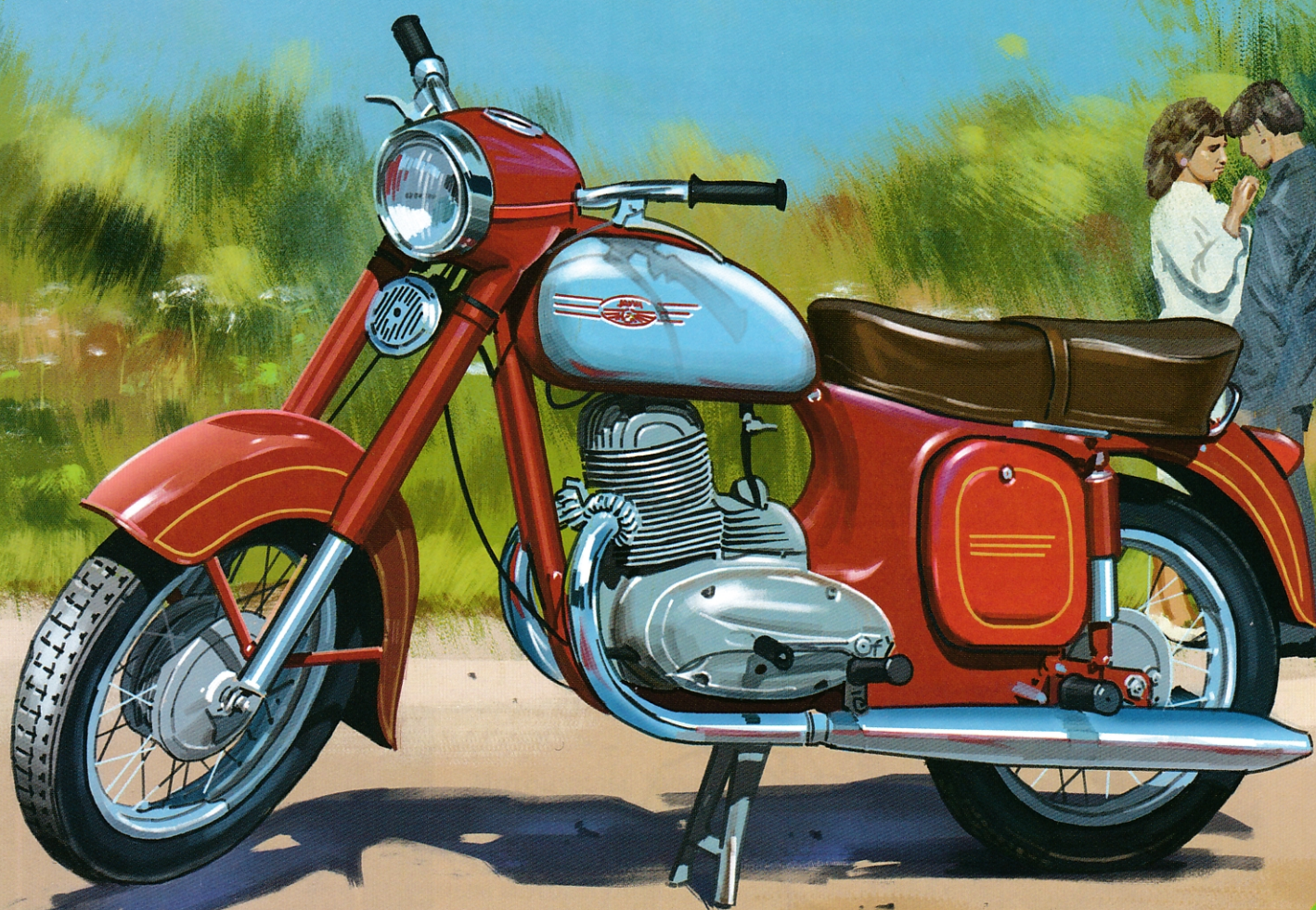


Наши МОТОЦИКЛЫ

ЈАВА 250/353

ПАНИ ЧЕКУШКА



Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 799 руб.
Бесплатная доставка на modimio.ru/moto

MODIMIO

ВЫПУСК № 13 JAWA 250/353

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-79287 от 02.10.2020
Выходит раз в две недели.

