 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.

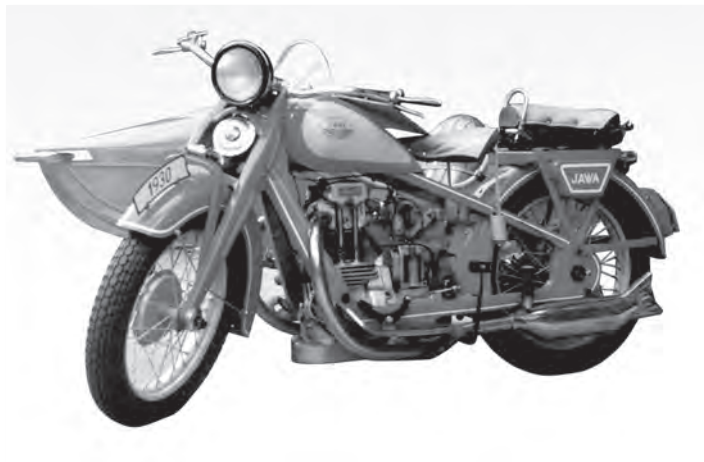
Ještě lepší a levnější byly motocykly třetí série z roku 1931 (146 kusů). Za 12 500 Kč byl k máni solidní motocykl, lišící se na první pohled novou koncovkou výfukového tlumiče ve tvaru rybiho ocasu, nahrazující předchozí „granát“. V provedení s kompletním elektrickým osvětlením, klaxonem a bateriovým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

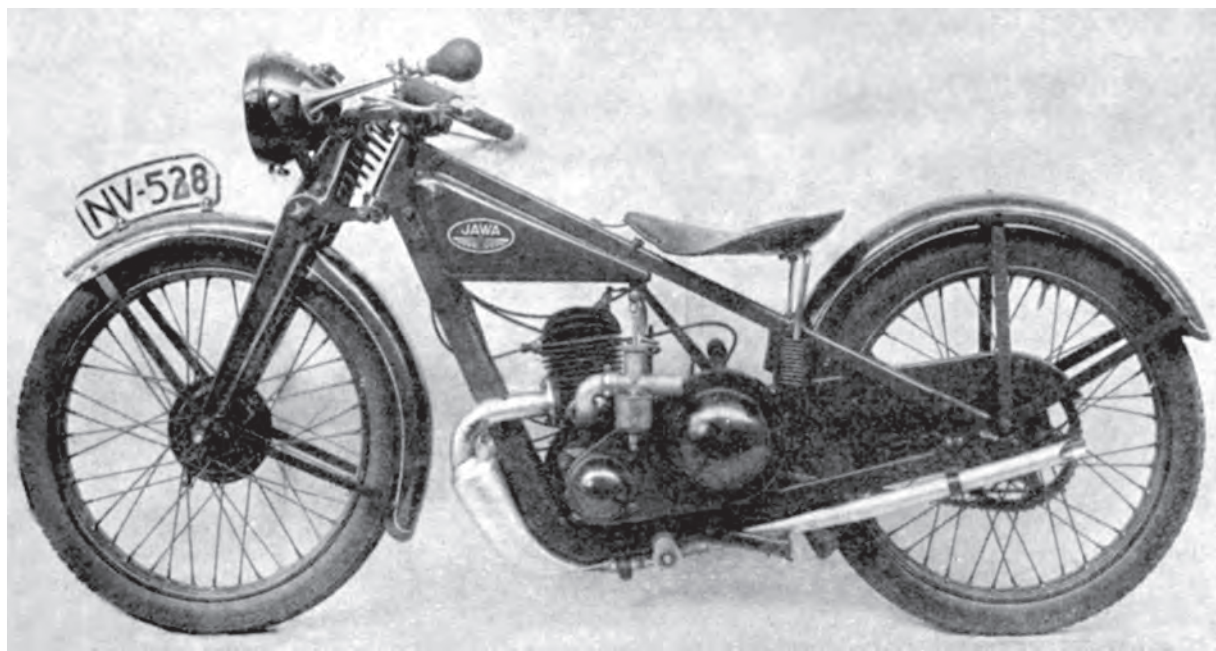
Hlavně v motoristických časopisech poválečné éry se můžete dočíst, že v případě koupi licence na zastaralého a neohrabaného Wanderera udělal továrník Janeček chybu, ale když si uvědomíte, že v těžkých dobách hospodářské krize bylo prodáno 1 016 kusů, nešlo zase o tak špatný obchod a zřejmě ani o špatný 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*

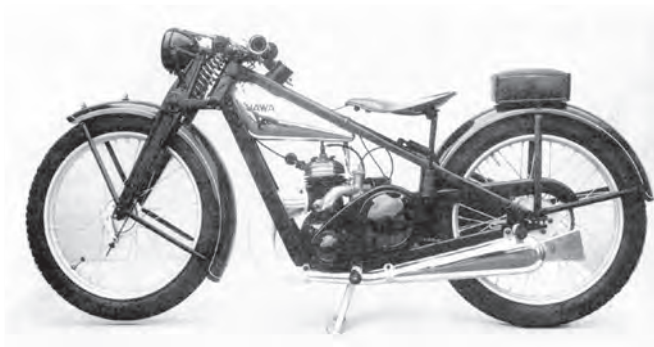
George William Patchett (1901–1974) byl sice spíš automobilový závodník než konstruktér, nicméně se vyznačoval technickým citem a měl spoustu kontaktů ze svého dřívějšího působení u věhlasných značek jako Brough Superior, FN nebo McEnvoy. Z dnešního pohledu šlo spíše o manažera, takže skutečnost, že 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.

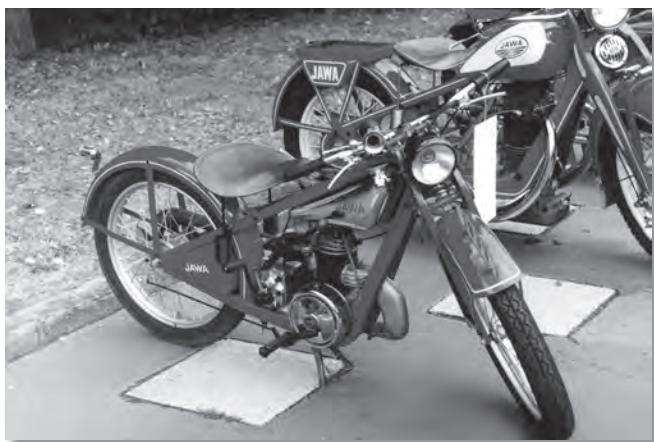
Výsledkem byl lehký, velmi kompaktní motocykl nízké sportovní stavby s nápadným tlumičem výfuku, podle něhož dostal také svoji první přezdívku – obě potrubí byla totiž svedena do jednoho společného kolena, ze kterého pak pokračovala dlouhá trubka bez dalšího tlumiče. A právě podle onoho kolena pojmenoval motoristický národ novou stopětasedmdesátku přezdívku „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 cm<sup>3</sup>



**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.

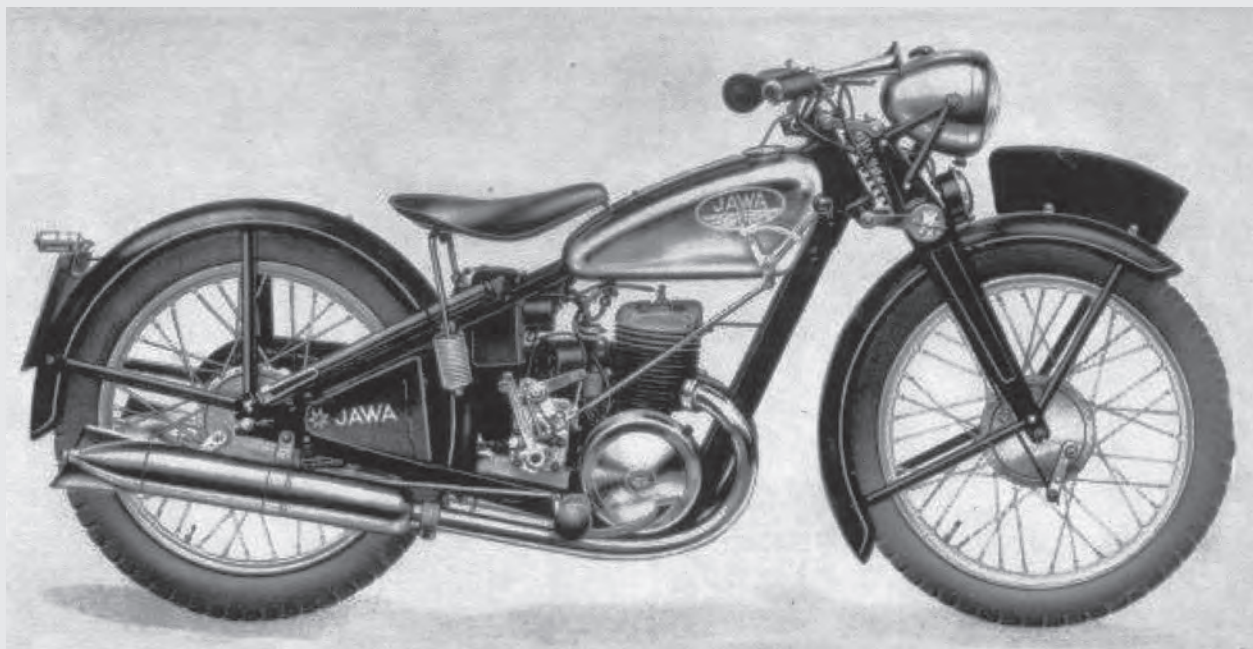
V roce 1938 dostala stopětasedmdesátka sedmikánalové vratné vyplachování a píst s plochým dnem, podle patentu dr. Schnurleho. Firma DKW byla správcem tohoto řešení, a aby nedošlo ke zbytečným sporům ohledně jeho využití a současně byl umožněn přístup československým zbrojovkám k moderní technologii, 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.

