• TOINEN NUMERO •

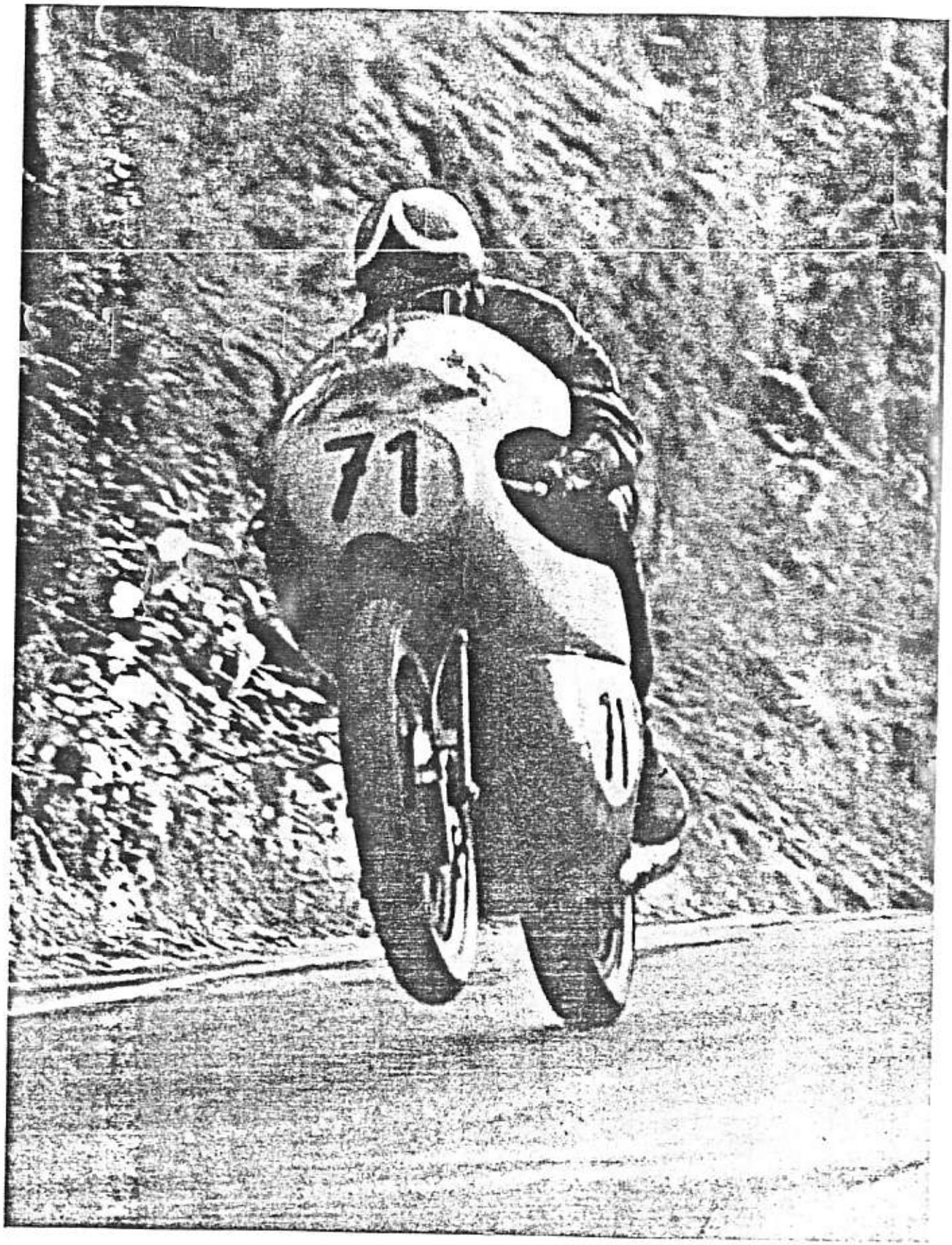
"JAWASAKKI" -

UUTISET: 2

MAAILMAN PARAS 2-TAHTINEN

• MAALISKUU 1984 •

JAWA



MIES JOKA YRITTI KAIKKENSA

Tshekki Frantisek Stastny Pyynikin ajoissa 60-luvun alussa Jawallaan ja kuten kuvasta näkyy, niin vauhtia koneesta löytyy. Ajoi muuten harjoituksissa nopeimman ajan.

Uusia Jawasakkilaisia:
Laatupyörän harrastajapiiri laajenee ja se on positiivista.

- Pekka Järvinen Sipulitie 21 04400 Järvenpää puh. 90/280920
Pyörät: -Jawa-CZ 250cc vm. 1957 (entisöity)

- Keijo Pussinen 07980 Kuninkaankylä puh. 915/79162
Pyörät: - Jawa 250cc vm. ? isopyör. (käyttöentisöity)
Löytyy: - Jotain pientä läh. käytett. Jawa-osaa

- Raine Seppä Koivukyläntie 47 B 91 01350 Vantaa 35 p. 90/8710482
Pyörät: - Jawa-CZ 250cc vm. 1955 (ajopyörä, alkuperäinen)

-Leo Hakkarainen Muskettitie 25 02680 Espoo 68 p. 90/541942
Pyörät: -Jawa 250cc vm. 1951 (työn alla)

-Jouko Romppanen 95230 Maksniemi p. 980/83203
Pyörät: - Jawa-CZ 250cc vm. 1962 (työn alla)

-Kauko Aittomäki Kivanderintie 21 C 36 00620 H:ki 62 p. 90/725059
työpuh. 90/7073113 aamuisin.
Pyörät: - Jawa-CZ 175cc vm. 1962 (työn alla)

- Veikko Luomi Maauunintie 19 E 36 01450 Vantaa 45 p. 90/ei ole
Pyörät: - CZ-125cc vm. 1974 typ. 984
- CZ-125cc vm. 1973 typ. 476 2kpl

-Jörgen Mandell Vanha Viertotie 23 00300 H:ki 30 p. 90/584186
Pyörät: - Jawa Enduro typ. 410 vm. 1969
- Jawa Six-Days 250cc vm. 1962
- Jawa 50cc typ. 550 vm. ?
- CZ-typ. 477 useita vm. 1973-74-75
- CZ-typ. 476 useita vm. 1973-74-75

-Esko Erkkilä Jukolanahde 1 A 5 02180 Espoo 18 p. 90/5911/450 työhön
Pyörät: - Cezeta-Skootteri vm. 1959 typ. 501 (työn alla)
- Em. pyörän osat kiinnostaa

- Olli Blomgren Solistintie 2 Q 53 00420 H:ki 42 p. 90/5636941
Pyörät: - Jawa 250cc vm. 1951 (työn alla)
Löytyy: - Em. Jawan uutta osaa jonkin verran mm. etu+takalokas. ym.

-Pekka Jolkka Viljontie 12 40800 Vaajakoski p. 941/262173
Pyörät: - Jawa 50cc 2kpl vm. 1957 ja 1958
- Jawa 250cc vm. 1954 (osina) isopyör.
- CZ-150cc vm. 1951
- Cezeta-Skooter vm. 1963
- Cezeta-Tavaraskootteri typ. 505 vm. 1963

-Olavi Peltonen Linjakuja 4 06100 Porvoo 10 p. 915/146077
Pyörät: - Jawa Six-Days 250cc vm. 1960-62 (työn alla)
Löytyy: - Em. Sixin käytettyä osaa jonkunverran

-Pertti Tilli Raatimiehenkatu 4 C 64 06100 Porvoo 10 p. 915/148564
Pyörät: - Jawa Six-Days vm. 1958 250cc
- Jawa Cross vm. 1961 250cc

-Hannu Toivanen Metsämäentie 3 07170 Pornainen p. 915/47483
Pyörät: - Useita Jawoja osina 250-350cc
Löytyy: - Pari käyt. IC:n laturia

-Seppo Mäkelä Lukurinne 5 02180 Espoo 18 p. 90/523881
Pyörät: - Jawa 350cc vm. 1953 (työn alla)

-Aulis Eerola Emännäntie 1 01670 Vantaa 67 p. 90/5631122 työhön
Pyörät: - Jawa 250cc vm. 1953 (käyttöentisöity)

Uusia senkun riittää.....

