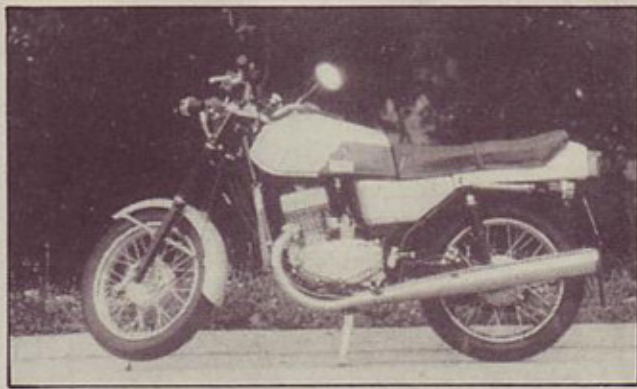
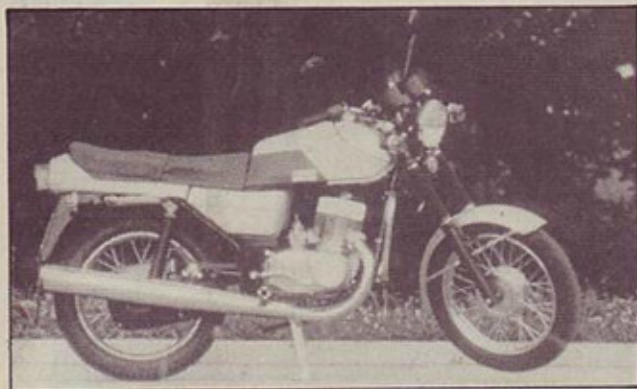


Test: »JAWA TS 350«

Vzhodni motocikli, mednje sodijo seveda tudi Jawini, številnim opazovalcem razvajenega okusa (po japonskem motociklističnem receptu) izvablajo nasmeh »da so zastareli, iz mode, za časom, pravijo.

Toda, gospodje, nikar takoj na ostro! Za 12.500 dinarjev in pripadajoče davke ne boste voznega motocikla našli nikjer – razen jave, seveda. To je sicer skromen motocikel, toda opremljen z vsem, da lahko postane zanesljiv, neutrujen in nezahteven sopotnik skozi napore življenja.





Motocikel zadovolji oči, oprema je bogata

Teško bi rekli, da pri Jawi ne znajo delati motociklov. V daljnem letu 1929 je na Češkem gospod Janeček v svoji tovarni orožja izdelal motocikel s 500 kubičnim štiriktaktnim motorjem izdelanim po licenci Wanderer (Nemčija). Iz začetnic imen izhaja tudi ime JA-WA. Prvi motocikel kakšnega večjega uspeha ni zabeležil, saj je bil za čase prihajajoče ekonomske krize – predrag. No, razvoj se ni ustavil, kajti prvencu je sledil leta 1932 še 175 kubični dvotaktni motor v okviru iz prešane pločevine. V istem času je bil dokončan tudi 350 kubični štiriktaktni motor z električnim vžigom. Dve leti kasneje so predstavili 250 kubični dvotaktni motor. Leta 1935 so imeli že svoj 500 kubični dirkalni motocikel s kompresorjem na motorju!

Med drugo svetovno vojno so v Jawi, kljub nemški zasedbi, snovali motocikle in popravljali obstoječo vojaško motorno tehniko. Po koncu vojne pa je Jawa pričela izdelovati za tiste čase najlepše motocikle. Najbolj zanimiv je bil motocikel s 250 kubičnim enovaljnim dvotaktnim motorjem, štirimi prestavami z nožnim krmiljenjem, cevničnim okvirom, spredaj teleskopsko vilico, zadaj parom blažilnikov.

Razvoj pri Jawi je bil bogat, ponudba motociklov široka, od 50 do 500 kubikov, z dvotaktnimi in štiriktaktnimi motorji (odmične gredi v glavi!).

Leta 1955 imajo pri Jawi celo paleto hitrostnih dirkalnih strojev, ki pa še niso povsem konkurenčni zahodnim modelom. Takšna je bila usoda 125, 250 in 350 kubičnih štiriktaktnih strojev. Toda leta 1960 je Jawa 350 že druga na svetovnem prvenstvu, za MV Agosto!