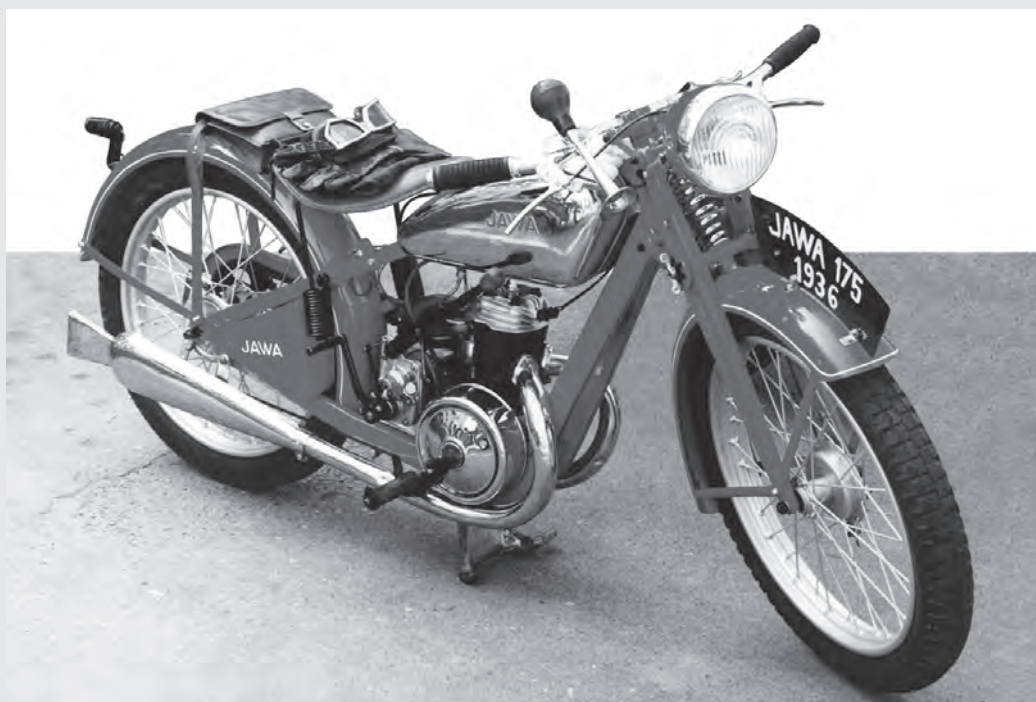
Ač se to na první pohled nezdá, malá Jawa 175, jejímž hlavním posláním byla role nenáročného a spolehlivého dopravního prostředku, se osvědčila také jako vynikající základ pro stavbu úspěšného závodního stroje. Právě ze stavby malé a levné stopětasedmdesátky vycházela celá řada pozoruhodných konstrukcí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

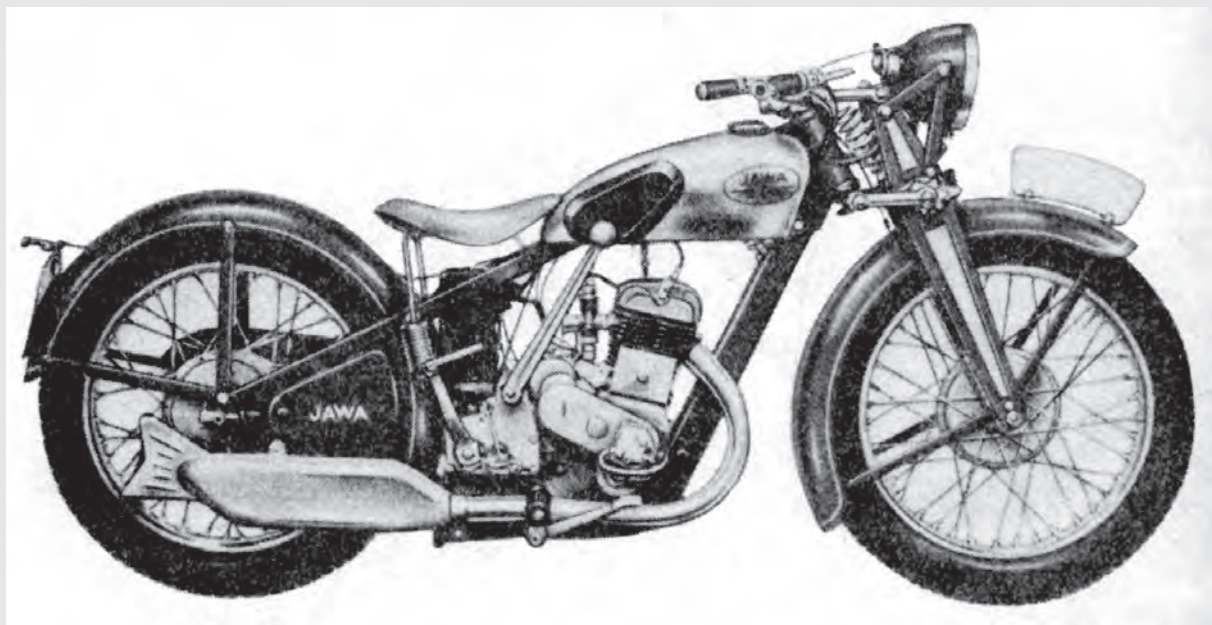




*Jawa 175 Special na obrázku z firemního prospektu pro rok 1935*



*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 cm<sup>3</sup> (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 zapouzdrnění 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 – prodávaná 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.

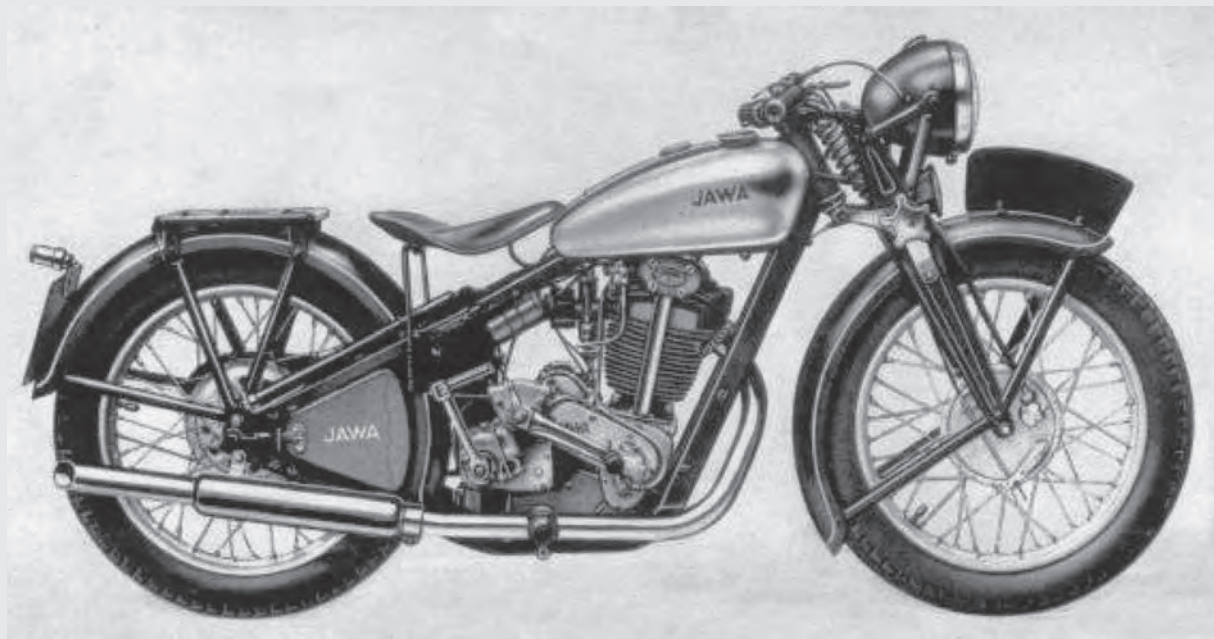
Nová třístapadesátka poháněná čtyřdobým motorem byla typickým představitelem solidních cestovních motocyklů, a přestože její rám během prototypových zkoušek vykazoval nedostatečnou tuhost, svými majiteli byla ceněna pro slušné jízdní vlastnosti. A podle hesla, že když něco dobře funguje, pak není důvod 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 cm<sup>3</sup> (ø 70 × 90) dával výkon 11 kW (15 koní) při 4 000 ot/min a kompresním poměru 6 : 1. Dvojitěinné 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