УЧРЕДИТЕЛЬ,
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ
ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:
Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
В.В. Брынчак

Автор:
Александр Воронцов, обозреватель
журнала «Мото», соавтор «Энциклопедии
мотоциклов» и автор первой в России книги
по истории мотоцикла «Мотоциклы»

Дизайн, вёрстка:
Илья Баранов, Арина Тагильцева
Иллюстратор:
Антон Маренцев

Фото предоставлены автором

Выражаем благодарность Ивану Ксенофонтову
за консультации при работе над выпуском

Распространение:
ООО «Модимио»
modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
тел. 8(495)797-45-60

Рекомендуемая розничная цена:
799 рублей

Редакция оставляет за собой право
изменять последовательность номеров
и их содержание

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а
Заказ № 13572

Тираж: 9785 экз.
©2018 ООО «Модимио»

Дата подписания в печать: 20 сентября 2021 года
Дата выхода: 26 октября 2021 года

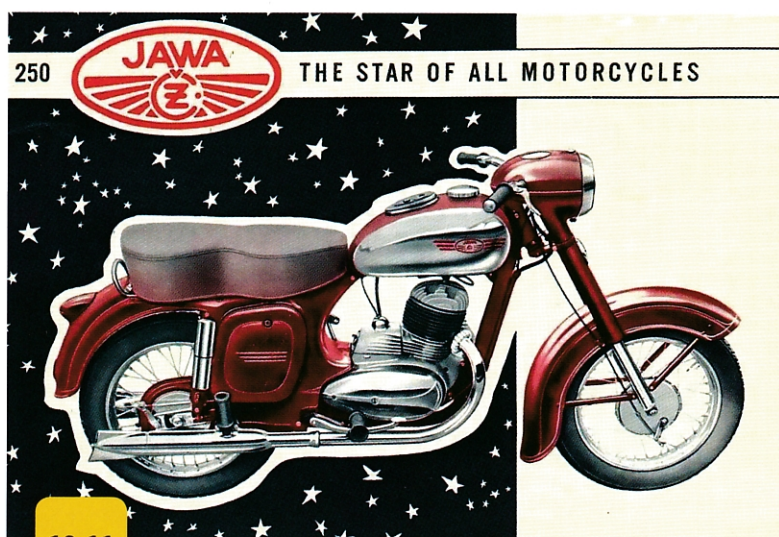
12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем
приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции

MODIMIO

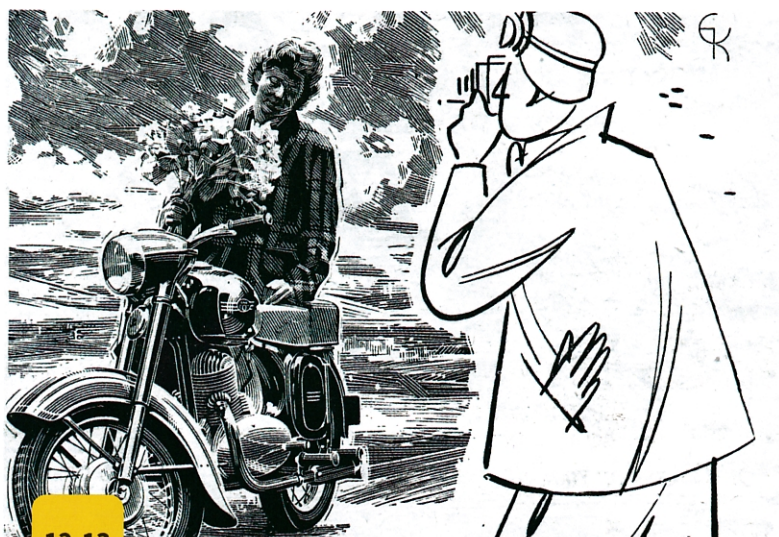
6-7

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б



10-11

СНАРУЖИ И ВНУТРИ



12-13

МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

JAWA 250/353



Jawa 250/353

Мотоциклы Jawa пришли в нашу жизнь во времена «оттепели». Они стали одним из символов новой жизни – яркой и не столь суровой. 250-кубовая Jawa стала поистине народным мотоциклом, заслужив ласковое прозвище «чекушка».