- Pasi Kyllönen Rajakatu 33 88900 Kuhmo p. ei ole
Pyörät. - Jawa-CZ 150cc vm. 1955 (käyttöpyörä)

- Jouni Polkko Kyllärinrinne 4 C 26 01800 Klaukkala p. 90/8796491 ilt.
Pyörät: - Jawa-CZ 250cc vm. 1961 (työn alla)
Löytyy: - Jotain käyt. 175cc osaa

-Pekka Remander Kiviparintie 5 C 25 00920 H:ki 92 p. 90/3493167
Pyörät: - Jawa 50cc vm. ?
- Jawa 250cc vm. ? (työn alla)

-Esa Varkia Hämeenkyläntie 14 02660 Espoo 66 p. 90/543626
Pyörät: - Jawa 250cc vm. 1953 (entisöity ja museoajoneuvo)

-Kauko Suntioinen Tietoniekantie 2 F 48 40740 Jyväskylä 74 p. ei ole
Pyörät: - Jawa 350cc vm. 1953 (työn alla)
- Puch 250cc vm. 60-luvun alusta

-Janne Tompuri 49930 Vaalimaa p. ei ole
Pyörät: - Jawa-CZ 250cc vm. 1960 ? (työn alla)

-Tapani Piippo Koulukatu 3 89200 Puolanka p. 987/51333 iltaisin.
Pyörät: - Jawa-CZ 250cc vm.1959 (työn alla)
- Jawa Six-Days 250cc vm.1960-62 (käyttöentisöity)
- Jawa-Cross 350cc vm.? (käyttöentisöity)

- Simo Nieminen Kiiskintie 3 13600 Hämeenlinna p. 917/24237
Pyörät: - Jawa Six-Days 250cc vm.1960-62 (työn alla)

TERVETULOA PORUKKAAN/JAWASAKKIIN.

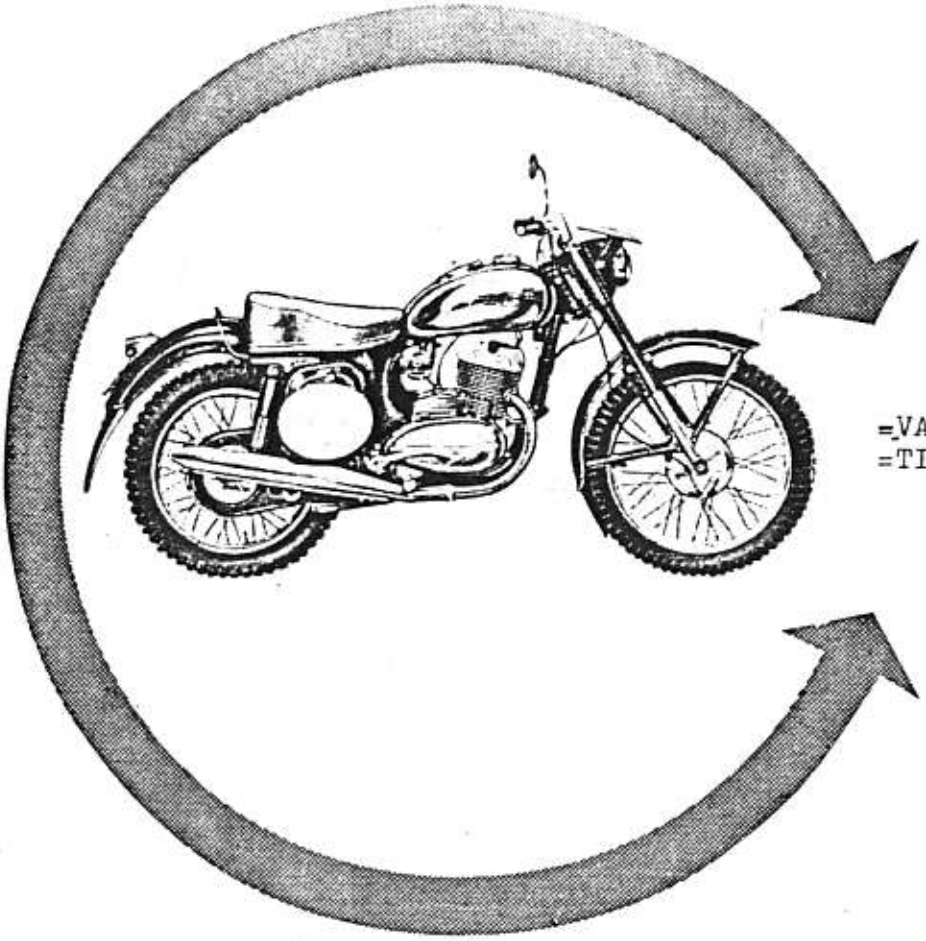
Toivoo minä ja muut. *Jelo*

Tähän loppuun on minusta hyvä laittaa pieni huomautus. Muutamat Jawasakkilaiset nimiä mainitsematta ovat ilmeisesti pitäneet tätä lehteä kohtuuttoman kalliina, koska eivät ole katsoneet aiheelliseksi maksaa sitä kymppiä, joka on lehden hinta. He varmaan tietävät sen itse ja voin ilmoittaa, että en pane yhtään pahakseni, vaikka he sen vielä näin jälkikäteenkin maksaisivat.
Ei sitten muuta, kuin kaikkia hyvää teille kaikille Jawasakkilaisille.

PS: N:ro 3:een olisi mukava, jos saisin teiltä muilta taas vähän aineistoa lehden sisällöksi. Kaikenlaine kelpaa, myös ostettevaa ja myytävää yms.

JAWA

KOVIEN KISOJEN YKKÖNEN!



=VARAOSIA JA
=TIEDOTUKSIA

-Pekka Virtanen puh. työ: 924/11511 ja koti: 924/11512
Jawa 250cc koneen keskitappeja runsaasti 10:-/kpl
-Jussi Vesa Joensuu puh. 973/87234
Jonkinverran uutta Jawa-osaa
-Gulf-huolto E. Polvi Harjunsalmi, Kuhmoinen puh.919/50040
Hieman uutta Jawa-osaa vielä
-Vespa-Keskus R. Okkonen Vantaa puh. 90/898001
Uutta Jawa ja CZ-osaa jonkunverran
-Hänninen puh. 944/61971 tai 61661
Saattaa olla uusia Jawa-releitä? (edell. N:rossa ollut Paavo Vuorenmaa antoi vihjeen)
-Pakoputkia mallin mukaan tekee Piikkiön Metallituote/Jansson
Puh. 921/726141
-Jawan äänenvaimentimia pitäisi tehdä Onni Nortunen Pietarsaaressa Puh. 967/13666
-Kaikissa jousiongelmissa voi kääntyä Vantaan Jousiteos OY puoleen,
Puh. 90/8746745
-Sähköongelmissa kannattaa kääntyä Jawasakkilainen Kauko Aittomäen puoleen, (hallitsee muuten Chekin kielen). Puh. 90/725059 tai työ aamulla 90/7073113
-Kauko Suntioinen Jyväskylästä, myös Jawasakkilaisia ilmoitti Jawan päävaraosaliikkeen Tshekkoslovakiassa. Osoite on: Platnéřska 11 Praha ja liikkeen nimi on: MOTOTECHNA.

KORJAUKSIA ED: NUMEROSTA:

-Jyrki Patrikaisen Jawa typ.559 onkin vm.1967 ja CZ-sport onkin 175cc ja vm. 1969.
-Antero Aution puh. suunta 965 on väärä, pitää olla 963. H/
-Veteraanirallin v.1984 paikka ei olekaan Kouvola, vaan Ratasalmi ja se pidetään heinäkuun viimeisenä viikonloppuna.

TAPAHTUMIA:

Itäpyöräralli ajetaan 4-6 toukokuuta Parkanon Vahojärvellä,(Jawasakkilaiset mukaan.)
Kevään Rompepäivät pidetään vanhassa tutussa paikassa Kukkahallissa Työpajankatu 2, 00500 Helsinki 50. 14.4.1984 TERVETULOA.

jat.seur.siv.....

Suomen historian ensimmäiset Jawasakkiajot ajetaan 19.5.1984

Kunnian ensimmäisenä järjestäjäpaikkakuntana on saanut Mäntsälä johtuen mm. siitä, että siellä ja sen ympäristössä asuu paljon Jawasakkilaisia ja onhan se hieman keskemmällä Suomea, kuin Helsinki.
Kokoontuminen tapahtuu seuraavasti: Ne kaverit, jotka asuvat lähempänä Mäntsälää, kokoontuvat keskustan läpimenevän tien varrella olevan ravintola Hirvenkruunun pihaan klo. 10.00-11.00 välisenä aikana. Ne kaverit taas, jotka asuvat lähempänä Keravaa, tai muuten katsovat paremmaksi kokoontua Keravalla, kokoontuvat Keravan Esson pihaan klo. 9.00-10.00 välisenä aikana. Tarkoitus on sitten porukalla ajaa Mäntsälään klo. 11:toista.
Perillä sitten nähdään, mitä tuleman pitää. Lisätietoja lähinnä ajo-ohjeista yms. voi kysellä Veikko Koskelta Keravalta p.90/247896 ja Mäntsälästä Osmo Salomaalta p.915/80089. TERVETULOA JOUKOLLA.