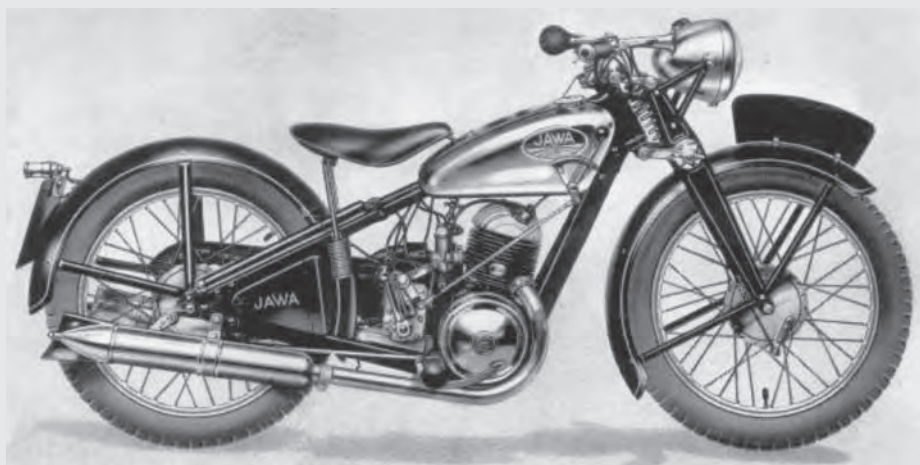


*Jawa 350 OHV na obrázku z firemního prospektu z roku 1935*

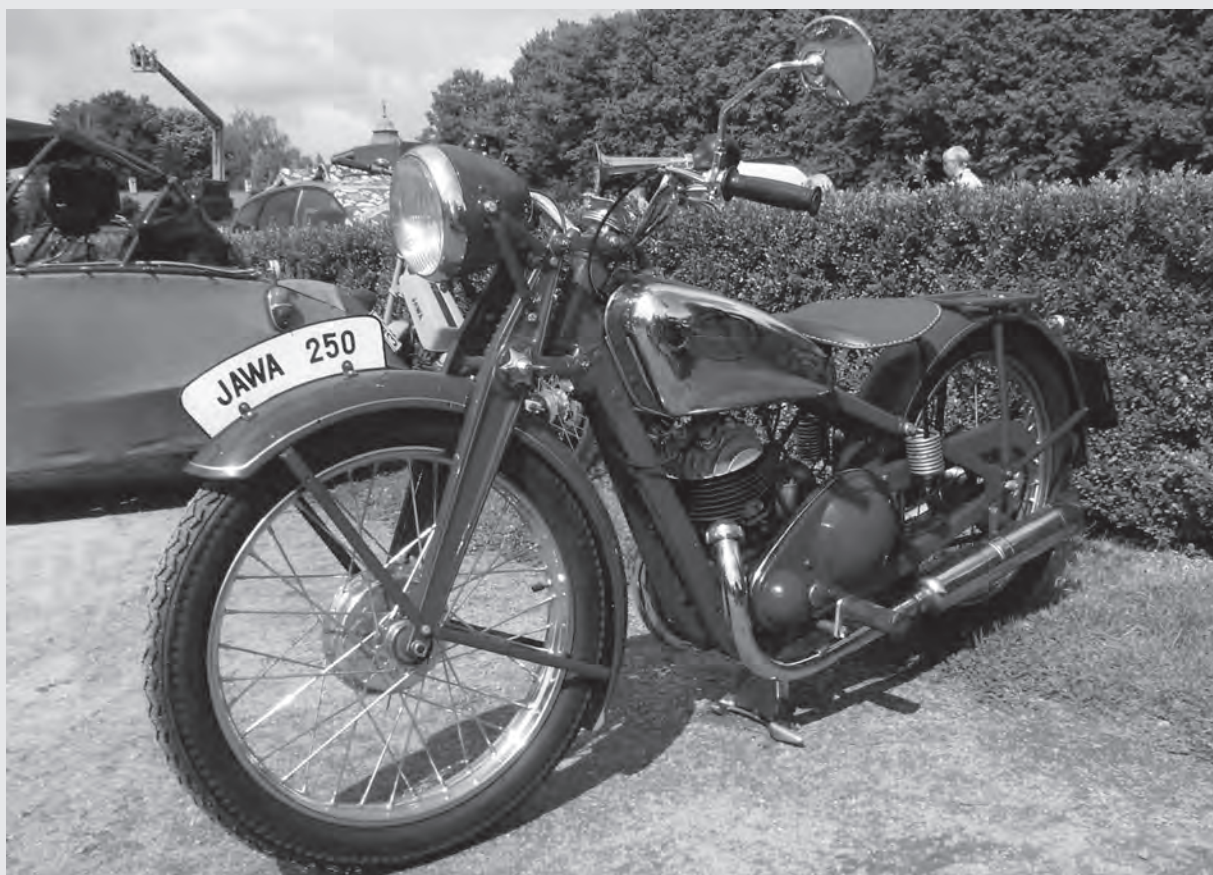
*Jawa 350 OHV  
v provedení Spe-  
ciál z roku 1939*







*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*

staral karburátor Amal a zapalování bylo dynamoakumulátorové. V porovnání s motorem předchozího typu SV měla čtyřstupňová převodovka elektronovou skříně a stejně jako u typu 350 SV tvořila s motorem tzv. semiblok. Rám byl shodný s rámem Jawy 350 SV, pouze přední vidlice byla o něco robustnější se zvětšeným tlumičem pérování. Motocykl, který vážil 142 kg, dosahoval rychlosti 115 km/h.

Jawa 350 OHV byla vyráběna ve dvou provedeních – Standart a Speciál – lišících se nejenom velikostí plochy povrchově upravené chromováním, ale Speciál nabízel i větší světlomet se zabudovaným, v noci osvětleným rychloměrem a řazením rychlostních stupňů nožní pákou. Zatímco standardní provedení si muselo vystačit s pneumatikami o rozměrech 3,25 × 19, dražší verze jezdila na pneu o rozměrech 3,50 × 19. Ve výrobě pak levnější Standart nahradil Jawu 350 SV a Speciál se stal náhradou za Jawu 500 OHV. V roce 1938 model s ručním řazením stál 9 240 Kč, s nožním řazením byl za 9 450 Kč.

Jawa 350 OHV dosáhla značné obliby, a zatímco výroba Jawy 350 SV byla ukončena v roce 1936, Jawa 350 OHV se ve výrobním programu udržela až do roku 1946. Během produkce byla postupně upravována, takže zlepšení se dočkalo i kritizované olejové mazání, nepříliš spolehlivé zapalování, pozdější série mají zvětšená chladičí žebra a zakrytý ventilový rozvod.

Celková produkce dosáhla 2 700 kusů a ještě dlouho po válce patřila Jawa 350 OHV k žádanému zboží, i když po našich silnicích už jezdily modernější „křivačky“, alespoň pokud lze soudit z inzerce z padesátých let. V současnosti je vrchová třístapadesátka Jawa jedním z nejvyhledávanějších veteránů domácí provenience.

## 1935 – Jawa 250

Vedle čtyřdobé třístapadesátky, určené pro náročnější zákazníky, byla v roce 1935 uvedena na trh i skromnější dvěštapadesátka.

Jawa 250 byla poháněna dvoutaktním jednoválcovým motorem o objemu 248 cm<sup>3</sup> (ø 63 × 80 mm) a výkonu 6,6 kW (9 koní) při 3 850 ot/min. První provedení byla vybavena motorem vycházejícím ze

systému použitého u Jawy 175 Villiers s plochým válcem a křížovým vyplachováním. Pohonnou směs připravoval nejdříve karburátor Villiers, který však brzy nahradil karburátor Grätzin. Spaliny byly z motoru odváděny dvěma výfukovými potrubími ukončenými plochým tlumičem.

