



Ko je veliki kupec ostal brez denarja, tudi motociklov ni več dobival. Za prodajo na zahtevnejših trgih pa so bile potrebne spremembe. Za začetek pri videzu motociklov, ki so bili predolgo tako ostro klasični, da med kupci po svetu niso zbujaši širšega zanimanja. Kljub trpežnosti konstrukcije, zmerno dobrim voznim lastnostim in nizki ceni. Make up je bil tudi prvi izvedljiv korak, kajti denarja za konkretne posege v posodobitev v Jawi ne spravijo skupaj.

Prvi korak, ki je obogatil jawo 350 TS, je bila vgradnja prednje hidravlične kolutne zavore v model 639,0, ki je pridobil tudi manjši oklepak okoli prednjega žarometu in bolj vesele barve. Drugo je ostalo tako, kot je bilo: dvojen jeklen cevni okvir, v njem vpét dvovaljni dvotaktni zračno hlajeni motor s 343,5 kubika in največjo močjo 17 kW pri 5250 vrtljajih v minuti. Na srečo je bilo na motociklu še vedno dovolj kroma in dovolj bogate opreme, da je bil za kupca, ki se je oziral za poceni individualnim prevozom ali pa ob prvih korakih v motociklizem, kar dober nakup. Za zelo zmeren denar je dobil uporaben motocikel. S prednjo kolutno zavoro tudi občutno varnejši v vožnji.

Jawa 640 pa je že vsaj dva koraka naprej. Tehnika je sicer še vedno taka, kot smo jo že poznali, povsem nove pa so oblike. Oblikovalci so imeli bolj proste roke ali pa več posluha in naredili so dopadljive poteze. Nič več robate oglatosti, nič več de-

Vozili smo: JAWA TS 350-639
JAWA TS 350-640

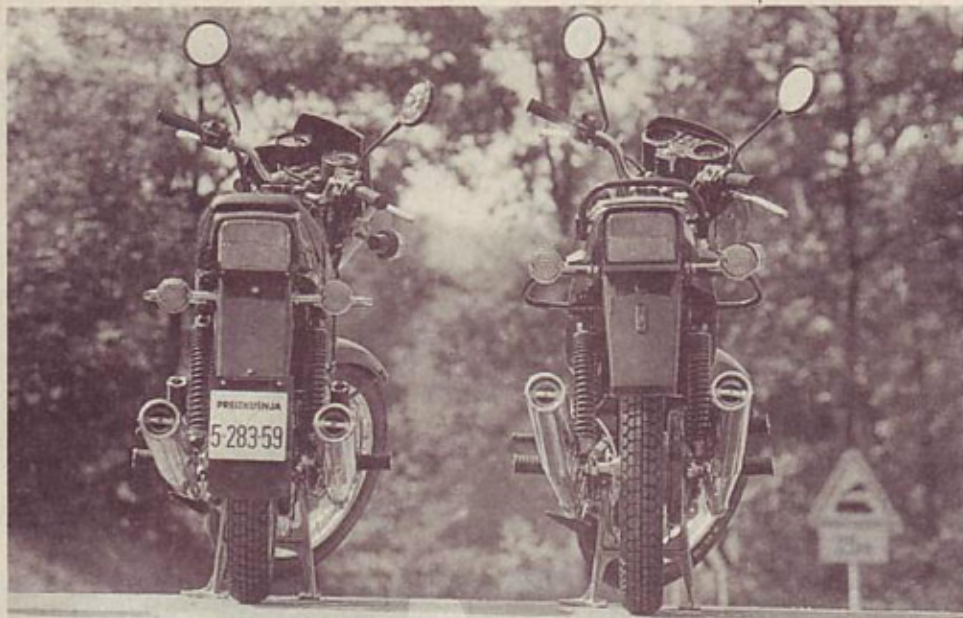
Levo model 639,
desno model
640 v izvedbi
»blue style«

OPAZEN MAKE UP

V Jawi so držali besedo in niso odstopili od programa. Lepo v vrsto so nam poravnali svoje nove motocikle, s katerimi naj bi vsaj začasno uredili sedanje razmere, ki so se močno poslabšale po korenitih spremembah na sovjetskem vzhodu, ki je bil najboljši kupec Jawinih motociklov. In hkrati zahtevno nezahteven: za nizko ceno je želel trpežen motocikel, modni tokovi niso bili kdo ve kako zaželeni. Večina proizvodnje je končala v nekdanji Sovjetski zvezi. To je bila politična usmeritev, ki je Jawo omejevala.