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

МОТОЦИКЛА JAWA 250/353

Дорожный мотоцикл с одноцилиндровым двухтактным двигателем воздушного охлаждения, установленным в трубчатую стальную раму. Привод на заднее колесо – цепью.

Выпускался заводом Národní podnik Jawa (Чехословакия) в 1954–1962 годах. Приведена характеристика модификации 250/353/04 производства 1957–1962 годов.

СУХАЯ МАССА, кг – 129

ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА, кг – 160

ДЛИНА, мм – 1980

ШИРИНА, мм – 650

ВЫСОТА, мм – 1020

БАЗА, мм – 1335–1355

ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ, мм – 180

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч – 105

РАСХОД ТОПЛИВА НА СКОРОСТИ 60 км/ч,
л на 100 км – 3,0

ЁМКОСТЬ БЕНЗОБАКА, л – 13,5

ДВИГАТЕЛЬ – одноцилиндровый, двухтактный,
воздушного охлаждения

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА И ХОД ПОРШНЯ, мм – 65 × 75

РАБОЧИЙ ОБЪЁМ, см³ – 248,5

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ – 7,2

МАКСИМАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ, л. с. (кВт) – 12 (8,8)
при 4750 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ – многодисковое, в масляной ванне

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ – четырёхступенчатая

МОТОРНАЯ ПЕРЕДАЧА – цепью

ПЕРЕДАЧА НА ЗАДНЕЕ КОЛЕСО – цепью

РАМА – сварная, из труб прямоугольного профиля,
одинарная

ПОДВЕСКА ПЕРЕДНЯЯ – телескопическая вилка
с гидроамортизацией

ПОДВЕСКА ЗАДНЯЯ – маятниковая, с двумя
пружинно-гидравлическими амортизаторами

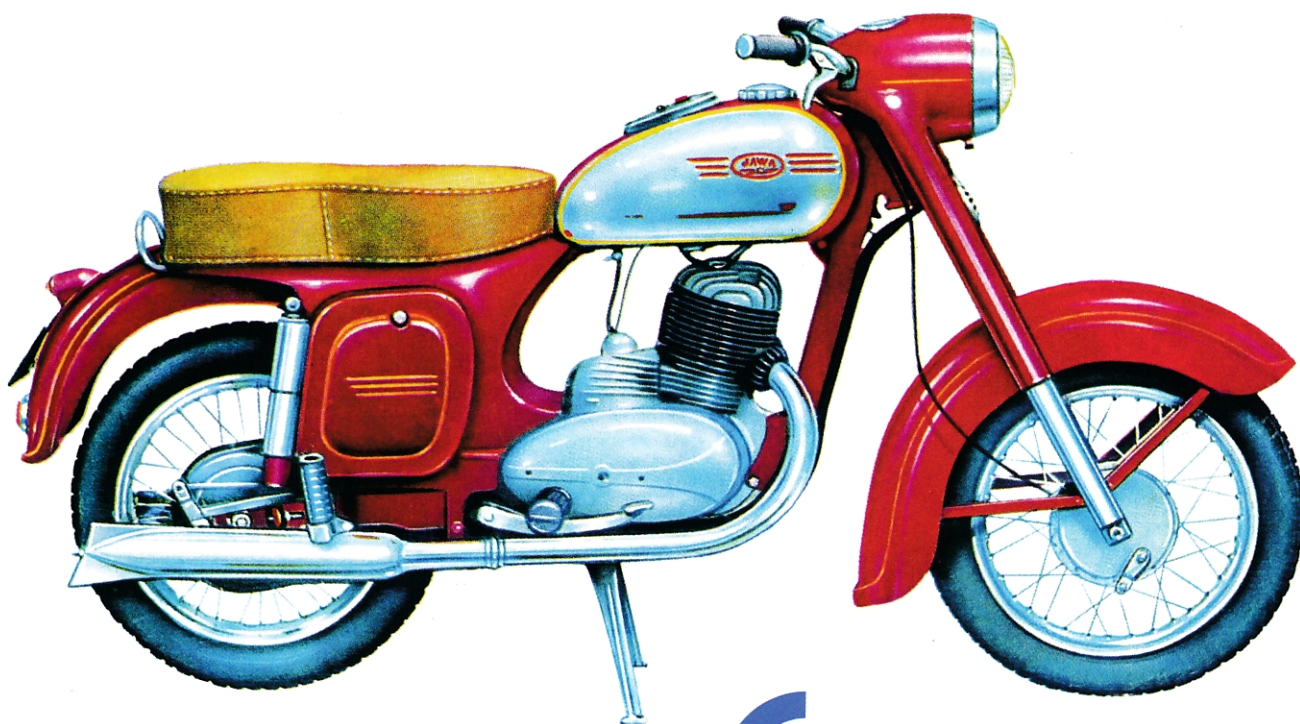
ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА – механическая,
раздельная