Zájemce o novou dvěštapadesátku si mohl vybrat, zda bude třístupňovou převodovku ovládat rukou, nebo prostřednictvím nožního řazení. Lisovaný rám se osvědčil už při stavbě stopětasedmdesátky i silnějších třístapadesátek, a tak byl použit i v tomto případě. Palivová nádrž na 10 litrů směsi oleje a benzínu (v poměru 25 : 1) stačila na dojezd zhruba 350 km. Poměrně lehká dvěštapadesátka, vážící 95 kg, si totiž vystačila se 3 l/100 km a dokázala uhánět rychlostí až 100 km. To vše za 5 490 Kč. V roce 1936 neexistovala výhodnější koupě, a tak není divu, že do konce roku 1946 spatřilo světlo světa na 14 000 těchto motocyklů.

Stejně jako ve většině už popisovaných typů ani Jawa 250 se nevyhnula průběžné modernizaci, a tak už v roce 1936 byl karburátor Grätzin nahrazen karburátorem Amal, v roce 1937 se dvěštapadesátka mohla pochlubit novým tvarem palivové nádrže s páčkou ručního řazení místo dlouhé páky vedené od skříně převodovky a samozřejmě stejně jako ostatní modely i dvěštapadesátka dostala nové tlumiče výfuku ukončené tzv. „rybím ocasem“. Motor s křížovým vyplachováním se často přehříval a jeho spotřeba také nebyla zrovna nejmenší. Hlavní příčinou bylo nedostatečné vyplachování válce, a proto byl, stejně jako u ostatních motocyklů Jawa poháněných dvoudobým motorem, použit už zmiňovaný systém vratného vyplachování podle patentu dr. Schnurleho.

V souladu s modelovou politikou Jawy byla samozřejmě i Jawa 250 nabízena v provedeních Standart a Speciál, navzájem se lišících úrovní vybavy a povrchovou úpravou jednotlivých součástí.

Nesmíme zapomenout ani na omezenou sérii Jawa 250 „horský typ“, na první pohled identifikovatelnou podle přídatného setrvačnicku umístěného vně klikové skříně u řetězového kola primárního převodu. Díky němu neměla Jawa ztratit dech ani v tom nejpříkřejším stoupání.

## 1937 – Jawa 100 Robot

V roce 1937 se na Pražském veletrhu představila malá Jawa 100, vybavená namísto stupáček bicyklovými pedály, a propagační oddělení Jawy vypsal pro návštěvníky veletrhu soutěž na pojmenování tohoto stroje. Slosovatelný lístek odevzdalo 15 025 účastníků soutěže, z nichž 68 doporučovalo pojmenovat novou Jawu jménem Robot.

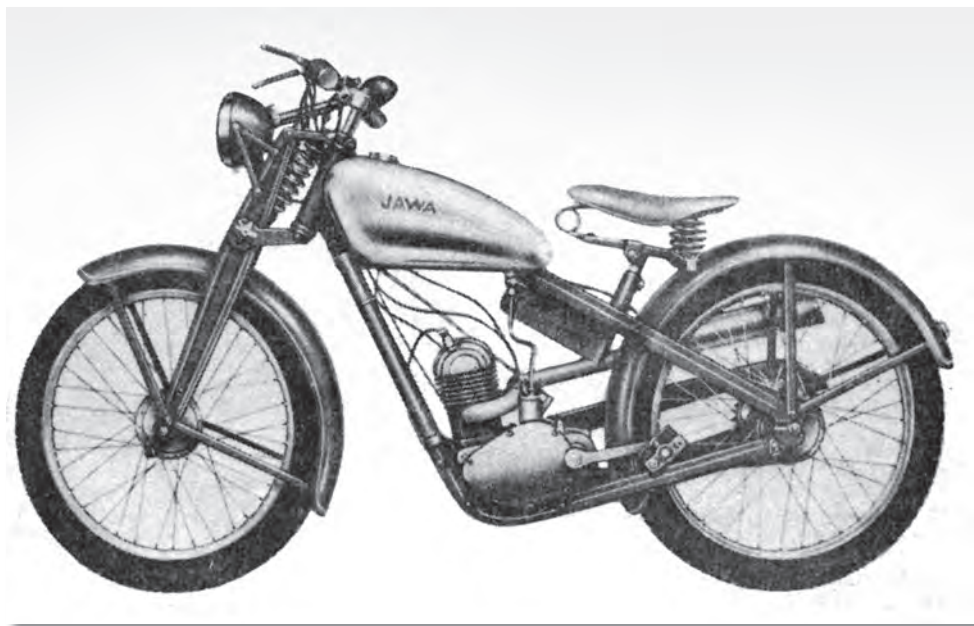
Jawa Robot byla poháněna vzduchem chlazeným jednoválcovým dvoutaktním motorem o objemu 98,8 cm<sup>3</sup> (ø 47 × 57 mm) s vratným vyplachováním podle patentu dr. Schnurleho a výkonem 1,9 kW (2,6 PS) při 3 750 ot/min a kompresním poměru 5,7 : 1. Žebrovaný litinový válec uzavírala žebrovaná hlava z odlitku z lehkých slitin a kliková hřídel byla uložena na kluzných pouzdrech, která současně tvořila utěsnění. Pohonnou směs připravoval karburátor

Grätzin, zpočátku ovládaný ještě páčkou, jak se na správné motokolo sluší a patří, ale později se i Jawa 100 dočkala otočné rukojeti jako u velkého motocyklu. Řadicí páka uchycená na palivové nádrži ovládala třístupňovou převodovku, která byla v jednom bloku s motorem, a volnoběžná spojka



**Jawa 100 Robot z roku 1939**

v převodovce dovolovala pohon zadního kola jak motorem, tak pedály. Malý motocykl se startoval buďto pedály na místě, nebo roztlačením. Setrvačnickové zapalování s dynamem pro elektrické osvětlení pocházelo z vlastní výroby v Týnci nad Sázavou.



**Jawa 100 Robot na obrázku z dobového prospektu**



Jak už se stalo u Jawy tradicí, rám byl vyroben z lisovaných plechových profilů stejně jako přední vidlice. A aby si na malém motocyklu našli vhodnou pozici jezdci různých postav, bylo výškově nastavitelné sedlo i řídítka. Robot vyvinul nejvyšší rychlost 65 km/h a průměrná spotřeba 2 l/100 km mu při nádrži na 8 litrů paliva (směs benzin-olej v poměru 20 : 1) umožňovala dojezd takřka 400 km. Stroj váží 49 kg jezdil na kolech s pneumatikami o rozměru 2,25 × 19. Jeho cena v roce 1938 byla stanovena na 3 260 Kč.

Tehdejší platné dopravní předpisy byly k majitelům takovýchto dopravních prostředků velmi benevolentní. Motor nesměl přesáhnout hranici zdvihového objemu 100 cm<sup>3</sup>, a když měl takový malý motocykl ještě pedály sloužící k pohonu zadního kola, tak byl osvobozen od silniční daně, nepodléhal úředním záznamům, a neměl tedy ani SPZ a směl jej řídit i jezdec starší čtrnácti let. Jawa Robot navíc ani nepostrádala jistý sportovní švih a téměř okamžitě se zejména mezi mladšími motocyklisty stala doslova hitem. O tom, že malý Robot není jen tak ledajaké šidítko, ale že se s ním dá uspět i v náročném sportovním podniku, předsvědčil motoristickou veřejnost tovární jezdec Jan Bednář v roce 1937, kdy se stal absolutním vítězem Soutěže Malou dohodou, která se jela na trati Košice–Cluj–Bukurešť–Bělehrad.

Produkce dosáhla včetně malé série vyrobené po ukončení druhé světové války počtu 12 000 kusů, průběžně modernizovaných stejně jako ostatní „dospělé“ Jawy. Tak například ještě v roce 1939 vyjely z bran výrobního závodu malé Roboty se zvýšeným výkonem na 2 kW (2,7 k), s mírně zvednutým výfukem opatřeným ochranným krytem proti tepelnému záření.

## 1938 – Jawa 250 Duplex-Blok

V polovině třicátých let se Jawa ocitla v poměrně svízelné situaci způsobené poklesem prodeje doma i v zahraničí. Zbrojovka Ing. Janečky navíc neuspěla v tendru na dodávku motocyklů a kulometů do Rumunska a nepodařilo se jí získat ani dodávky

pro československou armádu. Řešením měla být nejenom modernizace stávajících modelů, ale především nabídka zcela nové generace motocyklů Jawa. V roce 1938 byla představena první novinka, která se měla stát základem nové modelové řady motocyklů Jawa – dvěstěpadesátka nesoucí označení Duplex-Blok.

