

motorna  
kolesa



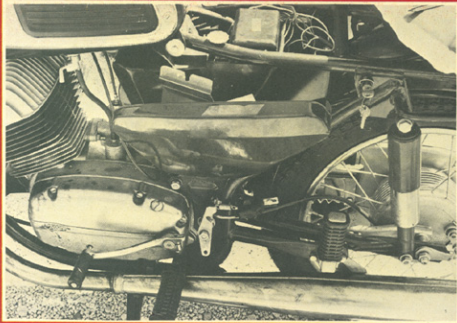
TEKST:  
Niko Mihelić

FOTO:  
Marjan Zaplatil

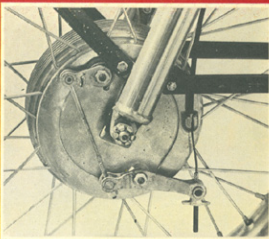


**JAWA  
350 -  
634**





Pod sedežem je akumulator z ostalimi električnimi deli, pod levim pokrovom pa vrečka z orodjem. (ZGORAJ) Prednja zavora je dvojna, vendar pa ni dovolj močna. (LEVO SPODAJ) Jawino srce je dvovaljni dvotaktni motor. Največja moč je 28 KM (SAE). (DESNO SPODAJ)



Ste se odločili kupiti JAWO? Vse lupo in prav! Vendar ne bodite Presenečeni, ko vam bodo v trgovini vzeli iz motocikla akumulator! Sami ga boste morali odnesti v akumulatorsko delavnico, da ga napolnijo, po motorno kolo pa boste lahko prišli, ko bo akumulator poln. Naj se vam ta uvod ne zdi čuden! Je pač posledica jeze. Ko smo prišli v Slovenija avto po testni motor, se nam je dogodilo prav to; z napolnjenim akumulatorjem smo prišli čez tri dni po motorno kolo. Mehanik na servisu nam je še pojasnil, da se akumulatorji preslabo kvalitete. Na zalogi pač ne morejo imeti polnih. Fletna reklama za motorno kolo, ki stane kar stari milijon ...

#### Jawa 634 naslednica modela californian

Razliko med tema modeloma vidimo že na prvi pogled. Nova java ima povsem nov okvir. Narejen je iz cevi in je dvojen, tako, da se motor v ovinkih ne zvija več. Ta sprememba je bila nujno potrebna, saj je pri starejših

modelih prav slab, enojen okvir povzročal nesreče. Nova java je sedaj bolj varna, vožnja z njo je v ovinkih prijetnejša, ker je lega na cesti boljša. Jawin dvovaljnik pa je v bistvu tak, kot je bil pred leti: enostaven, glasen in poln drobnim pomanjkljivosti.

Težave so se začele že takoj na začetku. Motor ni in ni hotel vžgati, pa smo morali zamenjati svečice. Po 100 km se je razhlajala ročica sklopke. Napaka se je še nekajkrat ponovila. Po 250 prevoženih kilometrih stase skoraj popolnoma odvili izpušni cevi in je napol zgorelo olje steklo po motorju in obleki voznika. Olje v menjalniku je treba pogosto kontrolirati, saj je bil nivo ob vsaki kontroli prenizek.

Vse vijake so slabo privili, pa tudi kontakti niso bili preveč trdni. V slabo voljo nas je spravilo tudi z oljem polito (zaščiten) orodje. Ko smo ga prvič uporabili, smo se temeljito umazali. Knjižica z navodili je napisana v nemščini; to bo marsikomu povzročalo težave. Slaba stran tega motorje je tudi, da

zavorna luč in hupa delata, pa če je v ključavnici ključ ali ne.

Motor nove jave je močnejši. Glavne ležaje in bata maže olje, ki je pomešano med gorivo. Pri starem modelu californian je bila posoda za olje pod sedežem! Menjalnik na štiri prestave je obenem nožni zaganjalnik. Zaradi tega prestavljanje ni natančno; voznik nima pravega občutka, kaj se dogaja v motorju. Pogonska veriga teče v posebnem ohišju, ki jo varuje pred vlago in prahom. Zavori sta na obeh kolesih bobnasti, na prednjem kolesu je dvojna, ki pa ne zavira tako, kot bi pričakovali.

Na gladkem cestišču zavira slabo, ko pa zapeljeta na valovit asfalt ali na pesek, kolo v trenutku zablokira. Ročica zadnje zavore je zelo mehka, tako da voznik nima pravega občutka, s kakšno silo mora zavirati.

Ob prvem vžiganju jave se ni dalo ugotoviti, ali je kontakt ali ne, kajti kontrolne lučke se v sončnem vremenu ne vidi. (Ponoči gorita obe



luči, ki prirzemo dolgo luč, merilnik hitrosti na našem motorju ni imel luči.)

28 KM dovolj za 125 kilometrov na uro

Javin motor vžiga brez protestov. Upravljanje tega motocikla je sila enostavno, motijo le neodno postavljene ročice. Smerni kazalci so bili tudi pri testni javi narobe priključeni, tako kot pri MZ. Tipalka za hupo je preveč občutljiva, saj se hupa oglasi že ob rahlem dotiku.