Myytävää ja muuta tietoa:
Uutta koneen osaa 350cc löytyy Petri Makkoselta Joensuussa,
Puh. 973/ 87177
Käytettyjä Jawan koneita löytyy Tarmo Saloselta Tampereella,
Puh. 931/ 413343
Jotain pientä uutta Jawa-osaa löytyy Joensuun Moottoripyrä nimiseltä firmalta. /Immonen, Puh. 973/ 24470
Kari Murto Kaakkolammintie 23 37630 Valkeakoski Puh.937/43394 myy 2 kpl Jawa 250cc vm.1952 ja 1953 täyd. entisöimiskelpoisia n.500:-/kpl
Lisäksi pyöriä seuraa käytettyä Jawa-osaa mukana.

Muuta en sitten tällä kertaa saanut kasaan, mutta onhan tässäkin jotain ja ehkä joku löytää lehdestä jotain mieleistä. Kiitos.

Lopuksi vaan kaikkea hyvää jatkoa kaikille "Jawasakkilaisille" ja toivottavasti keväällä on taas paljon lisää ainutlaatuisia valiopyöriä liikkeellä. TSAU.

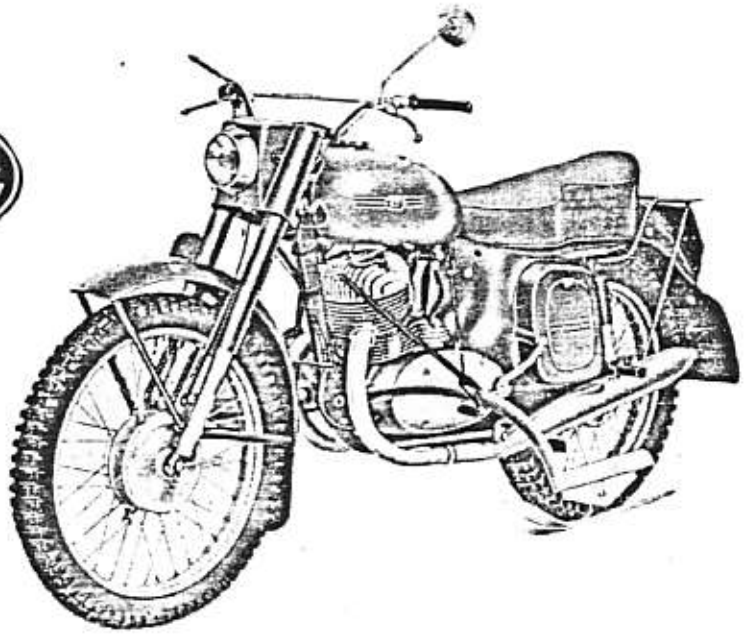
Veikka

Tarinaa Iisalmen poikien "lokikirjasta" matkalta Iisalmi-Piikkiö-Iisalmi, viime kesänä Veteraaniralliin.
Matka oli todella unohtumaton, kuten seuraavasta saatte lukea.

Päätimme lähdöstämme oikeastaan vasta edellisenä iltana: huomenna lähdetään klo.5.00. Lähtövalmisteluissa yön kähmässä huomasimme, että minun 350:ni lataus ei yrityksistä huolimatta ala toimia. Apu löytyi Hirvilammin Juhan samanlaisen pyörän laturista, vaihdoimme siitä kentän minun pyörääni. Juhan "metsämallissa" oli sama vika jonka päätimme korjata Patrikaisen Jyrkin luona aamulla, Jyrki kun asui sopivasti matkan varrella. Aamulla 5.00 starttasimme Juhan kanssa kotipihasta ja katkaisin kytkinvaijerin, olkoon tuumimme. Jyrkin luona vaihdettiin Juhan pyörään laturi ja matka alkoi 6.00. Pielavettä kohti hurisiti CZ 125 sport -75 edellä, Juhan Six-Days "metsämalli" keskellä ja allekirjoittaneen 350 -68 tai -69 viimeisenä sinisessä savupilvessä. Ensimmäiset 10 km sujuivat hyvin, sitten minun pyöräni otti ja pysähtyi, lähti kuitenkin taas käyntiin ja matka jatkui. Päästiin pari kilometriä ja taas sama juttu. Tätä jatkui Keiteleelle asti; välillä puhdistettiin ja säädettiin kaasutinta, välillä taas vain istuttiin ja ihmeteltiin. Keiteleellä teimme radikaaleja muutoksia sytytykseen ja kaasariin ja matka jatkui minun pyöräni osalta onnellisesti. Aikaa oli kulunut 3,5 tuntia,(80km). Jyväskylä-Tampere väli meni hyvin. Juhan pyörässä ilmeni ylikuumenemisongelmia ja tulpan "syöntiä", ei kuitenkaan mitään vakavaa. Orituvalla hajosi minun pyöräni oikean pytyn kärjet. Ne vaihdettiin. Loppumatka Piikkiöön sujui ilman suuria ongelmia, joskin katkennut kytkinvaijeri hieman vaikeutti ajoa taajamissa. Perillä oli kuitenkin hauskaa, kuten kaikki tietävät. Perustettiin Jawa-kerho ja ihailtiin muiden niin hienoja pyöriä. Tulomatkasta voisi kirjoittaa kirjan. Jyrkin eriomaisesti toiminut CZ:i jatkoi erinomaista esitystään koko tulomatkan, samoin minun 350:ni. Juhan Jawa sensijaan alkoi aiheuttaa ongelmia. "Piikit" tulpassa ja pienet kiinnileikkautumiset olivat yleisiä ja hidastivat matkantekoa "hieman". Baareissa vierailtiin kahvilla ja Jämsässä käytiin automuseossa. Mitään kiirettä ei ollut.
Konginkankaalla se sitten tapahtui. Juhan pyörän kulku tyssäsi kokonaan. Koko matkan jatkunut navakka vastatuuli oli tehnyt tehtävänsä ja kiertokanki sanoi sopimuksen irti (katkesi). Hinasimme pyörän huoltoasemalle ja jätimme sinne. Minun Jawani kulki viimeiset 150km kahden hengen kuormalla paremmin kuin koskaan ennen. Loppumatkalla ei sitten pysähdyttykään enää kertaakaan. Matkaa oli tehty yhteen suuntaan 569km ja aikaa meni menomatkalla 13 tuntia kun sitä "rauhallisella" tulomatkalla meni vaivaiset 12 tuntia.
Jawani söi polttoainetta 4.8 l/100km.
Keikka oli todella unohtumaton ja kaikesta huolimatta onnistunut.

Terveisin: NIKKE

JAWA



— VOITTAJIEN PYÖRÄ

Kirje kerholaiselta:

Terve Veikko

Kiitos lehdestä. Olin lievästi yllättynyt, että ensimmäisestä lehdestä löytyi heti näin paljon Jawasta kiinnostuneita. Sillä eihän nykyaikana tälläistä "halpaa" kaksitahti itäpyörää oikein pidetä minään. Täytyy olla vähintään Englantilainen tai Saksalainen pyörä. Mutta sanoisin kuitenkin, että pitkä pätkä Suomen moottoripyöräilyhistoriaa on kirjoitettu Jawalla ja CZ:llä. Joten annetaan näille se arvo joka niille kuuluu. Ja mikäpä sitä tänään paremmin nostaa kuin mahdollisimman suuri joukko Jawalle vihkiytyneitä. Mitä enempi liikenteessä ja mitä paremmin laitettuja, aina parempi. Sillä osiakin näyttää löytyvän sentään kotimaastakin aika hyvin, ainakin 60-luvun pyöriin. Toivottavasti vaan kanssaveljet ja sisaret antavat kuulua itsestään edelleen ja kirjoittavat juttuja Veikolle,,ja auttavat häntä osaltaan tekemään tätä lehteä ja vetämään tätä porukkaa, jonka hän on vapaaehtoisesti hinaukseensa ottanut. Ja olisihan se mukava joskus porukalla kokoontua jonkun järven rantaan tarinoimaan ja katsomaan silmänkantamattomiin ulottuvaa Jawamerta.