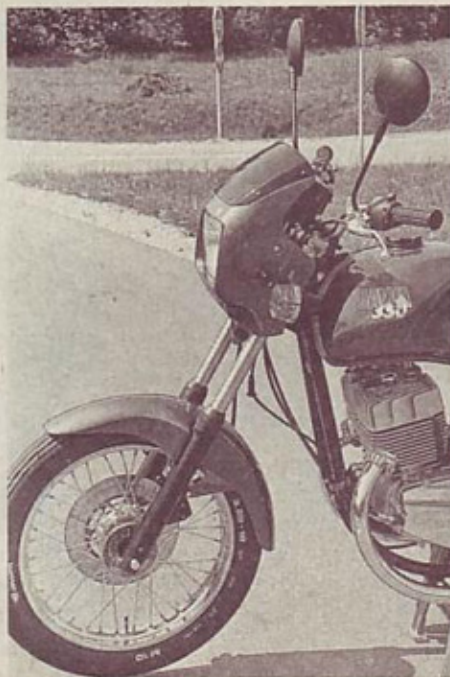
tajlov, ki so podrejeni le funkcionalnosti ter nizkim stroškom. Jawa 350 je postala lep motocikel. Prav simpatično so na prednje kolo (fantje, žične napere na svetleče kromanih kolesih prihajajo v modo!) poveznili športno ukrojen blatnik. Štiriočlat žaromet so s števcu vred ovili s simpatičnim oklepkom, ki so ga dopolnili s temno dimljenim pleksijem. Posoda za gorivo se lepo navezuje z bočnima stranicama, ki obrobljata prostoren, stopničasto oblikovan sedež, zaključen z aerodinamičnim repkom in uporabnim kovinskim ročajem za sopotnika. Vse skupaj pa so odeli v živahne barve. Rdeča je lepa. Testni motocikel je bil kovinsko





Na desni: nova jawa 350 je elegantnejša.

Prednji del: klasične teleskopske vilice, dopadljiv aerodinamični oklep in nad prednje kolo poveznjen športno eleganten blatnik.



Ostrejše nagibe v levo omejuje parkirna opora.



moder, s sijočim kromom ob straneh prav dopadljiv.

Dopadljiv je tudi elegantnejši, ne preglobok zadnji blatnik. Tako kot na nekdanj priljubljenem modelu kalifornija, so tudi na modelu 640 izpušni cevi strmo privzdignili in ju vzporedno poravnali s spuščajočimi se linijami sedežne obrobe.

Pozornost pri pomlajevanju motocikla izkazujejo nekateri detajli. Tako je prednji žaromet s pomočjo ročice na aerodinamičnem oklepu preprosto nastavljiv po višini. Površine motorja so bolj pazljivo obdelane, sijoče. Električna napeljava je bolj urejena. Motocikel je v celoti lepši. Zakaj so ob sedežu ohranili tovornjaško štrleča ročaja, si pa ne znam razložiti.

Težko bi rekel, da iz motocikla opazno izstopa, kje vse Jawa varčuje, da ohranja dovolj nizko in zanimivo ceno. Kajti motocikel je bogato opremljen. Tako je v armaturni blok vstisnjen merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov, poleg je merilnik vrtlja-

jev, vmes pa serija kontrolnih lučk. Spodaj, na sredini, je vstisnjena kontaktna ključavnica. Res je, da detajli izžarevajo manj prefinjenosti v izdelavi, kot smo je vajeni iz ponudbe na Zahodu.

Parkiranju služita bočna ali sredinska opora. Ogledali sta dve. Pogonska veriga je zaprta v ohišje, kar je sicer že malo iz mode, toda verigi zaščita pred nesnago dobro dene.

Preprost pločevinast ključek krmili kontaktno ključavnico. Potem je treba prestavno ročico zasukati nazaj, da jo uporabimo za pogon motorja. Dvovaljni dvovalnik rad vžge in se zavrti z značilnim glasom, ki izdaja javo. Glas izpušnih cevi oznanja, da se motor ne vrti zelo visoko. No, saj tudi ni namenjen dirkaškimi podvigom, pač pa lagodnemu nabiranju kilometrov pri zmernih hitrostih. Motocikel namreč zmore potegniti dobrih 120 km na uro.

Pogled na dokaj ozke kolesne obroče in gume znamke Barrum, poznane že desetletja, ne zbuja

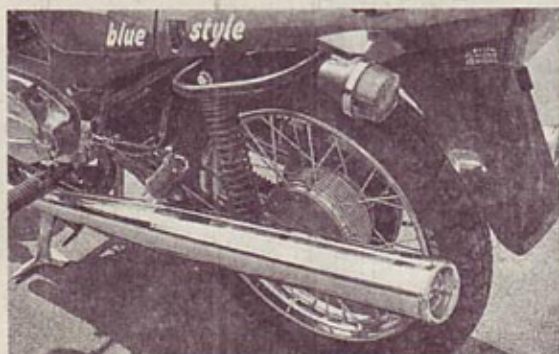


občutka, da se je z jawo mogoče hitro peljati skozi ovinke. Toda motocikel se presenetljivo dobro odreže tudi na vijugastem asfaltu, kjer v tla drsajoča sredinska parkirna opora glasno oznanja, da je motocikel na meji.

