

Jawa 50 typ 550

V dubnu roku 1955 byly dokončeny přípravné práce ke spuštění sériové výroby. V srpnu téhož roku byla vyrobena ověřovací série a do konce roku si majitele našlo 3 556 nových malých motocyklů s prodejním označením Jawa 50 typ 550. Stejně jako u předválečné Jawy 100, která jako jediný model z výrobního programu Jawy nesla oficiální pojmenování Robot, dostalo se pojmenování i jejímu nástupci. Tentokrát ovšem v souladu s novou státní ideologií – Pionýr.

Jméno se dalo vykládat různě, třeba jako průkopník, a vzhledem k tomu, že malá Jawa kombinovala konstrukční prvky motokola, skútru i skutečného motocyklu, bylo by toto označení celkem výstižné. Pravděpodobnější však bude, že pojmenování nového stroje mělo signalizovat, pro jakou cílovou skupinu byl určen – pro začínající -náctileté moto-



Jawa 50 typ 550 z roku 1957

přednosti motocyklu

**s výhodami
jízdniho kola
spojuje**

**JAWA
50**



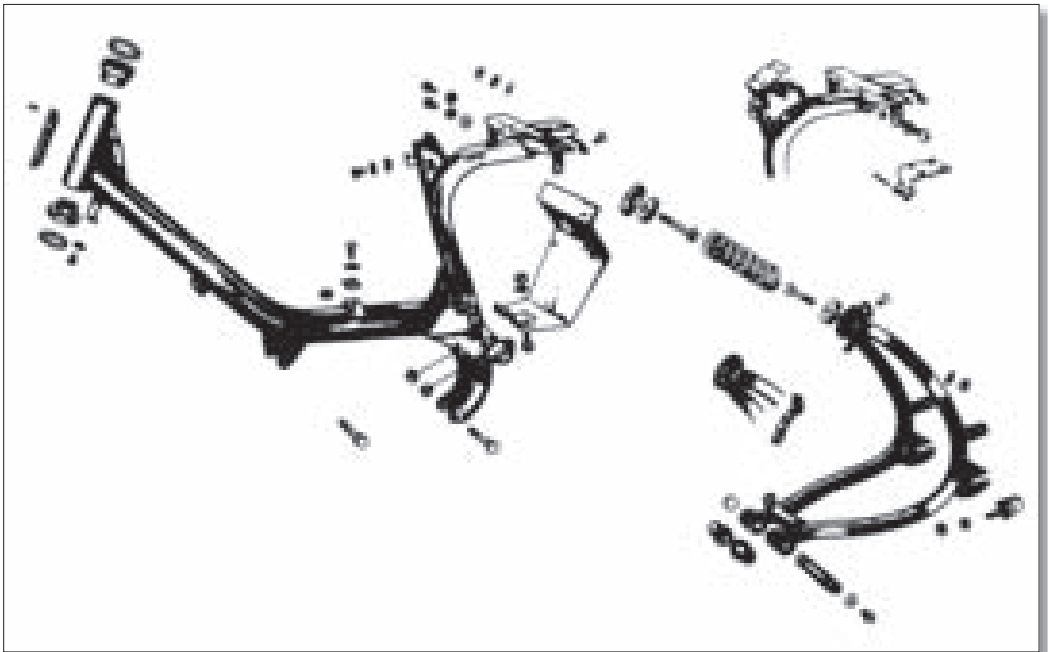
Mototechna
ČESKÝ ÚSTAV PRO MOTOCYKLY

**Spotřebete za pouhých 6 hal. benzínu
na 1 km. Cena Kčs 2.000,-.**

Dobová reklama na malý motocykl Jawa 50 typ 550

risty. Jak se však brzy ukázalo, v polovině padesátých let šlo o trošku optimistický záměr. Jenom málokterý z tehdy patnáctiletých mladíků si mohl malou Jawu dovolit. První poválečná padesátka z Jawy se prodávala za rovných 2 700 Kčs. Nicméně zájem o nejdostupnější motorové vozidlo byl obrovský, vždyť během tří let produkce bylo vyrobeno více než sto tisíc motocyklů, které však svým majitelům spíše než ke zdolávání prvních krůčků motoristické abecedy sloužily k dojíždění do zaměstnání. Na Pionýru se jezdilo snad ještě tak na ryby a za houbami, ale mládež musela pár let počkat.