Terveisin: Pekka Jolkka

Pekalle tiedoksi, että yleensä 50-luvun isopyöräisen Jawan vanteet olivat Kromatut, voi olla, että jossain harvoissa tapauksissa vanteet olivat jotain muuta.

PS.

Kari Mutanen, eli kaveri, jolta voi tiedustella Jawapaidoista puh: n:ro on 973/633633.(Ensimmäisessä n:rossa sitä ei ollut.)

Jawasakkilaisten puutteita:

-CZ-175 moott. sivupellit (tai 150cc) vm.1954, vaihtaisin -62 250cc vast. pelteihin. Jouko Romppainen Puh: 980/83203

-Typ. 353 vm.1961 (isopyör.) sivupellit, tunnistamaton Jawan lyhdyn kuoren yläosa (samanlain. kuin 559, ilman virtaluk. reikää) ja käytetty 559 kone. em. osat olisi myynnissä.

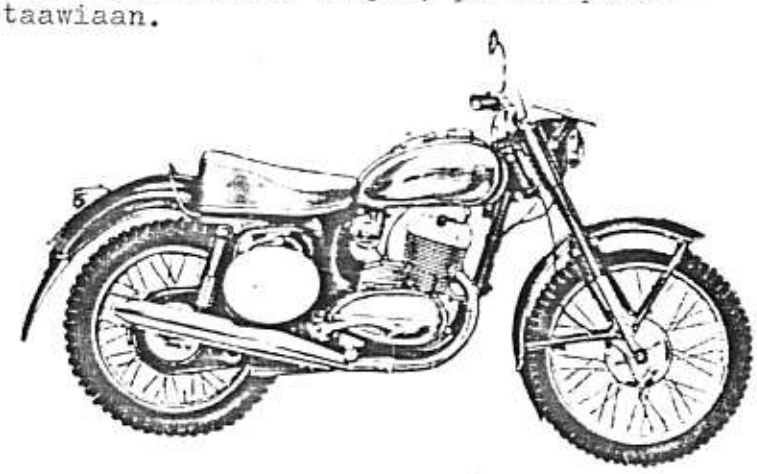
-Tarvitsen 559:n ketjusuojan ja ohjekirjan, sekä NSU super-Maxin osat kiinnostaa vm. 1960-62 250cc.

Jyrki Patrikainen 977/43625 viikonlopp.

-Jawa 500cc ehjät koneen lohkot olisivat enemmän kuin tarpeelliset. Veikko Koski Puh. 90/247896 tai 90/245083

PS. Minulta löytyy jonkinver. uutta Jawa-osaa mm. pikkupyör. etulokasuojia a/130:- kpl, sekä isopyör. takaplungerin kromiholkkeja a/10:- kpl koosta riippumatta, ym. Lisäksi hoidan VMPK:n (veteraanimoottoripyöräklubin) uusien Jawa-varaosien varastoa, sekä myyntiä. Huom. ei ole peltiosia, kuin 50cc Jawaan.

Lisäksi, joka mahdollisesti rakentaa Skodaa, niin niihin minulta löytyy myös kaikenlaista pientä osaa kautta linjan, paitsi peltiosaa aina "piikkinokasta"octaawiaan.

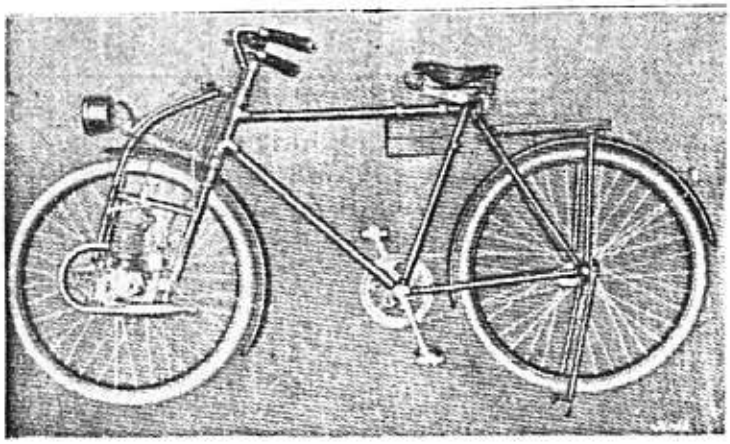


SIIHEN VOITTE LUOTTAA

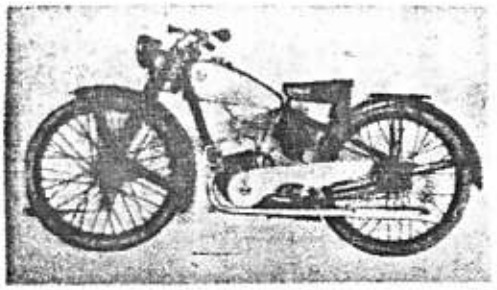
ČZ-historiaa

Näkymä ČZ-tehdassalista vuodelta 1933.

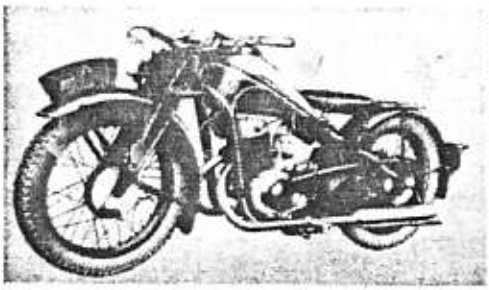
Kirjaimet ČZM ovat lyhenne sanoista Českè Zàvody Motocyklovè eli Tšekkiläinen Moottoripyörätehdas. Moottoripyörien lisäksi ČZM valmistaa mm. työkaluja, työstökoneita, autojen automaattivaihteistoja, rullaketjuja sekä automaattisia valmistuslinjoja. Viimeksimainittuja on esimerkiksi ZKL-laakeritehtailla, Tatra ja Škoda-autotehtailla ja Ursus-traktoritehtailla.
Vuonna 1919 aloitti silloinen osakeyhtiö Českà zbrojovka (Tšekkiläinen asetehdas) käsiaseiden valmistuksen Strakonicessa, Etelä-Böömissä. Jo vuonna -22 otettiin yhtiötunnuksena käyttöön kirjaimet ČZ.
Vuonna 1929 aloitettiin ČZ-polkupyörien tuotanto. Koska polkeminen on hikistä puuhaa, varustettiin polkupyörät tehtaan omilla apumoottoreilla heti samana vuonna. Samaan aikaan aloitettiin tehtaan omavaraisuuden voimakas kehittäminen. Vuonna -33 olivat vain magneetot, kuulalaakerit ja epämetalliosat alihankintatavaraa.
Vuonna 1936 siirryttiin asetuotannosta yhä enemmän moottoripyörien valmistukseen aloittamalla 98-kuutioisten kevytmoottoripyörien tuotanto. Sotaan mennessä oli mallivalikoima entisestään laajentunut: valmistettiin myös 175-, 250-, 350-, ja 500-kuutioisia.
Sodan jälkeen aloitettiin valmistus uusin mallein. Putkirunkoinen kolmivaihteisella blokikoneella varustettu ČZ 125/b tuli markkinoille 1947. 1949 aloitettiin teleskooppihaarukkaisen sataviisikymppisen valmistus. Jo vuonna 1950 oli tässä 150-kuutioisessa takajousitus. Sodanjälkeinen vaurastuminen vaikutti myös moottoripyöräteollisuuteen; ČZM:sta tuli eräs maailman suurimmista valmistajista ja 100000 kpl:n vuosituotanto ylitettiin 1959.
1940-luvun lopulla aloitti ČZ myös kilpapyörien valmistuksen. ČZ on menestynyt erityisesti luotettavuusajossa, RR:ssä ja motokross-kilpailuissa. Nykyisinkin ČZ-motocrospyörät tarjoavat erinomaisen tehon ja loistavat ajo-ominaisuudet ollen siten hyvin vaikeita voitettavia. Myös Matkailukoneiden kehittäjänä ČZM on maailman huipulla. Viime vuosina ovat tärkeimpiä olleet 250- ja 350-kuutioiset matkailupyörät. Vuonna 1984 ČZM aloittanee kokonaan uudenlaisen 350- kuutioisen nelitahtimallin valmistuksen.