ТОРМОЗА – барабанные

КОЛЁСА – спицованные, взаимозаменяемые

РАЗМЕР ШИН – 3,25–16

ЦЕНА В СССР в 1961 году – 550 рублей

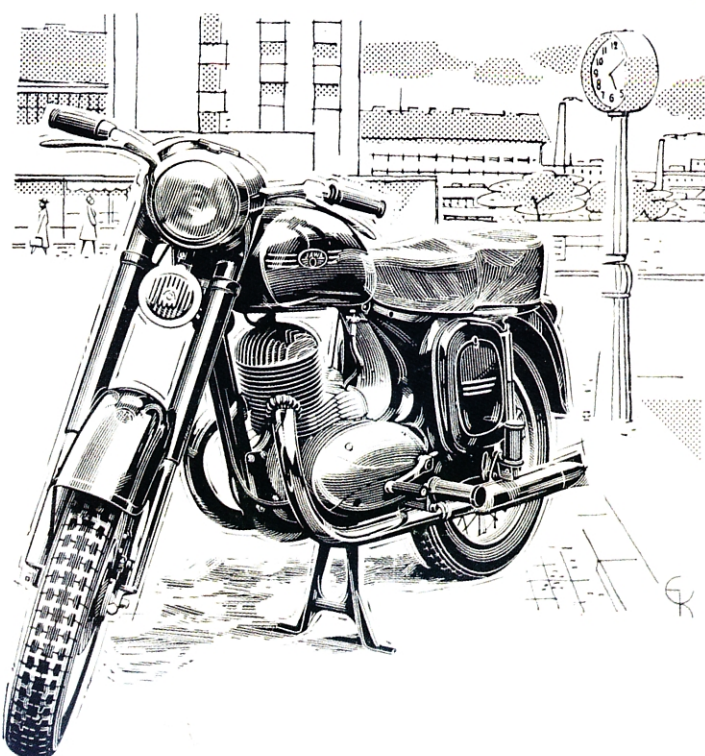


Jawa 250/353



5 ФАКТОВ

- 1** Чешские конструкторы разработали много оригинальных технических решений, которые активно использовались в мотоциклах признанных компаний – от Adler до Triumph. Лицензионные отчисления позволили Jawa продержаться в 90-е годы, когда резко упали поставки в СССР.
- 2** Марка Jawa образована сочетанием двух слов: JAneček и WAnderer. В 1929 году чешский предприниматель Франтишек Янечек выкупил мотоциклетное производство немецкой компании Wanderer, что и положило начало истории Jawa.
- 3** С 1929 года компания Jawa выпустила около 3,5 миллиона мотоциклов, и больше половины этих машин было экспортировано в Советский Союз. В 70-е и 80-е годы к нам ввозили более чем по 100 тысяч мотоциклов Jawa ежегодно.
- 4** В 50-е годы мотоциклы Jawa продавались в 120 странах мира. Сборку и производство – лицензионное и не очень – этих машин освоили в Египте, Индии, Китае и Турции.
- 5** После начала поставок в 1974 году модели Jawa 350/634 все прежние модели стали ласково называть «старушками». В 2018 году индийский концерн Mahindra and Mahindra представил новую Jawa, детально воспроизводящую внешность «старушки». Индийцы купили у чехов право на использование марки на родине, но сейчас чешская Jawa сама начала продвигать изготовленные в Индии мотоциклы.