Spěch při zavádění nového typu do sériové výroby se nemohl neprojevit na technických kvalitách a takřka trvalým průvodním jevem prodeje v prvních měsících byla noční můra všech výrobců - reklamace kupujících. Pro tehdejšího ředitele Povážských strojírén to zcela jistě nebyla situace o jakou by stál. Vždyť během prvního roku produkce bylo provedeno na padesát změn, jejichž hlavním účelem bylo ve většině případů odstranění nikoliv výrobních, ale konstrukčních vad, navíc v rámci záručních oprav. Tak například musela být upravena kulisa zasouvání v řadicím automatu, aby bylo odstraněno neustálé vypadávání druhého a třetího stupně. Plechy kapotáže pod sedadlem jezdce bylo nutné zesílit pomocí dalších tří prolisů a zesílení se nevyhnula ani nožní brzdová páka. Prolisováním byly zpevněny vzpěry blatníků a na zadním blatníku pro jistotu ještě jedna vzpěra přibyla. Změna výrobní technologie postihla i samotnou pohonnou jednotku. Zatímco první motory byly vyrobeny litím do pískové formy, série se dočkala tlakového lití, což



Nákres uspořádání rámu motocyklu Jawy 50 typ 550 z katalogu náhradních dílů



Porovnání Jawy 50 typ 550 z počátku výroby, s podsedlovým plechem vyztuženým třemi prolisy, a Jawy 50 typ 550 z roku 1958

se samozřejmě promítlo i do rychlosti výroby. Zatímco při původní technologii trvala výroba odlitku motorové skříně asi půl hodiny, na stejný díl vyrobený na stříkacím lisu stačilo pouhých deset vteřin; o daleko lepší kvalitě finálního produktu se není třeba ani zmiňovat.

Předchozí řádky ovšem ani zdaleka neznamenají, že by se jednalo o vysloveně nepovedenou konstrukci, právě naopak. Jednoduchost řešení a celá řada originálním způsobem použitých konstrukčních prvků byla téměř geniální, ale chybějící čas potřebný k důkladnému vyzkoušení nového stroje se musel zcela zákonitě projevit.

Základ motocyklu tvořil jednoduchý otevřený kolébkový rám svařený z hranatých trubek, čili technologie, která se osvědčila už na velkých Jawách. Přední kolo bylo uloženo v teleskopické vidlici se zdvihem 90 mm, jejíž kluzáky byly chráněny pryžovými manžetami, zadní kolo bylo uchyceno ve vlečené kyvné vidlici svařené z tvarovaných plechových výlisků a o jeho odpružení se zdvihem 50 mm se starala vinutá pružina bez tlumiče umístěná pod sedlem ve středové rovině stroje.

V souvislosti s odpružením zadního kola stojí za zmínku, že mezi fanoušky této malé Jawy se často traduje, že v sedmdesátých letech se Yamaha nechala právě tímto řešením inspirovat při konstrukci zadní vidlice známé jako „cantilever“ u svých motokrosových speciálů a odtud se odpružení s centrálním tlumičem rozšířilo i do jiných kategorií motocyklů a k dalším motocyklovým výrobcům. Není to ovšem až tak úplně pravda. Jednak řešení použité Yamahou se přece jenom od konstrukce použité na malé Jawě poněkud liší a kromě toho se stačí podívat na zavěšení zadního kola litrového supermotocyklu Vincent HRD Black Shadow série C z roku 1949. Také zde je použit centrální tlumič odpružení v ose motocyklu. Z opačného spektra motocyklové produkce používal centrální tlumič jednotku odpružení zadního kola i NSU Fox poháněný motorem o objemu 98 cm³, rovněž z roku 1949. Ještě starší jsou motocykly New Imperial poháněné motory JAP, které dostaly podobně řešené zavěšení zadního kola už v roce 1938. Zdrojů inspirace by se pro konstruktéry Yamahy v motocyklové historii našlo zcela jistě ještě víc, ale podle pořekadla „není šprochu, aby na něm nebylo pravdy trochu“ můžeme ještě uvést, že když Yamaha nový systém odpružení zadního kola předvedla, štouraví novináři zjistili, že se jedná o vynález docenta belgické univerzity v důchodu L. Tilkense, od kterého jej zástupci značky Yamaha koupili a ihned jej nechali chránit asi třiceti patenty. Systém se původně nejmenoval Cantilever, nýbrž Mono Cross, a pan profesor jej skutečně zkoušel na motocyklu československé výroby – motokrosově ČZ. Vůbec poprvé vyjela Yamaha s novým systémem odpružení v březnu roku 1973 na start národního závodu v Yatabe, kde Yamahy obsadily první tři místa ve třídách do 125 i 250 cm³. Ale vraťme se zpátky k naší padesátce.