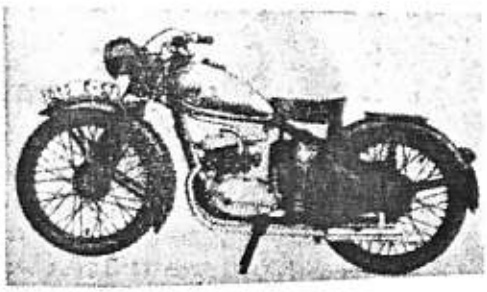
ČZ-apumoottoripolkupyörä vuodelta 1929, jolloin moottoroitujen kaksipyöräisten valmistus aloitettiin Strakonicessa.



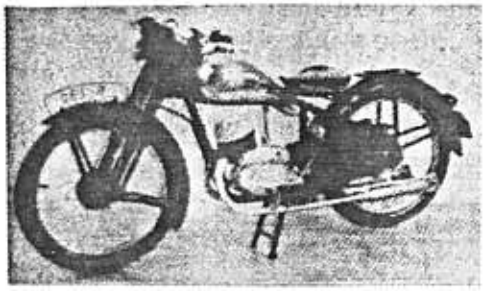
98-kuutioinen ČZ vuodelta 1936. Pyörässä oli putkirunko ja kaksi vaihdetta.



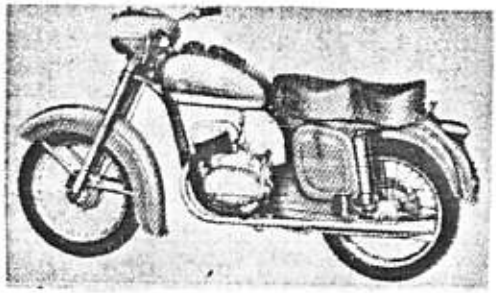
ČZ 350 -39. Vankka kaksoisrunko ja edistyksellinen konstruktio.



ČZ 125/b vuodelta 1947, jolloin alkoi moottoripyöräilyn nousu.



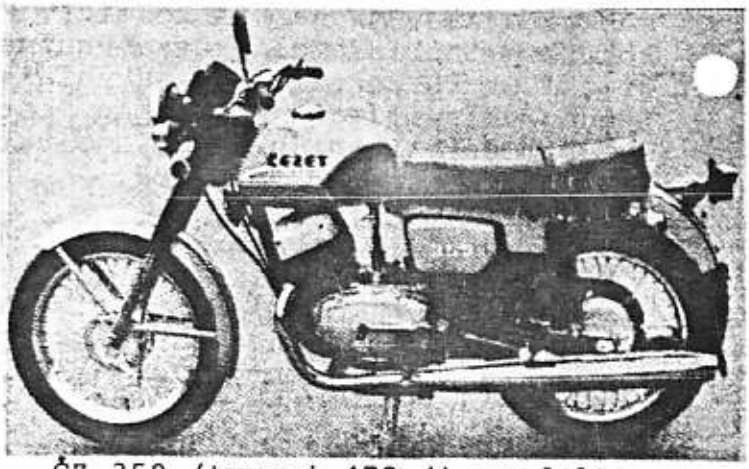
ČZ 150 -49. Vuotta myöhemmin pyörä sai takajousituksen.



Ensimmäiset JAWA-ČZ -pyörät tehtiin -53. Niissä oli 150 cm³ ČZ-moottori ja hydraulinen vaimennus edessä ja takana.

250-kuutioinen motocrosspyörä ČZ 968 vuodelta 1962 on eräs kaikkein menestyneimmistä crossipyöristä.

ČZ MX 125 (tyyppi 511) 1970-luvun puoliväliltä. Tällä mallilla saavutettiin mm. merkkimaailmanmestaruus.



ČZ 350 (tyyppi 472.4) vuodelta 1980.

TÄSSÄ MUUTAMIA ČZ:PYÖRIÄ.

Tšekkoslovakialainen Jawa tunnetaan kaikkialla

Jawa-moottoripyörillä on tilillään jo satoja voittoja mitä erilaisimmissa kilpailuissa.

Jawa-moottoripyörät ovat niin Tšekkoslovakiassa kuin muualla tunnettuja luotettavuudestaan. Ja luotettavuus merkitsee nimenomaan laatua. Osoituksena tästä on se tosiasia, ettei Týnec nad Sázavouhun, missä Jawa-merkkistä moottoripyörää valmistetaan, ole viimeisten vuosien aikana tullut ainuttakaan palautusta. Kaikki työntekijät ovat nimittäin tietoisia siitä, että juuri heidän työstään riippuvat ajajan terveys ja elämä. Itsekontrolli on täällä sen vuoksi itsestään selvää. E[illegible] tulokset? — virheellistä tuotetta ei[illegible]ntaalta pääse missään tapauksessa ulos. Jawa-merkin mainetta ei pilata.

Jawa luotiin miehitysvuosina

Jawa-tehtaalta lähtee päivittäin 350 uutta moottoripyörää. Ensimmäiset tämänmerkkiset moottoripyörät valmistuivat Týnec nad Sázavoussa vuonna 1929. Sen jälkeen on tehtaalta lähtenyt lähes 2,5 miljoonaa moottoripyörää, joista enemmän kuin puolet on mennyt vientiin. Harvat toki tietävät, että Jawa-merkin menestys oikeastaan syntyi toisen maailmansodan aikana, vuonna 1942. Ajatus syntyi Tšekkoslovakiassa fasistisen miehityksen aikana vuonna 1942. Sitten seurasi kaksi vuotta erittäin salaista työtä. Asentajat, teknikot ja työläiset työskentelivät sananmukaisesti natsien silmien alla oman elämänsä uhalla — valmistaessaan uutta moottoripyörää, joka sitten vuoden 1944 puolivälistä saakka oli hajoitettuna piilossa odottamassa vapautusta ja aikaansa.

Tuli vuosi 1946. Uusi tšekkoslovakialainen Jawa 250 "Feder" esiteltiin kansainvälisessä näyttelyssä Pariisissa. Akkiä se oli kaikkien huomion kohteena ja ajanmukaisimpana kaikista koneista se sai ensimmäisen sodanjälkeisen kultamitalin. Tämä tšekkoslovakialaisten moottoripyörien vaikuttava tulo kansainväliselle näyttämölle herätti tietysti suurta huomiota ja kiinnostusta ulkomailla, mikä heijastui heti suurena vientinä. Jawa-moottoripyörät 250 ja 350 olivat myös todella maailmantasoa ja menivät nopeasti "läpi" kansainvälisillä markkinoilla. Sen loistavaa valmiutta kuvastaa sekin, että sillä oli niin suuri etumatka kilpaileviin tuotteisiin nähden, että sitä valmistettiin samanlaisena vain pienin osaparannuksin aina vuoteen 1954 saakka, ja se pysyi koko ajan kansainvälisessä kärjessä.

Myös toisella tyypillään — jota nimitettiin "keinuksi" ja valmistettiin täydet 20 vuotta — saavutti Jawa hyvän maineen. Ja näiden hyvien perinteiden jatkeena valmistetaan myös nykyistä 350-kuutioista konetta tyyppiä 634, jonka tuotanto aloitettiin vuonna 1974.

Jawa-moottoripyörät ovat tähän mennessä saavuttaneet jo satoja voittoja mitä erilaisimmissa nopeus- ja maastoajoissa vuoristo-, hiekka- ja jääradoilla. Mutta huolimatta naisten itsenäistymisestä on tämä kaikki puhtaasti miesten alaa, samoinkuin katuajotkin. Itse tehtaassa on kuitenkin näkymä toinen...

Naiskäsien työtä

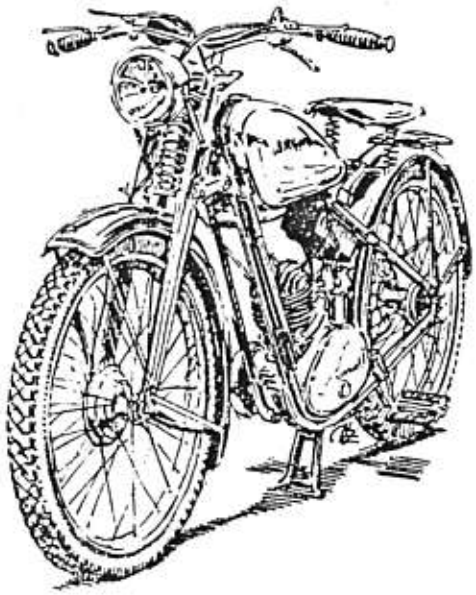
Mitä erilaisimpien ratojen rohkeitten miesten vahvat koneet ovat ennen kaikkea hentojen naiskäsien työtä. Yli puolet Týnec nad Sázavoussa Jawa-tehtaalla työskentelevistä työläisistä on naisia. Ja on ennen muuta juuri heidän ansiotaan, että näistä moottoripyöristä ollaan kiinnostuneita yli 130 maassa.