Модернизированная Jawa 250/353/03

Фото Patrik Veltrusky

Jawa typ 10 – легендарный Pérák



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б

ПАРИЖСКИЙ ТРИУМФ

3 октября 1946 года стало днём, когда марка Jawa из провинциального игрока превратилась во всемирно известный бренд. В этот день открылся первый послевоенный парижский автосалон, помимо автомобилей имевший и представительную мотоциклетную экспозицию. На стенде мало кому известной за пределами Чехословакии марки Jawa красовался мотоцикл, скромно названный 250 typ 10. Что же заставило избалованных французских журналистов высказаться в том духе, что все привезли на выставку довоенные модели, и только чехи – послевоенную?

Чешский мотоцикл сражал прежде всего своим внешним видом. Ладная обтекаемая машина, у которой корпус фары сливался с верхними чехлами вилки, бензобак с хромированными боковинами плавно перетекал в седло, и даже карбюратор и электропроводка были укрыты от глаз. Оба колеса были подрессорены на самый современный манер: только-только входившая в моду телескопическая

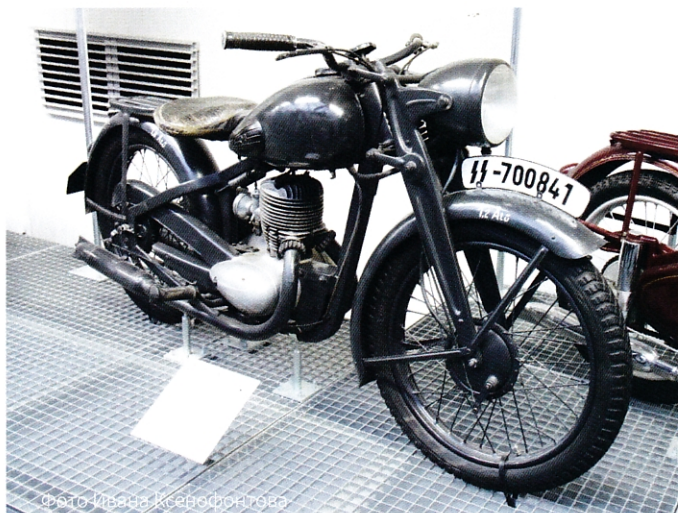
вилка спереди и свечная подвеска сзади – совершенно немыслимая роскошь для мотоцикла такой скромной кубатуры. За эту особенность в самой Чехословакии машина получила прозвище Pérák – «подпружинка». Столь же передовым для своего времени был и двигатель с возвратно-петлевой продувкой, снимающий с 248 см³ рабочего объёма целых 9 л. с., что позволяло весившему 115 кг мотоциклу разогнаться до скорости 100 км/ч – тогда далеко не всякий автомобиль мог развить такую скорость. Четырёхступенчатая коробка передач располагалась в блоке с двигателем, а сцепление могло выключаться не только рычагом на руле, но и при перемещении педали переключения передач.

Так началось триумфальное шествие Jawa по международным мотосалонам. Где бы она ни появлялась, она вызывала фурор и лавину заказов. В начале 50-х годов чешские мотоциклы продавали уже в 112 странах мира.