Kolut na prednjem kolesu pozdravljam. Še danes imam namreč v spominu spužvast občutek mehansko vodene bobnaste zavore, ki je bila jawina šibka točka. Kolut zavira zelo dobro, občutek na ročici je tisti pravi, dovolj trd, da je mogoče zavirati ostro in s poslušom. Boben na zadnjem kolesu je v pomoč, izstopa pa ne.

Jawa 640 je od modela 639 občutno lepša, zanimivejša. Ob zmerni ceni motociklist dobi 154 kg suhe teže uporabnega motocikla, ki se noče kosati s konkurenco po zmogljivostih in bogastvu detajlov. Zato pa je občutno cenejši, manj zahteven.

Mitja Gustinčič
Foto: Srđan Živulović



Tehnični podatki

Motor: dvovrstni vrstni – dvotaktni – zračno hlajen – vrtna in gib 58 x 65 mm – prostornina 343,5 ccm – kompresijska razmerje 1:9,8 – največja moč 17 kW pri 5250 vrtljajih/min – največji navor 32 Nm pri 4750 vrtljajih/min – uplinjač 1 x jikov 2928 CE – baterijski vžig – nožni zaganjač

Prenos moči: verižni primarni prenos – večploščna sklopka v oljni kopeli – štirstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

Okvir in vzmetenje: dvojni cevni okvir zaprtega tipa, izdelan iz jeklenih cevi – spredaj teleskopske vilice s hodom 150 mm – zadaj nihajne vilice s parom oljno vzmetnih blažilnikov s hodom 80 mm

Kolesa in gume: kolesa z jeklenim obročem in žičnimi naperami spredaj in zadaj dimenzije 2,158 x 18 – guma spredaj 3,25–18, guma zadaj 3,50–18

Zavore: spredaj 1 x hidravlična kolutna s kolutom premera 265 mm – zadaj mehanska bobnasta zavora premera 160 mm

Mere in teža: dolžina 2110 mm – višina 1070 mm – širina 750 mm – teža motocikla 152 kg – posoda za gorivo 17 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 120 km na uro – poraba goriva 3,8 litra na 100 km

Zastopnik: Avtoimpex d.o.o., 61000 Ljubljana, Celovška 150

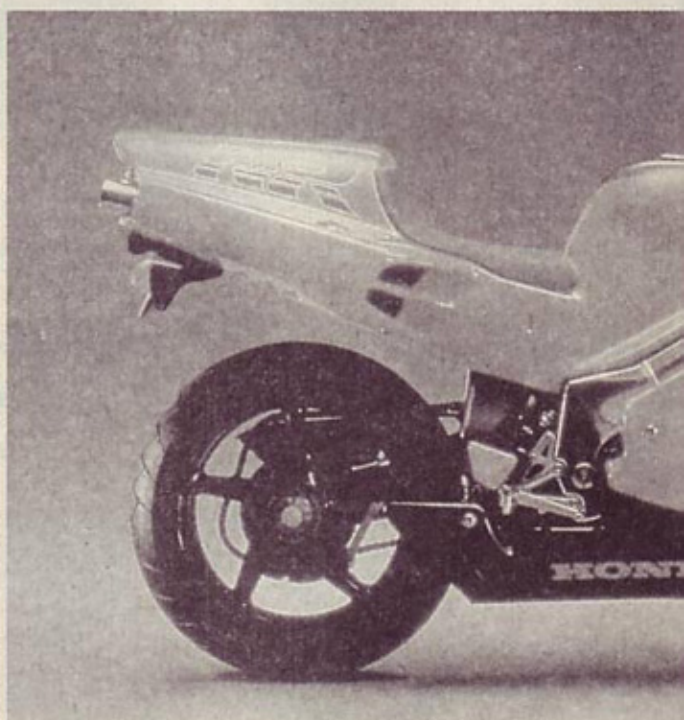
Cena (orientacijska, do registracije):
Jawa TS 350 tip 639 140.172,00 SIT
Jawa 350 tip 640 143.100,00 SIT



Sposojeni test:

HONDA NR 750

TRENUTEK RESNICE



Honda NR 750

Italijanski Motosprint in angleški Motor Cycle News sta imela srečno roko: na kratko, toda dovolj za test v detajle so vzeli v roke najboljši motocikel, ki ga je Hondi uspelo sestaviti, model NR 750. Motocikel ni le višek tehnologije. Je tudi prav nesramno drag. Kajti, realno gledano, ne ponuja nič takega česar ne bi bilo mogoče užiti na motociklu, ki stane štirikrat manj.