Kuljemme pitkin asennushihnaa, jossa koneet kootaan. Silmiemme edessä syntyy moottoripyörä toisensa jälkeen. Ensin liitetään puitteet moottoriin, sitten lisätään: tulee ohjauslaitteisto, pyörät, pakoputket, valaistuslaitteet, suuntaviitat, tankki...

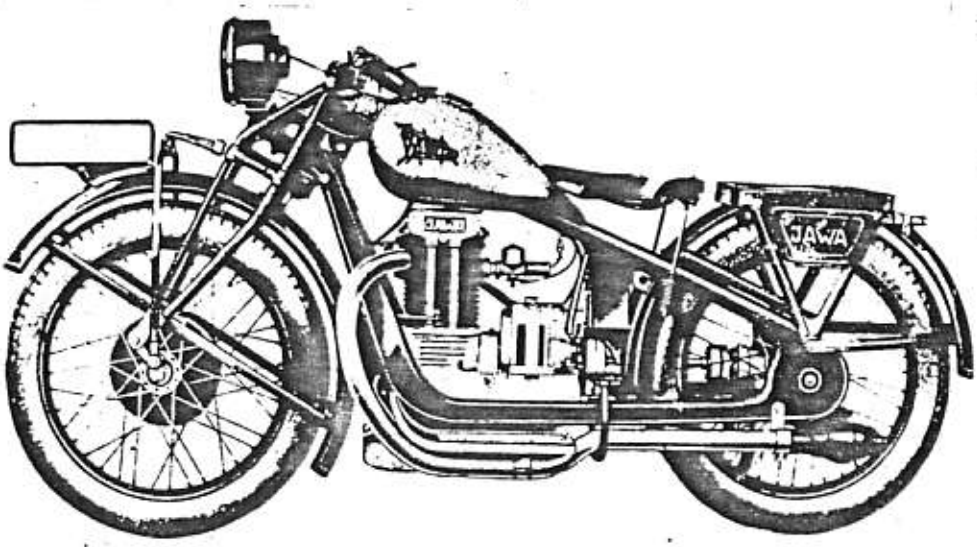
Hihnalta valmis kone siirtyy kokeiltavaksi. Täällä äännähtää moottori ensimmäisen kerran, täällä kokeillaan kaikki valaistuslaitteet, testataan jarrut. Ja sitten jää jäljelle vielä yksi asia: uusi Jawa saa ympärilleen puisen pakkauksen ja lähtee maailmalle.

Pakkausten päälle on liimattu osoitelappuja: Neuvostoliitto, Unkari, Kuuba, Portugali, Kreikka, Iso-Britannia, Hollanti, Tanska, Libya, Ranska, Italia, Belgia, Kanada, Islanti, Argentiina... 90 % tuotannosta menee vientiin.

JAWA ROBOT - 1937 98cc 3-vaihteinen, paino 49kg huip.nop. 65 km/h, kulutus 1,8-21/100 km.

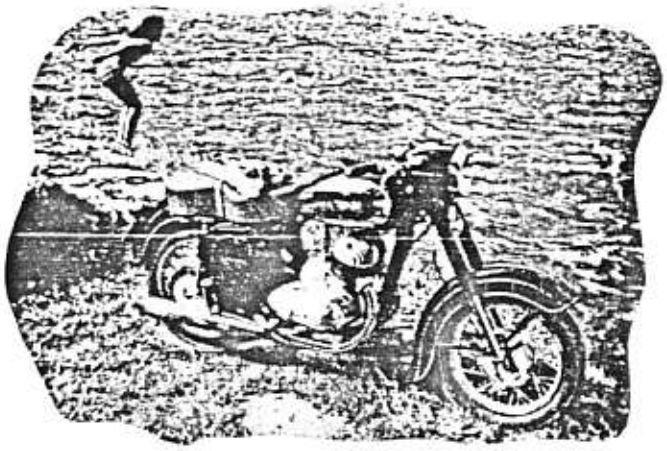


LIITY SUOMI-TŠEKKOSLOVAKIA-SEURAAN !



497cc Jawa (ohv shaft-drive) 1929

JAWASAKKILAINEN PÄIVÄUNILLA...



.....AJOKAUTTA JA KESÄÄ JA TIETENKIN
"JAWASAKKIAJOA" ODOTELLESSA.

T. Teka

Ins. Josef Jozif:

2 tahtia 4:ä parempi M-pyöriin levyjarrut

Mies on harmaatukkainen, rauhallinen mutta innostuu kun alat puhua moottoripyöristä. Hänen nimensä on Josef Jozif. Oppiarvoltaan insinööri. Suurin aikaansaannoksensa Jawa. Niin todella. Insinööri Jozif on Jawa-tehtaan pääsuunnittelija ja hänen ansiokseen lasketaan monet Jawan teknilliset ansiot. Päijänteen ympäriajon aikaan vieraili insinööri Jozif Suomessa ja MU:n toimitus oli tilaisuudessa istua saman pöydän ääressä. Mukana oli myös CZ-tehtaan tallipäällikkö Urban. Alku-uutisina kuultiin, että syksyn 6-päivän ajoon osallistuu trophyjoukkueen lisäksi 4 hopeamaljajoukkuetta. Trophyjoukkueeseen kuuluu 3 Jawa- ja 3 CZ-ajajaa. Jawa-tehdas on ottanut ohjelmaansa 35 kevennettyä moottoripyörää varta vasten 6-päivän ajoon. Suomalaisille Jawa-ajajille luvattiin jälleen täysi tehtaan tuki.

Keskustelun ensimmäinen kysymys, joka jätettiin ins. Jozifin vastattavaksi kosketteli moottoripyörän tulevaisuutta. Millainen on moottoripyörä huomenna?

— Moottoripyörän on menestyäkseen pystyttävä kilpailemaan auton kanssa. Moottoripyörän on ennen kaikkea pystyttävä olemaan halpa ajoneuvo. Moottoripyörän on mahdollisuuksien mukaan pystyttävä suojaamaan ajajaa säältä. Jos moottoripyörä saadaan entisestäänkin käyttövarmemmaksi, on sillä jälleen yksi etu puolellaan. Varmaa on kuitenkin, että moottoripyörä tulee jatkuvasti säilymään arvostettuna kulkuneuvona ja urheiluvälineenä. Urheilun kehitystä on vaikea ennustaa sillä tekniikka etsii ratkaisuja kilpailujen avulla ja erilaiset kokeilut ovat kilpailutoiminnalle luonteenomaisia.

— Kumpi on parempi, 4- vaiko 2-tahtinen?

— Viittaan edelliseen sanomaani. Hinta on ratkaiseva. 2-tahtinen tulee halvemmaksi valmistaa ja käyttäjälleen ajokustannuksissa. 2-tahtiset moottorit on saatava, eikä se ole mahdotonta, kulutukseltaan pienemmiksi. 2-tahtisen korjauskustannukset ovat pienemmät kuin 4-tahtisen ja 2-tahtisen aloittelijakin tajuaa teknillisessä mielessä paremmin kuin 4-tahtisen. 4-tahtisia tullaan aina valmistamaan. Italia ja Englanti ovat siitä esimerkkejä, joskin kummassakin vannoutuneessa 4-tahtimaassa valmistetaan myös 2-tahtisia. 4-tahtikone tulee jäämään erikoismiesten ajovälineeksi. Kilpailukoneena 4-tahtinen lienee vielä pitkään TT-radoilla kilpailukykyinen.

— Entä n.s. Wankel-moottori?

— Wankel-moottori on vielä keskeneräinen ja monta pulmaa on ratkaistavana. Nykyisen kehityksen mukaan rakennettu 50 ksm:n Wankel-moottori on vielä erittäin epätaloudellinen. Suuremmissa kuutiotilavuuksissa haitta ei enää tunnu yhtä suurena. Käyttöesineenä Wankel-moottori on vielä »mahdottomuus». Ajatellaanpa vain Wankel-moottorien huoltoverkostoa. Sellaista ei ole ja sen luominen vie aikaa.

— Onko levyjarruilla käyttöä moottoripyöräteollisuudessa?

— Tottahan toki. Hyvinkin. Jawa-kilpakoneissa nähdään mahdollisesti jo tämän vuoden aikana levyjarrut.

— Mikä on 500-luokan tulevaisuus?