Jawa je v 60 letih vodilna med motociklističnimi imeni, tako tehnično kot oblikovno, veliko tudi izvažajo.

Po športni plati je videti pri Jawi dvotaktni stroj s sesanjem preko vrtečih se kolutov leta 1965. Ta 250 kubični dvovaljni motor je zmozel lepoto 43 konjev pri 12.000 vrtljajih. Leta 1969 pa je Jawa briljirala z dvotaktnim 350 kubičnim štirivaljnim motorjem z valji na V, sesanjem preko štirih vrtečih se kolutov in električnim vžigom. Motocikel je vozil legendarni Bill Ivy, drugi voznik pa je bil Čeh Stastny. Ivy je kmalu ogrozil Agostinija in le težka nesreča na dirkališču Sachsenring je ustavila zmagovito pot jave 350, ki je bila s 70 konji takrat najmočnejši motocikel!



Vozniku na očeh

Zapiranje

Politične spremembe so bile vzrok, da je industrija nazadovala, se zapirala za državne meje in takšna je bila tudi »razvojna perspektiva« Jawa. Motocikli so sicer ostali v proizvodnem programu, v omejevalnih vrednih količinah, toda nazadoval je razvoj. Osnovna formula je bila izdelovati cenene, robustne, enostavne motocikle za vsakdanjo rabo.

Tak je tudi motocikel Jawa TS 350. V osnovnih konstrukcijskih linijah je motocikel znan že desetletja. Kljub poudarku na količinski proizvodnji pa so Čehi motocikel posodabljali, pač času primerno. Toda od osnovnega vodila, to je cenenosti (pa ne na račun vzdržljivosti) se niso oddaljevali. Tako je mogoče na motociklu videti detajle, ki nikakor ne ustrezajo nivoju motociklov Zahodne proizvodnje, so pa učinkoviti.

Motocikel, ki je napredaj na našem trgu, je bil posodobljen 85-86 let. Takart so prišli do besede oblikovalci, ki so uveljavili živahnije barve, malce preoblikovali komponente motocikla, izpili detajle. Tako je bil dosežen dokaj sprejemljiv rezultat, ki je zadovoljil tudi zahodnega kupca. Kajti Jawa se tudi v motociklistično bogato založenem Zahodu dobro prodaja. Seveda. Ni napak, stane pa manj kot povprečni 125 kubični motocikel. In človeku, ki ve kaj išče, ta motocikel tudi dovolj.

Na pogled, bolj od daleč sicer, je motocikel všečen. Veliko kroma in zanesljiv. Motor sam skozi leta ni bil deležen sprememb, če odštejemo sodobnejši vplinjač in sodobnejše oblikovane pokrove ohišja. Enako velja tudi za sklopko in štiristopenjski menjalnik. Oba sta robustna, vzdržljiva. Menjalnik je dobro stopnjevan, le počasen pri vklapljanju in z ročico, ki ima pretirano dolg hod. Je pa zanimivo pri Jawi, da ročica menjalnika služi hkrati tudi kot ročica za zagon motorja. Še bolj zanimiva pa je avtomatika sklopke, ki je v svetu ni mogoče najti. Prestavna ročica je namreč povezana s krmiljenjem sklopke, pa tako voznik s premikom prestavne ročice vključi tudi sklopko. Zadeva postane uporabna, če počli pletenica na ročici sklopke, saj je kljub temu mogoče speljevati in varno prestavljati. Pa tudi sicer je avtomatika praktična, saj vozniku ni potrebno za prestavljanje uporabljati ročno krmiljenje sklopke. Na daljših potovanjih je to prispevek k udobju.

Slabo plat Jawinih motociklov, šibko električno napeljava (6V), so na modelu TS 350 odpravili. Motor je opremljen z alternatorjem izhodne vrednosti 15A-14V. Z 12 V instalacijo je motocikel veliko pridobil, tako na zanesljivosti kot tudi uporabnosti.