Jawa 250 Duplex-Blok přišla do prodeje v roce 1939, a i když na první pohled vyhlížela jako modernizace dosud vyráběné dvěstěpadesátky, přinášela celou řadu novinek. Reklamní leták z doby uvedení Jawy 250 Duplex-Blok na trh uvádí všechny změny odlišující tento motocykl od dosavadní produkce značky:

*„Motocykly Jawa zcela nového typu rozjíždějí se v těchto dnech, aby ukázaly přátelům našeho motocyklu skvělé vlastnosti: výkonnost, spolehlivost, akceleraci, stoupavost, stabilitu, pohodlnost, snadnou ovladatelnost, krásu...“*

*Nový motor s plochým pístem tvoří duplex-blok s 4převodovou rychlostní skříní.*

*Nový je tichý přední převod s dvojitým řetězem v olejové lázni.*

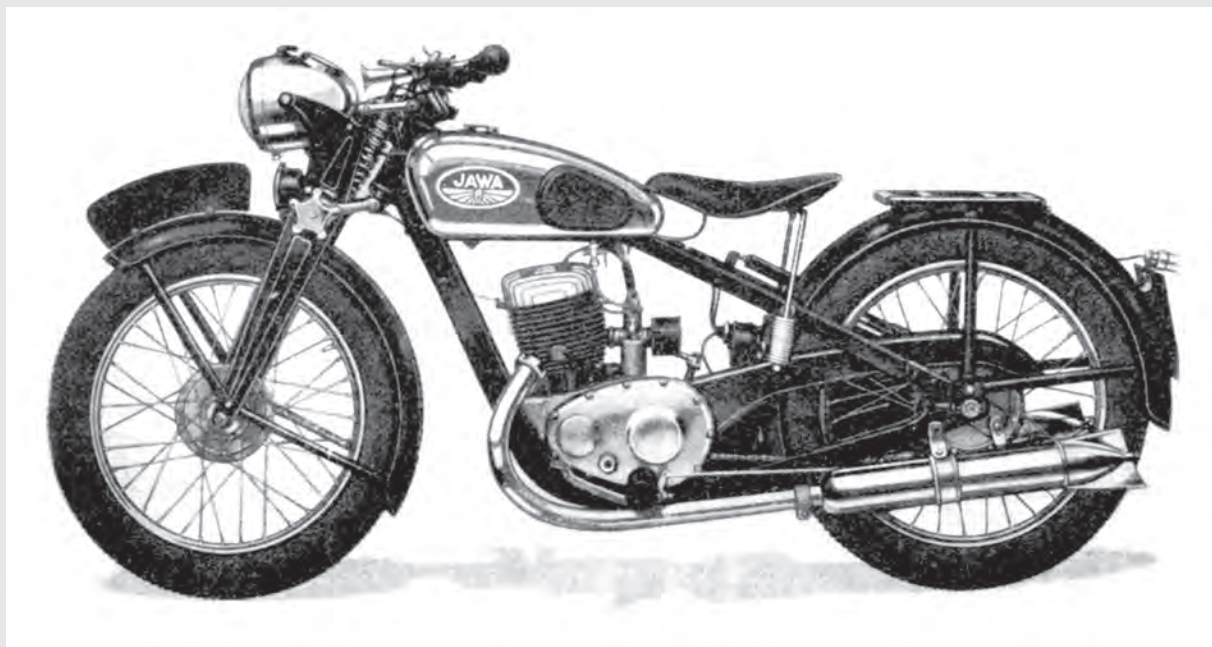
*Nové je automatické nožní řazení.*

*Nový je prodloužený a zesílený rám, zadní kolo s výsuvnou osou, odklápějící blatník, aerodynamický reflektor s tachometrem a 6voltovým světlem.*

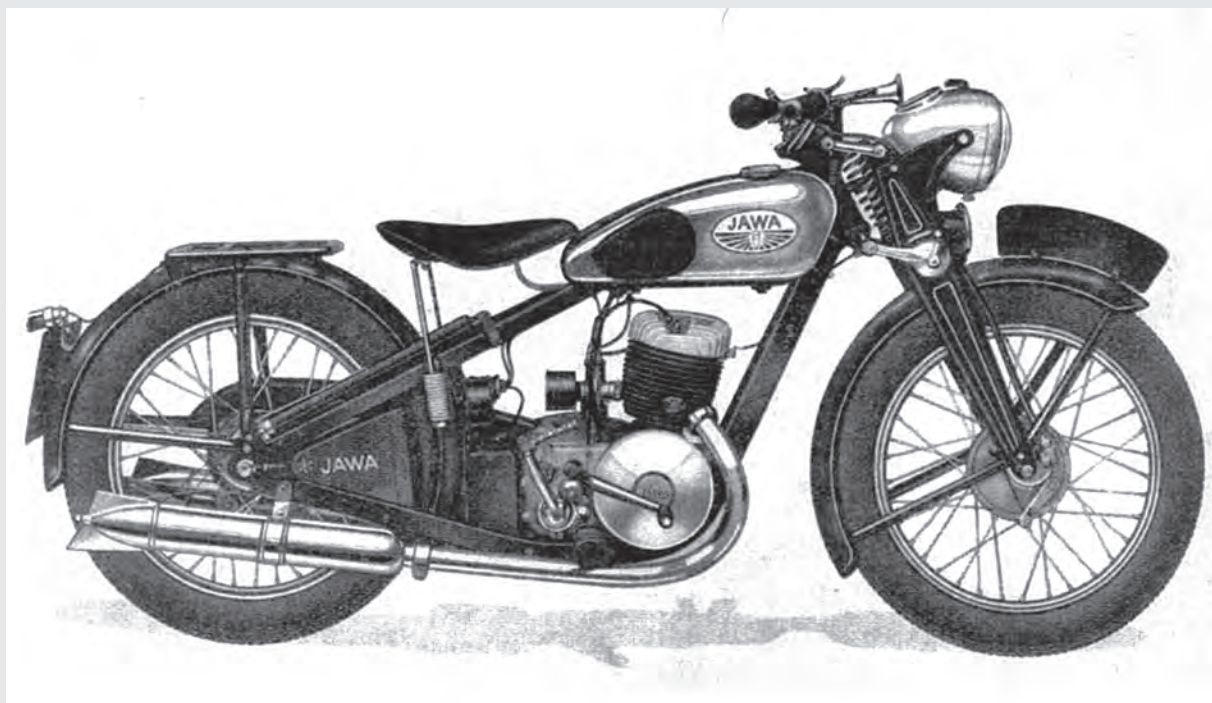
*Příjemně Vás překvapí bohatá výbava a krásné chromování.*

*Uplatnili jsme celou svou rozsáhlou zkušenost z výroby, závodů i soutěží, aby se tento nový typ stal radostí a chloubou našich motoristů.“*

Jawa 250 Duplex se od předchozích modelů lišila především novým řešením uspořádání motorového bloku a převodové skříně, které byly sešroubovány, takže na první pohled působily jako jeden celek. Vícekotoučová spojka v olejové lázni byla v bloku motorem, zatímco čtyřstupňová převodovka s nožním řazením si zachovala zcela autonomní charakter. Toto řešení se odrazilo ve druhém slově pojmenování nové Jawy – Blok, zatímco slovo Duplex znamenalo použití zdvojeného – duplexového – řetězu



*Vyvrcholením předválečného vývoje motocyklů Jawa byla dvěstěpadesátka, tzv. Duplex, z roku 1939*



primárního převodu běžícího v olejové lázni, přičemž jednou z výhod tohoto řešení mělo být dosažení velmi tichého chodu.

Dvěšestpadesátce sloužil k pohonu „čtvercový“ motor ( $\varnothing 68 \times 68$  mm) s válcem vyrobeným ze speciální šedé litiny, jeho hlava pak z lehké slitiny, o zdvihovém objemu 246 cm<sup>3</sup>, který poskytoval výkon 6,6 kW (9 koní) při 4 000 ot/min a kompresním poměru 6 : 1. Zapalování bylo už klasické konstrukce Jawa, karburátor byl z produkce firem Amal nebo Grätzin.

Kromě částečného zesílení nebylo v porovnání se staršími modely na rámu mnoho nového, ale díky podvozku s prodlouženým rozvorem, většími koly o rozměrech 3,25 × 19" a nízkému těžišti poskytovala Jawa 250 Duplex-Blok velmi dobré jízdní vlastnosti a 115 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 100 km/h při průměrné spotřebě 3,5 l/100 km.