— Puolen litran luokka häviää. Se ehkä jää tehtaitten tukemana kilpailuihin. Käyttöpyöränä 500-kuutioinen ei enää ole taloudellinen. Kun kaupanteko vähenee, kuolee myös tehtaitten kiinnostus näin suuria pyöriä kohtaan. Toistaiseksi on moottoripyörien sarjavalmistus kaukana kilpakoneiden valmistuksesta. Tämä erikoisesti TT:n kohdalla. Motocross ja luotettavuusajo — erikoisesti viimemainittu — ovat parhaat tutkimuskentät sarjatuotannon kannalta ja siksi nämä moottoriurheilun muodot ovatkin saavuttamassa tehtaitten suurimman suosion. TT-kone on liian kaukana sarjakoneesta ja TT-konetta voivat käyttää vain korkean luokan ajajat, voidaan sanoa suorastaan spesialistit.

— Mikä on Jawa-tehtaan tuotannon pääteema?

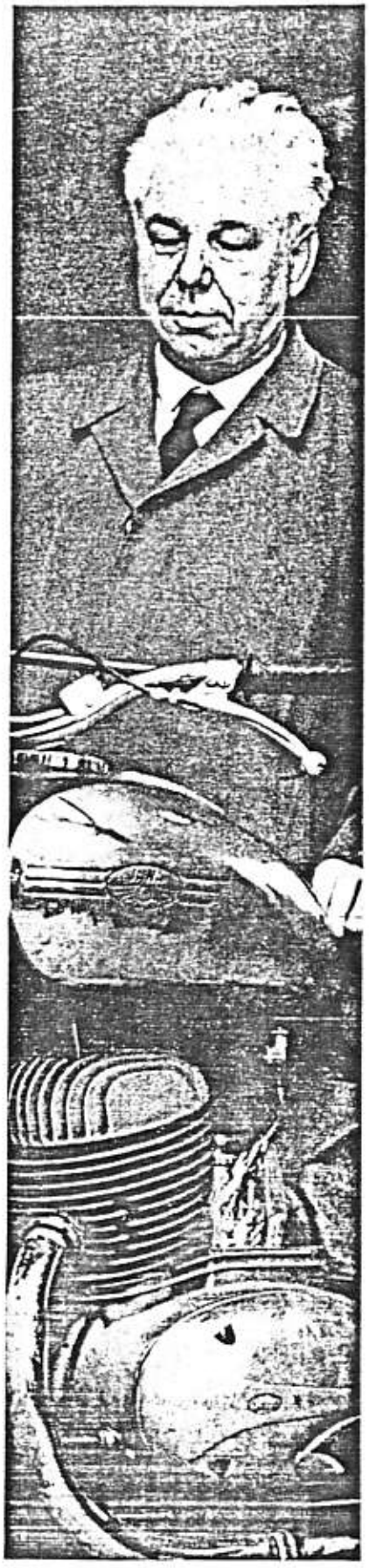
— Me keskitymme erikoisesti 250-luokan pyörien valmistukseen. Koko tuotannosta 80 % on tämän suuruusluokan pyöriä. 350-kuutioiset koneet ovat seuraavalla sijalla.

Urban puolestaan lisäsi tähän, että CZ-tehdas hoitaa 125- ja myös 175-luokan pyörien valmistuksen Tshekkoslovakiassa. Kilpailutoiminta käsittää myös osanoton 250-luokan motocrossajoihin ja tämän luokan vakiopyöriä tehdään Strakonicessa enenevässä määrin.

— Mitä Jawa-tehdas ja CZ tekevät erikoisesti Suomea ajatellen?

— Suomi on valmistajan kannalta vaikea maa. Täällä ajetaan, ajetaan ja vain ajetaan. Kukaan ei huolla pyöräänsä. Se yllätti minut. Olisin voinut uskoa, että Suomessa, missä olosuhteet asettavat moottoripyörälle ja moottoriajoneuvolle yleensä melkeinpä kohtuuttomia vaatimuksia, pidetään erikoisesti huolta ajo-

jatk. seur. siv.



Insinööri Josef Jozif, joka Päijänne-ajon aikana vieraili Suomessa on Jawa moottoripyörien nykykehityksen »aivot». Antamassaan haastattelussa hän kertoo mielipiteistään alalla.

jatk. ed. siv.

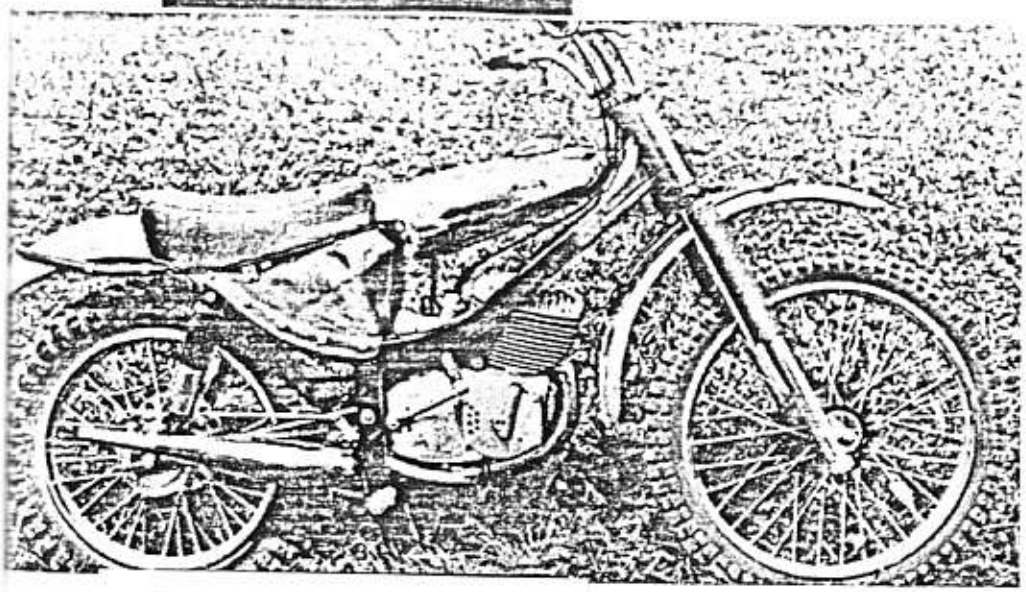
neuvoista. Täällä ajetaan myös äärettömän kovaa. (Jozif sai siitä luihin ja ytimiin ulottuvan kokemuksen kierrettyään muutaman päivän suomalaisten matkassa.) Suomeen tuotaviin moottoripyöriin on tehtävä joukko erikoisratkaisuja. Uusin ja uskottavasti erittäin onnistunut lisäys on Suomeen tuotavissa Jawoissa mikrofilteri, joka on osoittautunut kestäväksi.
- Entä ruostesuojaus?
- Se on vaikea kysymys. Maalipaikoissa se on hyvä tehdä ja pysyy. Kromiosissa ruostesuojaus on vaikea. Kromin kokoomus ei hyväksy suoja-aineita. Ruostumaton teräs valmistusaineena on taas kovin kallista.
Näin vastaili kysymyksiin insinööri Jozif, joka lupasi vielä, että Jawan uudet mallit ovat rakennetut monet Suomesta saadut kokemukset huomioonottaen. Huippunopeuksia ei ole pyritty nostamaan vaan vääntöä lisätään, koska se on käyttöpyörälle tärkeämpi parannus.
- Haluaisin vielä, sanoi insinööri Jozif, onnitella suomalaisia Jawa-ajajia heidän erinomaisista menestyksistään kilpailuissa sekä Suomessa, että ulkomailla.

Lähde: Moottoriurheilu 7.7.1963

Keijo Benjaminsson, manageri Carl-Gustaf Wendelin, Pertti Kärhä ja Olavi Laaksonen

JAWA-JOUKKUE VOITTI MERKKI-, KERHO- JA MAA-JOUKKUEIDEN VÄLISEN KILVAN. JAWA-SIJOITUKSET:
LUOKKA 125 KSM II SIJA LUOKKA 250 KSM I SIJA
175 » I » 750 » I-V »

SEITSEMÄS PERÄKKÄINEN PÄIJÄNNE-VOITTO!