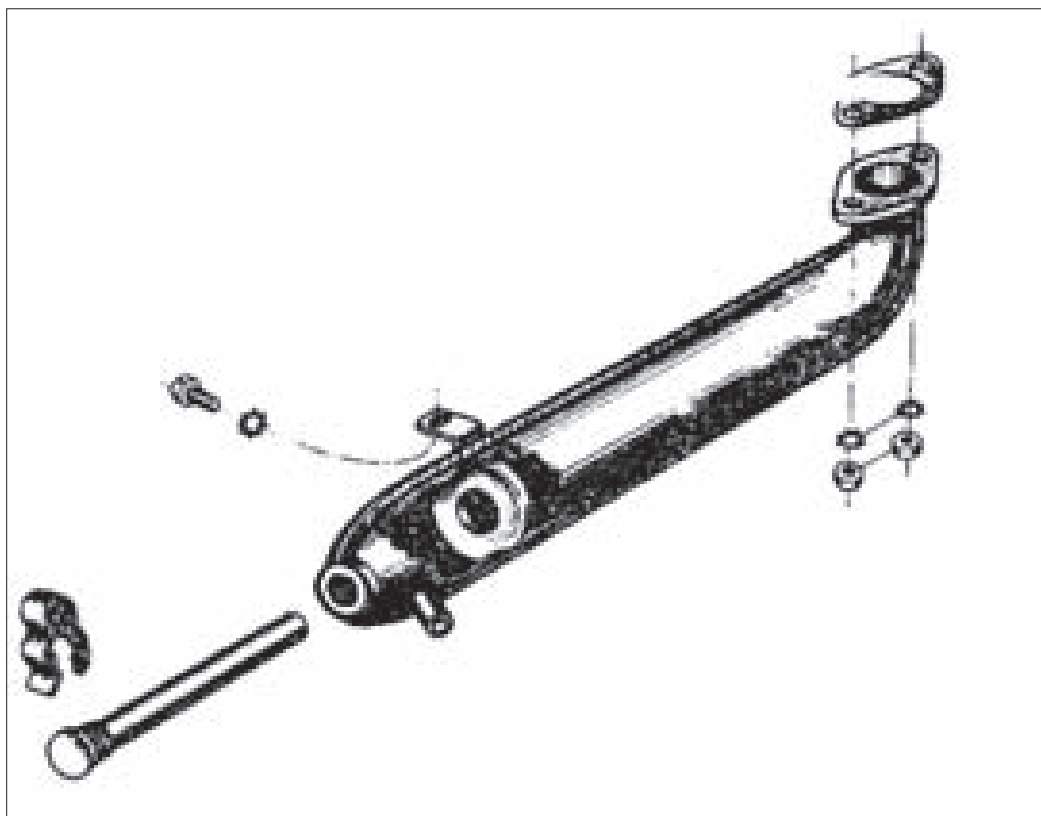
Jawa 550 jezdila na malých šestnáctipalcových kolech s pneumatikami o rozměru 2,50×16. Jednostranné brzdy byly bubnové o průměru 100 mm s mechanickým ovládním, přičemž u prvních výrobních sérií z roku 1955 byla páka klíče zadní brzdy, ovládaná prostřednictvím táhla, montována směrem nahoru.

Pohonnou jednotkou zavěšenou v kolébkovém rámu byl ležatý dvoutaktní jednoválec zdvihového objemu 49,8 cm³ (ø 38 × 44), který při kompresním poměru 6,6:1 dával výkon 1,18 kW (1,6 k) při 5000 ot/min. Lisovaná kliková hřídel byla uložena na valivých ložiskách typu 6202Z. Do rámu byl motor uchycen pomocí šroubů M6, ale v provozu se brzy ukáza-

lo, že toto spojení je pro těžké provozní podmínky, kterým byla malá Jawa často vystavena, přece jenom poddimenzované a šrouby se rády uvolňovaly. Motoristé tento nedostatek většinou jednoduše odstranili tak, že původní otvory převrtali na větší průměr, aby bylo možné použít šrouby M8.

Motor svým ležatým válcem připomínal původní koncepci, podle které měla být malá Jawa spíše motokolem. Motorů určených pro pohon motokol vybavených ležatým válcem byla celá řada a například výsledkem práce J. F. Kocha byl prototyp pomocného motoru pro pohon jízdního kola Ogar, který se svou koncepcí podobal pohonné jednotce Jawy 550, jen s tím rozdílem, že Kochův motor byl o deset let starší. Také tento pomocný motor měl objem 50 cm³, výkon 1,1 kW (1,5 k) a byl zajímavý především svým celkovým zapouzdřením zahrnujícím i karburátor.