Součástí standardního vybavení byl chromovaný reflektor, na bocích palivové nádrže byly umístěny gumové opěrky pro kolena jezdce a novinkou byl nosičem opatřený dělený zadní blatník, který měl společně se zásuvnou hřídelí usnadnit případnou demontáž zadního kola.

Jawa 250 Duplex-Blok měla všechny předpoklady k tomu, aby se stala žádaným prodejním artiklem. Skutečně šla hned po svém uvedení velmi dobře na odbyt. O novou dvěšestpadesátku se začalo zajímat Ministerstvo obrany a výroba v Jawě díky novým modelům i modernizacím provedeným na starších typech vyráběných motocyklů dosáhla v roce 1939 svého předválečného vrcholu. Bohužel, ve stejném roce byla výroba motocyklů zastavena a z úřední kolaborantské moci se Jawa vrátila ke své původní profesi, totiž k výrobě zbraní. Produkce Jawy 250 Duplex-Blok byla ukončena po dohotovení 900 kusů a Jawa 175 poháněná motorem stejné koncepce, v roce 1939 jezdící zatím ještě v prototypových zkouškách, se do sériové výroby nedostala vůbec. Stejně dopadla i nová stopětadvacítka, která rovněž nepřekročila stadium prototypu. Výroba motocyklů byla zredukována na pouhý servis německých armádních motocyklů. O rostoucím zájmu o motocykly Jawa svědčí i statistika domácího prodeje: 1934 – 2 689 ks, 1935 – 3 664 ks, 1936 – 5 549 ks a 1938 – 5 943 ks.

## 1939 – Okupace

Od roku 1929 ušla Jawa velký kus cesty. První dva roky výroby motocyklů byly sice ztrátové a ani zbrojní výroba už nevynášela tolik jako v první polovině dvacátých let, přesto byla v roce 1931 v Týnci nad Sázavou vybudována slévárna oceli, hliníku a elektronu. V roce 1934 se Jawa stala monopolním výrobcem permanentního magnetu a v roce 1936 poskytovala továrna v Týnci obživu osmi stům zaměstnanců. Kromě výroby odlitků pro magnety byla zahájena práce v zápuštěkové kovárně, válcovně a tažárně plechu, takže v roce 1937 jela továrna ve třech pracovních směších a odlitky byly kontrolovány progresivní metodou pomocí rentgenových paprsků.

V roce 1938 oslavil Ing. Janeček své šedesáté narozeniny, pražská technika jej poctila čestným titulem doktora technických věd honoris causa a ve stejném roce byl jedním z nejvýznamnějších kandidátů na prezidenta republiky.

Kromě nové továrny byl v roce 1939 zahájen provoz v nedalekých Brodčích, kde koupil Ing. Janeček bývalou továrnu na hedvábi, sloužící později k výrobě papíru. Nyní se v ní montoval automobil Jawa Minor I.

Ne vždy se ale dařilo. Krachem skončil pokus o vybudování velkého obchodního domu spojeného se servisem a garážemi na Revoluční třídě stejně jako těžba železné rudy z roku 1940, kdy nedaleko Železného Brodu zaměstnával několik let na šedesát horníků, aby nakonec celý podnik pro nerentabilitu ukončil.

Až do roku 1939 představovala hlavní výrobní náplň továrny produkce dvoutaktních motorů, ale velká pozornost byla věnována i čtyřtáktům. Ve vývojovém oddělení vznikla celá řada zajímavých konstrukcí, byl zde postaven dokonce dvoutaktní dvouválcový motor s protiběžnými písty se společnou zápalnou komorou a dvěma oddělenými klikovými hřídeli na protilehlých stranách každého válce. Motor sice disponoval zajímavým výkonem, ale sladění obou klikových mechanismů bylo natolik obtížné, že vývoj byl ukončen.

Byly zkoušeny i dvoutaktní motory přeplňované kompresory. Poprvé se kompresor objevil na



experimentálním dvoutaktním trojválcovém hvězdicovém motoru a kompresor posiloval i motor stopětatasedmdesátky zkonstruované Dipl. Ing. Wsewolodem Gretschenkem.

V Jawě se mimo jiné zkoušel rovněž městský plynový motor nebo i dvoutaktní motor se vstříkem směsi do válce a vzduchovým vyplachováním, a některé pokusy dokonce daleko předběhly svou dobu, jako například motor s rotačním šoupátkem s řetězovým pohonem.

Ale to hlavní přece jenom patřilo motocyklům, cestovním i závodním. Ing. Janeček si velice dobře uvědomoval, že nejlepší reklamou jsou sportovní výsledky. Veškerá tato činnost měla vést především k ještě lepším výsledkům na trhu, pro který byly určeny i prototypy Jawy 125 a Jawy 250, k jejichž výrobě ale nikdy nedošlo, i když v roce 1939 byly podrobovány intenzivním zkouškám.

Rok 1939 násilně přerval slibně se rozvíjející výrobu motocyklů v továrně Ing. Janečka. Sice byly ještě dokončeny tři prototypy cestovních motocyklů v objemových třídách 12, 175 a 250 cm<sup>3</sup>, navazující na konstrukci Jawy 250 Duplex-Blok, ale už od dubna musela Jawa pracovat na ryze vojenských zakázkách a na Pankráci i v nově zřízené továrně v Brodčích nad Sázavou byly vyráběny letecké součásti a motory pro generátory. V roce 1940 muselo být rozebráno a zničeno na 8 500 motocyklů a 700 automobilů, které byly těsně před dokončením, a takto získaná surovina byla použita pro výrobu sloužící výhradně válečným účelům. Německé správě neunikly ani zásoby materiálu, všechno mělo být zabaveno pro potřeby Říše, přesto se povedlo velké množství přípravků, hrubých odlitků i drobnějších dílů ukrýt v pronajatých budovách v nejbližším okolí Prahy i Týnce nad Sázavou.

Navíc byly již v roce 1940 v naprostém utajení zahájeny práce na nových projektech pro poválečné Československo. Od roku 1941 do roku 1944 bylo postaveno a odzkoušeno 23 prototypů motocyklů, přičemž v druhé polovině roku 1944 se dalších třináct nacházelo v rozpracovaném stavu. Od každého navrhovaného modelu vzniklo tři až pět prototypů, mimo to bylo vyvinuto a vyrobeno na třináct různých typů pohonných jednotek a k nim je možné ještě připočítat i devět prototypů malého lidového

automobilu, který byl po válce vyráběn jako Aero Minor. Jako nejvhodnější místo pro práci konstruktérů i mechaniků byl zvolen pražský servis, před válkou známý jako Jawa-Služby, který byl přejmenován na Motozbroj a nyní sloužil výhradně k údržbě a opravám motocyklů patřících německé armádě. Tady bylo možné získat pneumatiky, některé díly i kompletní motocykly a zkoušet dílčí řešení konstrukčních celků. Dřevěná bouda vedle skladu se stala konstrukční kanceláří i montážní dílnou a nechyběla ani motorová brzda ke zkoušení nových pohonných jednotek.

Jenom zakladatel značky o tom už nevěděl. Ing. Janeček ve svém bytě zápasil se zákeřnou chorobou a konce války ani návratu svého nejstaršího syna Františka z Anglie se nedočkal. Zemřel 4. června 1941 na rakovinu plic a jeho poslední slova „Pracujte, já vás opouštím...“ budou ještě mnohokrát citována v tisku i knihách o motocyklech z jeho továrny.

Ještě v roce smrti Ing. Janečka byly odstraněny poslední zbytky starého hostince „Na Zelené lišce“ a na jeho místě byla postavena tovární hala, dokončená v prosinci 1942. Kromě provizorního mostu přes Sázavu, postaveného v roce 1944, se stala na dlouhou dobu poslední stavbou v Jawě, která byla od smrti zakladatele firmy řízena tříčlenným výborem až do plnoletosti jeho obou dětí a návratu nejstaršího syna.

Na vývoji motocyklů mezitím pracovaly souběžně dva týmy vedené Vincencem Sklenářem a Josefem Jozífem. Tým vedený Vincencem Sklenářem se zaměřil na vývoj motocyklů poháněných čtyřdobými motory, které měly představovat jakousi spíše vyšší třídu, vynikající svými jízdními vlastnostmi a zpracováním. K nejzajímavějším patřila jednoválcová trístapadesátka s ventilovým rozvodem OHC a pohonem vačkového hřídele prostřednictvím řetězu. Druhý tým pod vedením Josefa Jozífa (1906–1985) vyvíjel řadu motocyklů poháněných dvoudobými motory v objemových třídách 100 až 350 cm<sup>3</sup>.