MOTOCROSS 250 KSM

VUONNA 1959 Jawa-ajaja Jaromir Čižek voitti motocrossin Euroopan mestaruuden, mutta sen jälkeen Jawa-merkkisten motocrosskoneiden menestys ja suosio ovat olleet jatkuvasti laskusuunnassa. 250-luokan koneiden viimeaikainen kehitys on ollut valtava, ja nykyisten kansainvälisten mittapuiden mukaan Jawa on jäänyt raskaaksi, kömpelöksi ja verraten heikkotehoiseksi. Tshekkoslovakiassakin on tiedetty tämä tilanne jo kauan, eivätkä Jawa-tehtaan kehitysinsinöörit ole suinkaan levänneet laakereillaan. Kehitystyö on jatkunut taukoamatta, mutta vasta äskettäin on julkisuuteen päästetty tietoja kokeiluasteella olevasta Jawa-motocrosskoneesta. Helpommaksi kuin parannusten tekeminen jo olemassaolevaan malliin on havaittu suunnitella täydelleen uudentyyppinen kone, joka monessa suhteessa vallankumouksellisesti poikkeaa aikaisemmista käsityksistä. Sen profiilikuvan näemme yllä ja hyvin voimme todeta tämän uuden Jawan olevan täysiverisen crossipyörän näköisen.

Koneen ulkonäössä huomio kiintyy ensiksi erikoiseen runkoratkaisuun. Runkona palvelee kaksi poikkileikkaukseltaan suorakulmaista putkea, jotka vierekkäin lähtevät emäputkesta taakse ja alaspäin ja kaartuvat jälleen yläviistoon tarjoten takaiskunvaimentajille yläkiinnityskohdan. Moottori on ripustettu runkoputkien alle ja takaa tuettu niistä kohtisuoraan alas suuntautuviin jatkeisiin, jotka myös ovat takahaarukan nivelöinti- ja jalkatappien kiinnityskohtana. Runko on suunniteltu keveyttä silmälläpitäen, joten sen lujuus on toistaiseksi suuri kysymysmerkki.

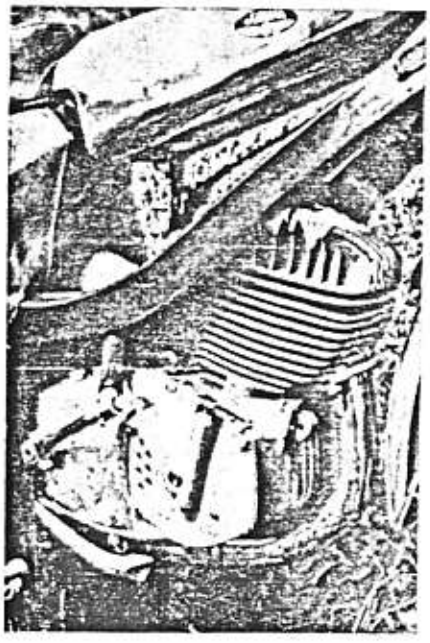
Painoa on myös säästetty pyöränavoissa, mutta takapyörän levyjarrun käyttämiseen lienee syynä myös sen teoreettinen immuunisuus kosteutta, rasvaa, kalkenlaista likaa kuten myös kuumenemista vastaan.

Moottoristakaan ei puutu erikoisuuksia. Kampikammio on valettu yhdestä kappaleesta, ja poistamalla vasemmanpuoleinen sivukansi voidaan kampiakseli vaihtaa irroittamatta moottoria rungosta. Yhtä helposti päästään käsiksi vaihdelaatikon sisäkaluihin. Yksilevyinen kytkin on sijoitettu kampiakselin oikeanpuoleiseen päähän ja pyörii siis moottorin nopeudella. Sähkölaitteet on vähennetty välttämättömään: latauslaitteita ei ole, vaan virta tulee puolen kilon painoisesta akusta, joka luonnollisesti on ladattava aina muutaman käyttötunnin kuluttua. Virrankatkojan nokka on kampiakselin vasemmassa päässä.

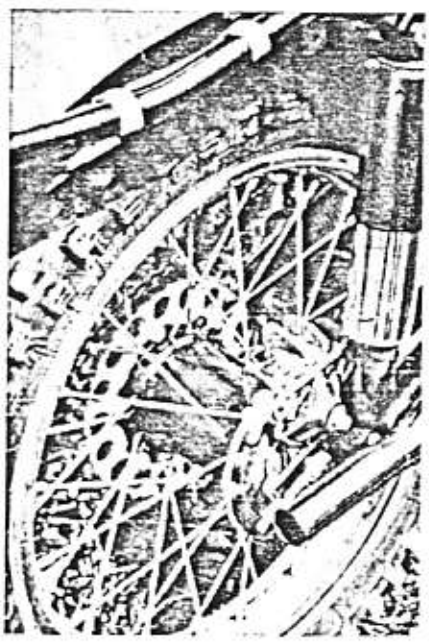
Tehoa moottorin mainitaan kehittävän 27 hevosvoimaa kierrosluvun ollessa 6500. Kierroslukua voidaan kuulemma nostaa 8000:een saakka, jolloin koneella voisi olla mahdollisuuksia jopa TT:n urheilukoneluokissakin.

Toistaiseksi konetta on tiettävästi olemassa vain yksi koekappale. Mielenkiintoisinta on nähdä, saadaanko ajokokeiluissa riittämättömän jäykäksi osoittautunut runko vahvistetuksi muuttamatta kokonaan sen rakennetta. Uudessa mallissa lienee vielä muitakin parannettavia »lastentauteja», joten kestää oman aikansa ennen kuin se pääsee sarjavalmistusvaiheeseen saakka. Parhaassa tapauksessakaan sitä tuskin vielä ensi vuonna tullaan näkemään meidän motocrossradoillamme. Jäämme siis odottamaan.

Kytkinvivun erikoinen sijainti paljastaa kytkimen olevan kampiakselin päässä. Kytkin on yksilevyinen ja toimii kuivana. Suojakanteen poratut reiät edistävät kytkimen jäähdytystä.



Levyjarru on motocrosskoneessa ennennäkemätön. Sen toivotaan kuitenkin tavallista rumpujarrua paremmin säilyttävän tehonsa useinkin märissä ja kuraisissa kilpailuolosuhteissa.



Frantisek Stastny

Tshekkiläinen tehtaan koeajaja, joka kiertelee kesäajat suurissa TT-kilpailuissa ajaa kaudella kolmisenkymmentä kilpailua, on kansallissankari maassaan.

Tommy Robinson

Tommy Robinsonista on sanottu, että hän on seuraamassa Tom Phillisin jälkiä. Eläintarhan huono-onnisuus ei onneksi aseta estettä tuleville TT-ajoille.

Bert Schneider

Bert Schneider oli viime vuonna Eläintarhan radalla huono-onnінen. Tänä vuonna itävaltalainen ajoi erinomaisesti ja twistasi päättäjäisissä yhtä hienosti.

Menossa eläintarhan ajot ja jälleen kerran on JAWA ottanut oman paikkansa. Tämä paikkahan on Jawalle hyvin tuttu, senhän me monet tiedämme.

JAWA

JAWA JATKAA VOITTOJAAN...

HMMK:N 500 KM:N KEVÄTAJO
SUOMEN MESTARUUDEN II ERÄ

Yleiskilpailu
1. Keijo Benjaminsson Jawa

Luokka alle 125 ksm
1. Seppo Kuokkanen Jawa

Luokka alle 175 ksm
1. Mauri Penttilä Jawa

Luokka alle 250 ksm
1. Keijo Benjaminsson Jawa

Luokka alle 750 ksm
1. Olavi Hokkanen Jawa

Kerhojoukkueet
1. HMK I (Keijo Benjaminsson, Olavi Hokkanen ja Pertti Kärhä, Jawa)

Merkkijoukkueet
1. Jawa II
2. Jawa III
3. Jawa I

ELÄINTARHANAJOSSA Frantisek Stastny osoitti hienolla ajosuorituksellaan, että Jawa — sen lisäksi, että se on erinomainen »siviilipyörä» — pystyy myös kilpailemaan ja voittamaan suurissa TT-kilpailuissa. Stastnyn voitto luokassa alle 350 ksm ja toinen sija (360 ksm:n pyörällä) luokassa alle 500 ksm osoittavat kehityksen suuntaa. Se, mikä nyt teki voiton mahdolliseksi kilparadalla, luo mahdollisuudet hyvän tekemiseksi entistä paremmaksi. Toisin sanoen, se tutkimus- ja kehitystyö jonka tuloksena on lukematon määrä voittoja kaikenlaatuisissa kilpailuissa kaikkialla maailmassa, koituu aikanaan jokaisen Jawa-omistajan hyväksi.

SUOMEN KONELIIKE

– TÄYSOSUMAVALINTA

JAWA