Znan motor

Ostalo – je zanimivo. Motocikel poganja znan vrstni dvotaktni dvovaljni, ki je zračno hlajen, sesanje krmilita bata, gorivo dovaja en vplinjač Jikov Ø 28 mm. Motor je izdelan iz aluminija, tako tudi valja motorja, ki imata vtisnjeni puši iz železne litine. Motor se maže z oljem, ki se ga v predpisnem razmerju dodaja gorivu (mešanica). Res je, da se zato dimi iz izpušnih cevi, toda sistem je zanesljiv. Motor sam skozi leta ni bil deležen sprememb, če odštejemo sodobnejši vplinjač in sodobnejše oblikovane pokrove ohišja. Enako velja tudi za sklopko in štiristopenjski menjalnik. Oba sta robustna, vzdržljiva. Menjalnik je dobro stopnjevan, le počasen pri vklapljanju in z ročico, ki ima pretirano dolg hod. Je pa zanimivo pri Jawi, da ročica menjalnika služi hkrati tudi kot ročica za zagon motorja. Še bolj zanimiva pa je avtomatika sklopke, ki je v svetu ni mogoče najti. Prestavna ročica je namreč povezana s krmiljenjem sklopke, pa tako voznik s premikom prestavne ročice vključi tudi sklopko. Zadeva postane uporabna, če počli pletenica na ročici sklopke, saj je kljub temu mogoče speljevati in varno prestavljati. Pa tudi sicer je avtomatika praktična, saj vozniku ni potrebno za prestavljanje uporabljati ročno krmiljenje sklopke. Na daljših potovanjih je to prispevek k udobju.

Slabo plat Jawinih motociklov, šibko električno napeljava (6V), so na modelu TS 350 odpravili. Motor je opremljen z alternatorjem izhodne vrednosti 15A-14V. Z 12 V instalacijo je motocikel veliko pridobil, tako na zanesljivosti kot tudi uporabnosti.

Motor je vpet v soliden dvojni zaprt okvir izdelan iz jeklenih cevi. Tu najdemo precej motociklistične klasične. Tako je vzmetenje spredaj s teleskopsko vilico oljno vzmetnega sistema s hodom 150 mm. Zadek je oprt na klasično cevno nihajno vilico in par teleskopskih blažilnikov, ki jima je mogoče nastavljati trdoto vzmeti (tristopenjsko).

Priznati je treba, da je motocikel kljub izredno nizki ceni bogato opremljen. Tu je prednji žaromet premera 180 mm, dobro vidni smerokazi, sodobno oblikovana (malce netočna) stikala na krmilu, par vzratnih ogledal, armaturna plošča, ki jo sestavlja okrogla merilnika hitrosti in vrtljajev ter med njima štiri kontrolne lučke. Parkiranju služi centralno stojalo in bočna opora.

Pred motorjem je na okvir pritrjen cevni lok za varovanje pred poškodbami. Za dviznim, zaklenjenim sedežem je nekaj malega prostora za drobnarije. Isti ključ zaklepa motocikel in sedež. Dobra je tudi zaščita pred mokroto izpod koles, saj sta blatnika povezana globoko nad kolesi, zadnji pa je opremljen tudi z gumijasto zavesico. Omeniti velja tudi, da je veriga sekundarnega pogona zaprta v ohišje, kar je dolgi trajnosti in redkemu vzdrževanju vsekakor v prid. Istemu namenu služita tudi gumijasta mehova na krakih prednje teleskopske vilice.

Manj razveseljivo je, da je motocikel obut v zelo povprečne gume Barum. Tudi zavore so manj razveseljivi elementi tega motocikla: spredaj duplex bobnasta, zadaj enojna bobnasta. Res je, da sta nekako kos zmogljivostim motocikla, toda občutek v roki je (tudi zaradi mehanskega krmiljenja) dvomljiv.

Grajo zasluži tudi primitivna kontaktna ključavnica, ki je že desetletja nespremenjena – motocikel je namreč mogoče vžgati tudi z debelejšim žebljem.

Na cesti

Motocikel, ki smo ga od firme Avtoimpex iz Ljubljane dobili na test, v začetku ni razveselil. Pa ne motocikel sam, pač pa nemarnost, ki jo kaže pripisati pivovski pripravi in ki rodi pri kupcu nezadovoljstvo: prestavna ročica je bila previsoko nastavljena, prednji žaromet je svetil tik pred kolo in motor je deloval le z enim valjem. Ročica plina se ni z lahkoto vračala v osnovni položaj.