Vývoj se ovšem neomezil jenom na motocykly určené pro běžný provoz. Kromě asi tuctu rekonstruovaných závodních speciálů z předválečného období, nově zkonstruovaných prototypů určených pro silniční závody i v objemových třídách 250 a 350 cm<sup>3</sup> a tří pohonných jednotek o objemu 500 cm<sup>3</sup> určených pro závody na ploché dráze,

vznikl i prototyp závodního silničního speciálu pro třídu do 500 cm<sup>3</sup> s ventilovým rozvodem OHC, o kterém se traduje, že za vzor mu sloužil motor Nortonu Manx. Ten byl do Prahy přivezen na pokyn George Patchetta už v roce 1938. Jednalo se o silniční speciál, na kterém jel na britské Tourist Trophy Jack Williams.

Objevila se i zcela nová, původní řešení, která si zasloužila patentovou ochranu. Už 2. ledna 1942 vstoupila ve Švédsku, Švýcarsku, Itálii, Francii a Belgii v platnost patentová ochrana konstrukčního řešení nazvaného „Řazení převodových stupňů u motocyklů a podobných vozidel“ a 24. prosince 1943 bylo přihlášeno k patentové ochraně ve Velké Británii, Francii a USA řešení přední vidlice s reflektorem. Autorem byl v obou případech Josef Jozíf. V prvním řešil možnost řazení jednotlivých převodových stupňů, aniž by bylo nutné vypínat spojku prostřednictvím zvláštní páčky, ve druhém případě šlo o kompaktní řešení opláštění horní části vidlice předního kola, umožňující integrovat přední světlomet, tachometr, spínací skříňku i akustickou houkačku do jednoho celku.

V roce 1944 byla v Jawě zahájena výroba malých stabilních motorů a na základě okupační správy nařízené výměny zkušeností mezi jednotlivými továrnami mohli specialisté z Jawy během několika denních studijních pobytů v Zschopau prostudovat jak technologické postupy, tak konstrukci motocyklů vyráběných tímto špičkovým výrobcem. Zjevně viditelnou inspirací konstrukčním řešením používaným na motocyklech DKW, uplatněnou na sériových Jawách, pak byla například řadicí a startovací páka na společném hřídeli.

V první polovině roku 1944 byly prakticky dokončeny prototypy motocyklů poháněných dvoudobými motory, lišící se jen v maličkostech od strojů z pozdější sériové produkce, a i když byl vývoj nové dvěstěpadesátky ukončen ještě před osvobozením a teoreticky by bylo možné zahájit jeho sériovou výrobu téměř okamžitě po skončení druhé světové války, prozatím dostala přednost montáž předválečných modelů ze zásob dílů, které se podařilo zachránit před německou okupační správou. Dva měsíce po skončení druhé světové války, v létě

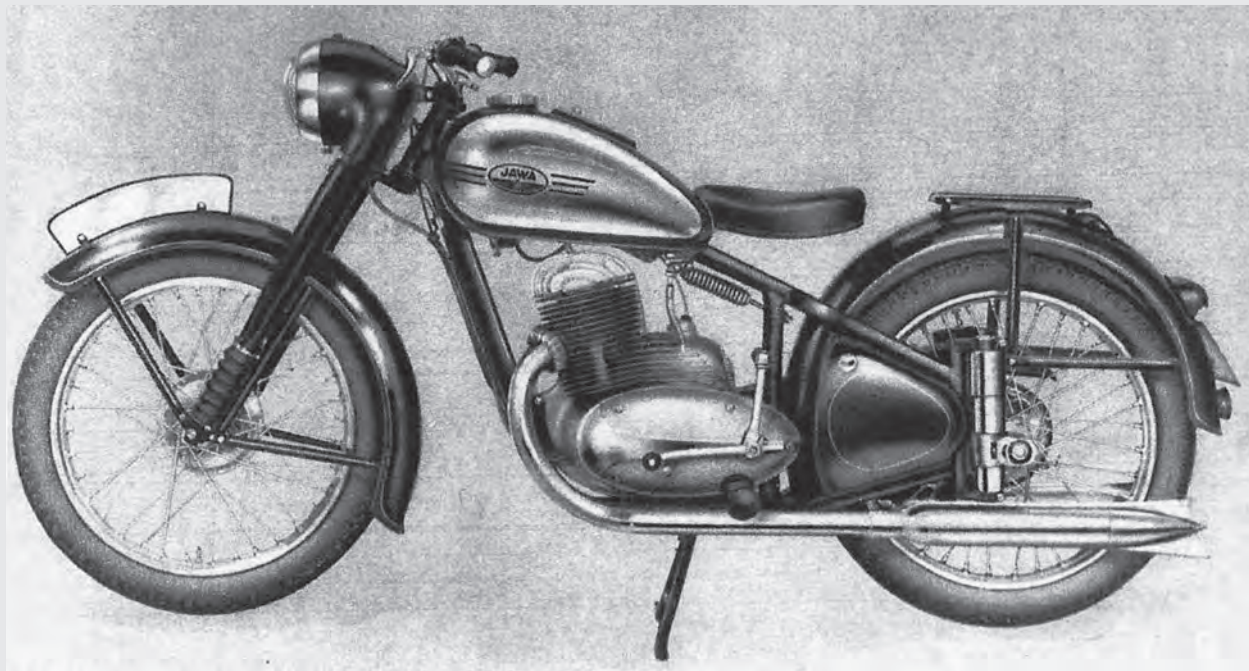
roku 1945, přišly na trh první modely: Jawa Robot, prodávaná za 6 660 Kč, stopětasedmdesátky byly k mání za 8 500 Kč, předválečné dvěstěpadesátky za 10 450 Kč, modernější dvěstěpadesátky Duplex-Blok za 11 500 Kč a nechyběly ani čtyřdobé jednoválce 350 OHV, prodávané za 17 670 Kč.

## 1946 – Jawa 250 typ 11

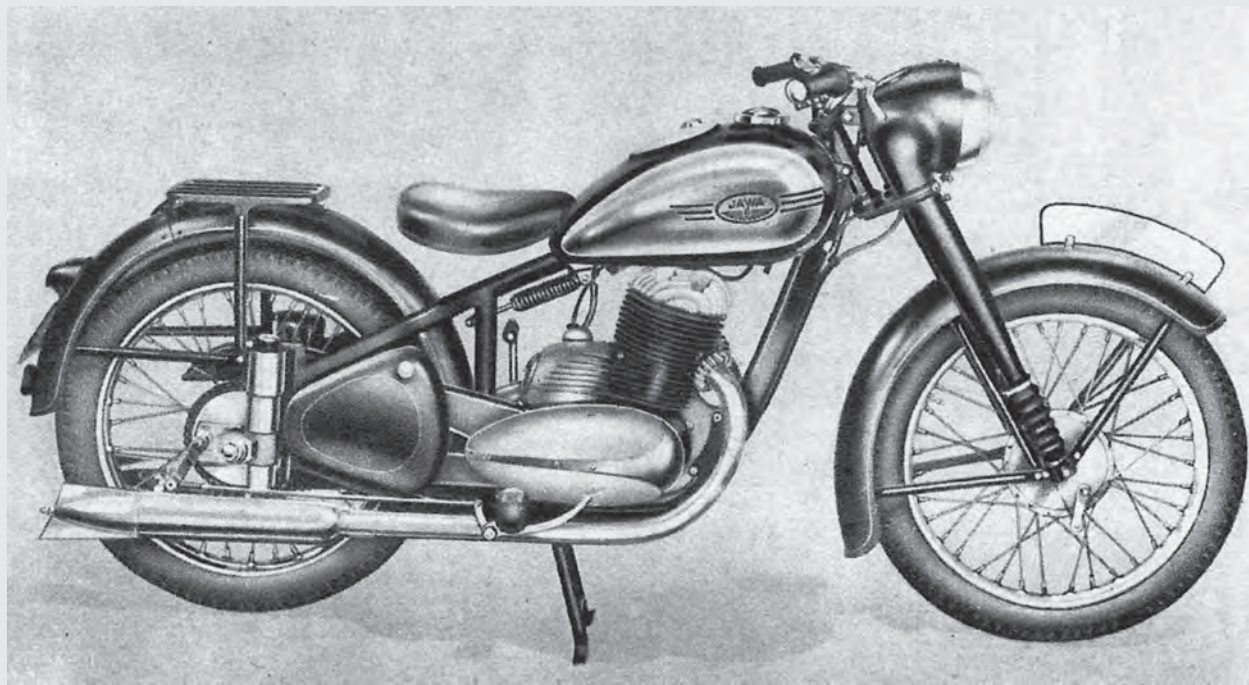
14. března roku 1946 byla schválena do výroby nová Jawa 250 typ 11. Ještě téhož roku bylo vyrobeno prvních 1 360 motocyklů (o rok později již 17 162 motocyklů), z nichž však většina skončila jako služební stroje orgánů státní správy, v národních podnicích nebo branných složkách. Ve volném prodeji byly nové Jawy 250 dostupné až od roku 1949.