Motor Jawy 550 byl vybaven jednolamelovou spojkou s korkovým obložím, umístěnou mezi primárním převodem a převodovkou v olejové lázni, přičemž spojkový kotouč sevřený tlakem pružin mezi dva kotouče spojené s hlavní hřídelí převodovky byl řešen



Nákres uspořádání výfuku

jako jeden celek s hnaným kolem primárního převodu. Spojka byla vypínána odtlačení vnějšího kotouče vypínací tyčkou procházející dutinou hřídele převodovky a pootočením vypínací páčky se posunula ve šnekovém vedení. Toto konstrukční řešení bylo při nevhodném používání náchylné k rychlému opotřebení a zvláště od začátečníků se mu dostávalo nejen nepřilíš jemného ovládní, ale také pořádné porce kritiky. V každém případě bylo spojkou třeba pravidelně seřizovat a promazávat spojkové lanko.

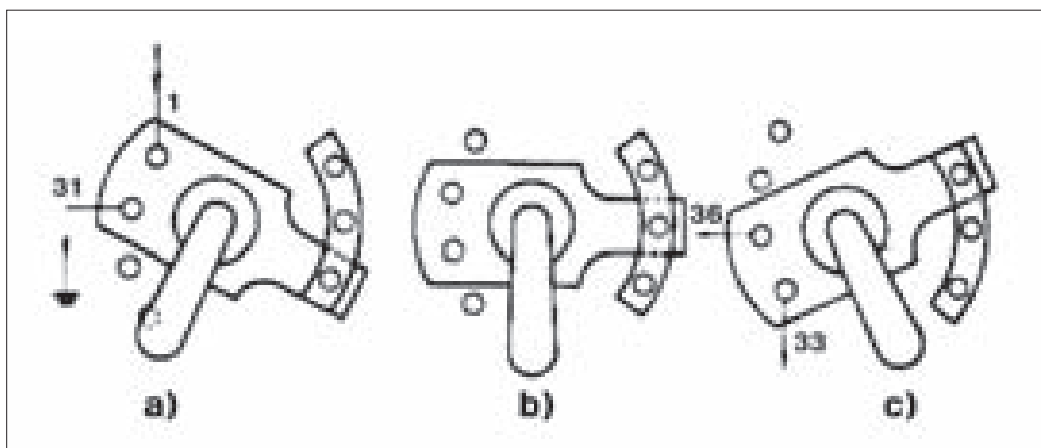
Na spojkou navazovala třístupňová převodovka s postupným řazením a neutrálem mezi každým rychlostním stupněm. První rychlostní stupeň se řadil sešlápnutím pedálu směrem dolů, druhý rychlostní stupeň směrem nahoru, stejně jako stupeň třetí. Neutrál byl mezi prvním a druhým rychlostním stupněm. Řadicí páka byla na levé straně motoru a stroje z let 1954 a ještě i počátku roku 1955 se liší od pozdějších sérií tvarem gumového návleku použitého na řadicí páce. Startovací páka byla umístěna společně s nožním pedálem brzdy na pravé straně motocyklu. Také převodovka bývala zdrojem stížností týkajících



Jawa 50 typ 550 z roku 1958



Jawa 50 typ 550 v předrenovačním stavu



Jednotlivé polohy přepínače na plášti světlometu a označení el. svorek

cích se především samovolného vypadávání jednotlivých převodových stupňů, které bylo obvykle zapříčiněno natočením zasouvacího automatu nebo opotřebením otvoru v boku kol s nábojem. Obojí většinou v důsledku nepříliš šetrného řazení, ale přesto stále častější stížnosti vedly ke změně kulisy zasouvání jednotlivých převodových stupňů. Na druhou stranu je ovšem třeba uvést, že se prakticky nevyskytovaly závady, které by byly zaviněny prasklou pružinou nebo řadící vidličkou.