Jawa TS 350 – klasične linije

Tehnični podatki

Motor dvovaljni, dvotaktni, zračno hlajen, vrtna x gib 58 x 65 mm, prostornina motorja 343,47 kubicov, kompresijsko razmerje 10,2:1. Moč 19 kW (25,8 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti. Večploščna sklopka v aljni kopeli, štiristopenjski menjalnik.

Okvir dvojen, zaprt, cevni. Spredaj teleskopska vilica s hodom 150 mm, zadaj par blažilnikov s hodom 90 mm. Kolo spredaj 2,15–18 z gumo, 3,50–18, zadaj 2,15–18 z gumo 3,50–18. Zavora spredaj bobnasta duplex e 180 mm, zadaj enojna bobnasta e 160 mm.

Dimenzije: dolžina 2110 mm, višina 1070 mm, širina 750 mm, teža 152 kg. Rezervoar 18 litrov, rezerva goriva 2,5 litra.



Izpuhi dobro dušijo hrup, veriga je zaprta v ohišje, zavesica za blatnikom je proti mokroti s tal



Vzmetenje je solidno. Manju navdušajo gume in povprečne zavore

Zoprni! Se posebej, če kupec ni več uporabe orodja.

Vžiganje: poteg ročice čoka na uplinjaču, pipica za gorivo »na odprtost«, sproščeni in za vžig pripravljen vzvod menjalnika, kontakt. Motor je vžgal vsakič z lahoto, na prvi sunek. Po vžigu se vzvod menjalnika sam vrne v osnovni položaj.

Voznik na motociklu udobno sedi. Lega je turistična, pokončna, neutrudljiva. Privaditi se je treba dolgega hoda prestavne ročice, pa je motocikel hitro domač. V rokah je lahkoten, s težo 152 kilogramov povsem obvladljiv.

Motocikel ni športnik, to morate vedeti. Kajti motor zmore moč 26 konjev. Ima pa ugoden navor in tako je vožnja s tem motociklom zelo tekoča. Motocikel dobro pospešuje, brez navora zmaguje klanec in tudi obljubljena hitrost 120-128 km na uro zna biti nekaj višja.

Za udobje je poskrbljeno. Vzmetenje je solidno, možnost nastavitve vzmeti zadnjih blažilnikov pa je udobje ob vožnji sopotnika povečala. Grbine na asfaltu jawa dobro pogoltno.

So pa prisotne vibracije, ki jih povzroča dvovaljni. Vozniškega udobja ne motijo pretirano, zrcalijo pa se v tresočih vzratnih ogledalih in trepetajočih iglah merilnikov hitrosti – vrtljajev.

Nezahteven voznik, ki rabi delovno živinče, bo imel jawa 350 rad. In tudi tisti, ki obujajo spomine na motociklistično tehniko izpred 10 ali 20 let, bodo z jawa uresničili svoje sanje. Voznik, ki bo zamenjal originalni gumi s parom solidnejše obutve, pa si bo lahko omislil tudi nekaj več voziške športnosti.

Na vsak način, jawa TS 350 tistemu, ki ima plitvino v žepu in razmišlja o motociklu – nudi veliko.

foto: Srdjan Živalović



Vedno in povsod NOPIK JE ZMAGOVALEC

Podnevi in ponoči, v zaprtih prostorih in na prostem, v naravi in na mestnih zelenicah – NOPIK učinkovito odganja komarje v razdalji od 3 do 6 metrov. Ker je zelo majhen, velik je kot vžgalnik, je zelo praktičen in povsem neškodljiv. NOPIK je elektronska pripravica, ki kontinuirano deluje s pomočjo 1,5 ali 9 V baterij. S povzjetjem pošljemo 3 modele: NOPIK – 1,5 V, ki učinkuje na razdalji 3 m, cena 49 din, NOPIK P – 9 V – ki učinkuje na razdalji 6 m, cena 99 din, NOPIK 200 – 220 V, cena 148 din. Kupci morajo plačati še poštno stroške. Če naročite 10 pripravkov NOPIK, vam eno podarimo.



ELDA elektronika

55400 Nova Gradiska, p.p. 31, Nade Dragosavljević 62, tel. 055/63-837 i 65-826, teleks 28589 elda yu