V průběhu výroby byly postupně realizovány úpravy, jejichž periodizace i kvalitativní úroveň přibližně odpovídá změnám v začlenění továrny do organizační struktury tehdejšího průmyslu. V podstatě je možné vysledovat tři fáze: První zahrnuje roky 1946–1947, spojené s reorganizací vyvolanou poválečným vývojem společnosti a související především se znárodněním podle tzv. „Benešových dekretů“ z roku 1945. Za druhou etapu je možné považovat rozmezí let 1948–1949, kdy v podniku probíhaly změny odpovídající změnám společenského systému tehdejšího Československa, a třetí období, které by mohlo být vymezeno rokem 1950 až do ukončení výroby tohoto modelu, souvisí s osamostatněním Jawy a se zaváděním plánovaného socialistického hospodářství.

Nová dvěstěpadesátka Jawa byla poháněna dvoudobým jednoválcem o objemu 248,5 cm<sup>3</sup>, s rozměry vrtání 65 mm a zdvihu 75 mm, který dával výkon 8 k (5,9 kW) při 4 250 ot/min. Mírně vpřed skloněný válec byl vyroben z litiny, snímatelná hlava válce byla hliníková a z lehké slitiny byl vyroben i píst opatřený třemi kroužky, který měl vzhledem k použití systému vratného vyplachování ploché dno. Válec motoru prvních sérií měl o jedno chladicí žebro víc než pozdější provedení a do roku 1951 byl blok motoru opatřen prodloužením chladicího žebra až pod kryt karburátoru.



*Jawa 250 typ 11 na obrázcích z návodu k obsluze vydaného v prvním roce sériové produkce tohoto modelu – v roce 1946*





Se čtyřstupňovou převodovkou byl motor spojen prostřednictvím pětiamelové spojky a světovou novinkou byla patentově chráněná možnost řazení jednotlivých převodových stupňů, aniž by bylo nutné vypínat spojku prostřednictvím zvláštní páčky.

Pohonná směs byla připravována karburátorem Jikov typu 2924 umístěným pod odnímatelným krytem a i toto řešení bylo patentově chráněno. Výfukové plyny byly odváděny dvojicí výfukových kolen, na které navazovaly tlumiče s koncovkami ve tvaru rybího ocasu. Zapalování pohonné směsi ve spalovacím prostoru bylo bateriové, přičemž zapalovací cívka s ochranným odporem byla součástí spínací skříňky na horní straně palivové nádrže. Spínací skříňka vyrobená z hliníkové slitiny byla opatřena kontrolkami indikujícími zařazený rychlostní stupeň. K nastartování motoru sloužila nožní páka, jejíž souosé uložení s řadicí pákou bylo převzato od patentově chráněného řešení používaného značkou DKW.

Při návrhu rámu nového motocyklu se konstruktéři drželi pro značku Jawa tradičního řešení a pro stavbu zvolili trubku se čtyřhranným průřezem, ve kterém byla uložena pohonná jednotka osou klikové hřídele napříč. Konstruktivní řešení používané značkou BMW už ve třicátých letech bylo inspirací při návrhu tlumičů přední vidlice i způsobu odpružení zadního kola, přestože v průběhu vývoje bylo zkoušeno odpružení zadního kola po kružnici. Devatenáctipalcová kola byla opatřena jednostrannými bubnovými brzdami o průměru 150 mm.

Pro úspěch nové Jawy však byl vedle použitých konstruktivních řešení neméně důležitý její celkový vzhled, charakteristický nejen důsledným ukrytím kabeláže a lanek, designem pohonné jednotky, zahrnujícím zakrytování karburátoru, ale především zcela nově řešeným tvarem světlometu integrovaného do jednoho celku nejenom tachometr, ale i hlavní světlomet a horní část vidlice předního kola. V porovnání s předválečnými Jawami byla nově tvarovaná i palivová nádrž, která nesla na svých bocích logo továrny Jawa, zatím ještě doplněné o stylizované iniciály svého zakladatele – FJ. Od pozdějších výrobních sérií se první Jawy 250 typ 11 lišily i provedením blatníků, které byly užší a okraje měly

zahnuté směrem dovnitř. Zadní blatník byl dělený, zadní část bylo možné vyklopit směrem nahoru kvůli jednodušší demontáži zadního kola a byl vybaven pouze jedním párem vzpěr.

Jawa 250 typ 11 vážila 125 kg a dosahovala největší rychlosti 105 km/h při spotřebě paliva 3,5 l/100 km. V roce 1946 bylo vyrobeno 1360 kusů typu 11, o rok později již 17 162 motocyklů.

V roce 1948 šla Jawa 250 typ 11 do třetího roku sériové produkce a společenské změny po únoru 1948 se projeví i na jejím vzhledu. Iniciály FJ ve znaku na bocích palivové nádrže byly nahrazeny logem Zbrojovky Brno, která byla nadřízenou složkou Jawy. Na konstrukci i vzhledu Jawy 250 typ 11 se však objevily i takové změny, které byly vyvolány modernizačními vylepšeními anebo změnami v technologii výroby.

Nejvýraznější změnou zavedenou od výrobního čísla 11-46001 byla nová spínací skříňka z bakelitu umístěná na hřbetě palivové nádrže. Zapalovací cívka zatím zůstala součástí spínací skříňky, ale místo tří kontrollek zbyla jenom jedna – signalizující zařazený neutrální převodový stupeň – a přibyl ampérmetr.

Rok 1950 byl pro Jawu zlomovým v tom smyslu, že od 1. února 1950 dochází k jejímu odtržení od národního podniku Zbrojovka Brno, a znovu se tedy mění název továrny Zbrojovka Ing. F. Janeček na Moto Jawa, národní podnik. To se pochopitelně znovu projevilo i na vnějším vzhledu motocyklů. Přejmenováním změnou továrního loga na palivové nádrži, kde byl původní znak Zbrojovky Brno nahrazen prázdným kroužkem.

Změn však bylo pochopitelně víc. Zvnějšku byly dobře patrné na pohonné jednotce, která se od roku 1950 na první pohled lišila od starších variant zřetelně viditelnými svorníky válce a od konce roku 1951 i zkráceným spodním chladicím žebrem válce. Objem dvoudobého jednoválce 248,5 cm<sup>3</sup> i jeho základní rozměry zůstaly zachovány, takže výkon jen mírně vzrostl na 9 k při 4 250 ot/min.

Od roku 1950 se změnila vnitřní konstrukce předních tlumičů, kdy namísto jedné pružiny byly použity dvě pružiny spojené pístem, který současně plnil funkci tlumiče. Původní jediná dlouhá pružina bez tlumení při jízdě na horších vozovkách totiž často

propérovala až na doraz a tyto rázy byly přenášeny nejenom do držáků ramen vidlice, ale i do hlavy řízení a rámu motocyklu, což jistě nijak nepřispívalo ke komfortu jízdy ani k životnosti motocyklu. Změnila se velikost brzdových bubňů z průměru 150 mm na 160 mm.

V roce 1952 došlo ke změně číslování. K výrobnímu číslu přibyl rok výroby, takže výrobní číslo pak mělo tvar například 11-00001-52. Zadní blatník dostal od roku 1952 další pár svislých vzpěr, což souviselo s montáží nového typu zadního nosiče zavazadel, připevněného přímo na blatník bez dlouhých vzpěr.

Nástup nové modelové řady v roce 1954 znamenal ukončení výroby Jawy 250 typ 11. Původně plánovaného ročního objemu výroby přesahujícího 50 000 kusů se sice vzhledem k poválečné situaci

nepodařilo dosáhnout, celkový objem se za osm let produkce pohybuje kolem hodnoty 180 000 kusů, ale i tak je Jawa 250 typ 11 jako výchozí typ celé poválečné produkce nejvýznamnějším modelem celé historie značky. Jako první Jawa se jí navíc podařilo prorazit i na zahraničních trzích.

Po úspěchu na Salon de L'Automobile v roce 1946, odkud si Jawa 250 typ 11 odvezla zlatou medaili za design, a úspěšné premiéře na londýnské Motorcycle Show v roce 1948 následovaly objednávky prakticky z celého světa a Jawa 250 typ 11 se nakonec vyvážela do více než stovky zemí. A nejen to. Pro některé výrobce se design Jawy 250 typ 11 stal inspirací, jiní necouvlí ani před přímým kopírováním, zejména v těch zemích, kde nebyla zajištěna patentová ochrana, a další dali



Reklamní fotografie pro holandský trh