Směs benzínu a oleje v poměru 25:1 až 30:1 byla připravována karburátorem Jikov 2912 P-12 nastaveným tak, aby vyhovoval každodennímu dojíždění za prací či zábavou, tedy s ohledem na co nejnižší dosažitelnou spotřebu paliva. Zaplavování plovákové komory karburátoru se provádělo povytažením drátěného oka vyvedeného malým otvorem přes kapotáž. Povážskobystričtí však pamatovali i na sportovněji založené jezdce a ve spolupráci s továrnou Jikov dali na trh i sadu karburátorových trysek velikosti 55 a 58, které sice zlepšily přechody a pružnost motorů, ovšem v porovnání s úspornými tryskami 50, 52 za cenu vyšší spotřeby paliva. Na požadavek vyšších výkonů pak výrobce reagoval montáží karburátoru 2914HZ, který byl dodáván od 1. 1. 1958; na rozdíl od staršího provedení směřovalo sání na pravou stranu. Velikosti či spíše miniaturním rozměrům malého motoru s objemem 50 cm³ odpovídala i velikost karburátoru a tím pádem i mini rozměry trysek, které se ovšem velice rády ucpávaly, a tak výrobce doporučoval důkladné vyčištění karburátoru po ujetí 3 000 km.

Elektrická výbava zahrnovala setrvačnickové magneto PAL o výkonu 20 W a napětí 6 V, jehož trvalý magnet byl letmo uchycený na klikové hřídeli. Stator byl přichycen k motorové skříni ve dvou bodech a na jeho víku byl přerušovač. Vzdálenost kontaktů přerušovače byla nastavitelná posunutím destičky s pevným kontaktem a měla být asi 0,4 mm. Dva ploché suché články 4,5 V značky Bateria 310 zapojené do série sloužily k napájení elektrické houkačky umístěné pod palivovou nádrží, zatímco baterie byly uloženy v bakelitové schránce pod sedlem. Z počátku produkce byl montován klasický motocyklový klakson, v roce 1957 byl nahrazen menším bzučákem s bateriemi zapojenými paralelně, a teprve ke konci výroby, v roce 1958, už byl klakson napájen z magneta a z pod nádrže se přestěhoval pod hlavní světlomet. V prvních dvou případech byl klakson lakován klasickou vínově červenou barvou bez ohledu na barvu laku motocyklu, zatímco poslední provedení umístěné pod světlomet mělo chromovaný povrch. Elektrickou výbavu dále doplňovalo přední a zadní světlo. Nejčastější závadou, pokud se týká zapalovací soustavy, bylo vypalování svíček, ke kterému docházelo spíše u motocyklů z počátku sériové výroby a jehož příčinou byla zpravidla porucha přepínače hlavního světlometu. V tom případě přestala svítit jedna z použitých žárovek, což vedlo k nárůstu napětí v obvodu a při zvýšení otáček i k přepálení žárovek. Tato nedobrá vlastnost byla odstraněna montáží tlumivky do obvodu žárovek. V hlavním světlometu byly montovány žárovky 6 V/15 W, v zadní koncové svítelně 6 V/5 W. U prvních výrobních sérií byl použit jiný typ krycího skla hlavního světlometu. Na plášti hlavního světlometu byl umístěn páčkový přepínač se třemi polohami, přičemž jednotlivé polohy byly:

- a) - pootočení vlevo - zastavení motoru
- b) - střední poloha - pro start a jízdu
- c) - pootočení doprava - rozsvícení předního a zadního světla.



45 až 50 km za hodinu

Tak rychle a zcela bezpečně pojedete na karosovaném motocyklu JAWA 50 - PIONÝR

kteřý spotřebovuje benzínu
pouze za 6 hal. na 1 km.
Cena 2.000 Kčs

Mototechna

Dobová reklama zdůrazňovala užité vlastnosti malé Jawy 50, relativně vysokou rychlost a nízké provozní náklady.

Běžné sériové Jawy 550 nebyly vybaveny tachometrem, mělo se přece jen jednat o co možná nejlevnější dopravní prostředek a každá úspora se počítá. Přesto se občas nějaký „Pařez“ s tachometrem na krytu světlometu objeví, vždy se však jedná o výjimku potvrzující pravidlo. Většinou byly takto „luxusně“ vybaveny motocykly určené k exportu do zemí, kde byl tachometr vyžadován jako součást standardní výbavy. Náhon tachometru byl vyveden od náboje předního kola a samotný tachometr nemusel mít vždy kruhový tvar jako tachometry montované na pozdější provedení Jawa 555, ale v některých případech byly montované i tachometry trojúhelníkovitého tvaru, připomínající tachometry vyráběné v tehdejší NDR a určené k dovybavení běžných jízdních kol. Další součástí nadstandardní výbavy motocyklů určených k exportu mohl být i nad zadní blatník dodatečně montovaný nosič zavazadel.



Sériové provedení Jawa 50 typ 550 v podobě, ve které opouštělo výrobní linky v roce 1958.