Luči prirzemo s ključem za kontakt, ki je preveč enostaven, motor lahko vžgemo že z navadnim žebljem. Jawa je na cesti precej bolj stabilna, kot so bile prejšnje. Vilice so dovolj mehke, da požirajo neravnine, zadnji amortizerji so pa skorajda premeški, posebno, če se peljata dve osebi. Največja hitrost bi bila za 350-kubični motor lahko še nekoliko večja, vendar je Jawa za večje hitrosti Prenevarena. Poraba goriva je velika, saj je motor na testu

popil od 5–9 litrov. 28 KM Pride do veljave predvsem pri prehitovanju do hitrosti 110 km na uro, ki jo ta motor z lahkoto doseže. Menjalnik na 4 prestave ima prestavna razmerja izbrana tako, da motor dobro potegne, če se peljeta dve osebi. Na motorju pa ni vzvratnega ogledala. Vožnja je zaradi tega nevarna, saj ta motor ni tako hiter, da ga ne bi prehitel noben avtomobil; voznik se mora zato neprestano ozirati nazaj, kar je nevarno. Jawa 350 je najmočnejši motor, ki ga je pri nas moč kupiti po sorazmerno nizki ceni. Cena in dober okvir sta skorajda edino priporočilo, ki govori temu motorju v prid. Lastnik se bo znašel v neugodnem položaju, ko bo hotel kupiti kakšen rezervni del. Rezervnih delov zaenkrat ni, iz izkušenj s stariji modeli pa vemo, da bo pri tem kljub „stroгим“ predpisom najbrž ostalo. Škoda, ker motorno kolo, ki v osnovi ni slabo, in je sorazmerno poceni, ni izdelano bolj kralitvelno. Novim lastnikom želimo več užitkov pri vožnji z javo, kot smo jih imeli mi.

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** dvovajni (pokončna vajla) — dvotaktni — vrtna in gibl 85 x 85 mm — gibna prostornina 349,47 kubičkov — kompresija 9,2 : 1 — največja moč 28 SAE KM pri 5000 vrt/min — litrska moč 81,8 SAE KM — največji navor 2,08 kpm pri 4260 vrt/mina — glavni iz lahke litine — IKOV 2-26 SBD6 uplinjač s stranskim pivcem — mazanje glavnih ležajev z oljem v gorivu — 3,5-odstotna mešanica — zračno hlajenje — akumulator 6 voltov 15 Ah — dinamo 6 voltov 75 vatov.

**Prenos moči:** primarni prenos z dvojno verigo (prestavno razmerje 1,82 : 1) — vodilna odra sklopka — litri-stopenjski menjalnik, prestavna ročica na levi strani (obtemen zaganjalnik) — prestavna razmerja 14,82 : 1; 6,28 : 1; 4,89 : 1 — pogon zadnjega kolesa z verigo (prestavno razmerje 2,89 : 1).

**Kolesa:** jeklena ploščča (spredaj in zadaj 2,15 B x 18) — gume spredaj 3,25 x 18, zadaj 3,50 x 18.

**Osvetl:** dvojen iz cavi — zadaj nihajne vilice uprte na dve blažilnika z vzmetmi (gib 90 mm) — spredaj teleskopske vilice (gib 150 mm).

**Zavore:** spredaj in zadaj bobnaste 160 mm (spredaj teleskopska dvojnja).

**Mere in teža:** dolžina 2060 mm — širina 710 mm — višina 1065 mm — teža 167 kg — dovoljena skupna teža 347 kg.

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 16 litrov — rezerva 2,6 litra. Zmogljivost: teža na KM (in voznik 75 kg), 9 kg — največja hitrost (tovarniški podatki) 110–120 kilometrov na uro — poraba goriva 4litre na 100 km pri 80 kilometrih na uro.

## NAŠE MERITVE

**Naše meritve:** Testni motor je pred meritvami prevozil 900 km.

**Največja hitrost:** 125 km na uro leže, 110 km na uro sedé, (zalet 3 km, poprečje treh meritov).

**Pospeški:**

0—40 km na uro	2,4 sek
0—60 km na uro	5,5 sek
0—80 km na uro	9,3 sek
0—100 km na uro	12,8 sek

400 m brez zaleta 17 sek (končna hitrost 105 km na uro).

100 km brez zaleta 36 sek (končna hitrost 125 km na uro).

**Poraba goriva:**

Najmanj 4,8 litra (potovanje, nikoli hitreje od 75 km na uro).

Največ 9,2 litra (ostra vožnja, pogosto prestavljanje). Po mestu od 5,4 do 7,3 litra.

**Natančnost merilnika hitrosti:**

40—36
60—65
80—74
100—93
120—109
140—125

## HVALIMO

nizka cena

dobre luči

dober okvir

## GRAJAMO

prevelika poraba

slabe zavore

neodlična izdelava

prevelik gib prestavne ročice

nepriredna armaturna ploščča

ni vzvratnega ogledala

**Proizvajalec:**

JAWA Trída Dukelskych Hrdinu 47 Praga 7  
Zastopnik: Slovenija avto, Ljubljana, Celovška 150

Cena: 9508,45 din  
Obvezno zavarovanje: 181,00 din  
Cestnina: 140,00 din