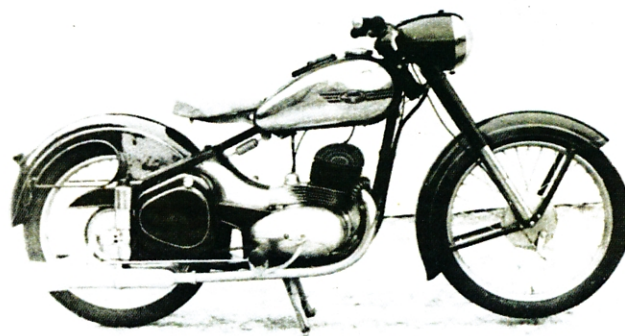
ПОД ПОЛОГОМ ТАЙНЫ

Между тем рождался «первый послевоенный мотоцикл» не в тепличных условиях. После оккупации в 1939 году немцы переориентировали завод Jawa на производство авиационных деталей и двигателей для стационарных генераторов. Весь задел деталей для мотоциклов – 8500 комплектов – подлежал уничтожению. Все работники завода под расписку были ознакомлены с приказом, под страхом смертной казни запрещавшим всякую работу над гражданской продукцией.

Тем не менее уже в 1942 году чешские конструкторы под руководством Йозефа Йозифа приступили к работе над машинами для послевоенного времени. Работа велась тайне, но с размахом: пять моделей мотоциклов, мотовелосипед и мотороллер! Между конструкторами даже был проведён негласный конкурс, по результатам которого было решено сосредоточить усилия на разработке 250-кубового мотоцикла – будущего «Перака». Один из филиалов завода занимался ремонтом мотоциклов для Вермахта, так что удалось не только



Замаскированный под отремонтированный немецкий мотоцикл прототип новой Jawa



Неосуществлённый проект модернизации «Перака»

построить 20 прототипов, но и испытать их пробегами до 100000 км. Эти машины были окрашены в стандартный армейский цвет, снабжены эмблемами DKW и регистрационными знаками с ремонтируемых мотоциклов.

Возобновить мотопроизводство завод Jawa смог уже в 1945 году: удалось спасти около 1500 комплектов деталей довоенных машин. Они мирно лежали на складах: на ящиках были написаны фальшивые номера, не отражённые в заводской документации. А для немцев чего нет в документах, того нет вообще! А благодаря тому, что уже с 1944 года шла разработка полного комплекта конструкторской и технологической документации для Jawa 250 typ 10, в 1946 году удалось освоить и его производство.

ОТ «ПЕРАКА» К «КИВАЧКЕ»

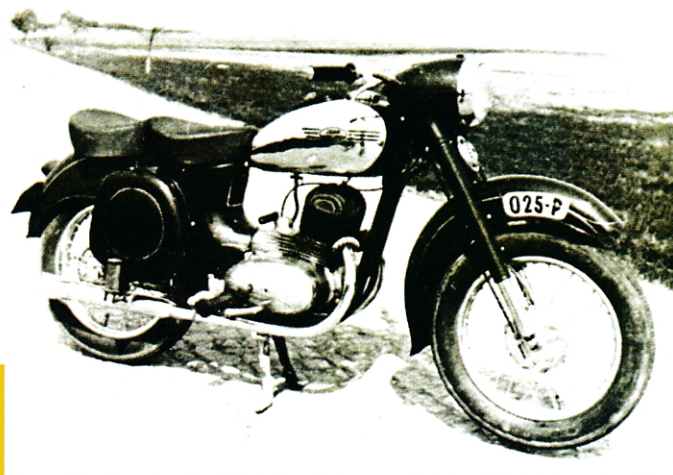
В 1948 году семейство «Перак» пополнилось ещё одной моделью: на заводе Ogar началось производство двухцилиндрового 12-сильного 350-кубового варианта 350 typ 12. Ходовая часть новинки была такой же, как и у 250-кубовой машины. Вскоре завод Ogar вошёл в состав компании Jawa, к тому времени национализированной, и 350-кубовый аппарат продавался уже под маркой Jawa. Поначалу изготовление 350-кубовых мотоциклов имело гораздо меньшие масштабы, чем 250-кубовых: в программе Jawa они играли роль люксовых моделей.

В 1950 году обе модели были слегка обновлены. Двигатели получили иное обременение: рёбра стали реже, но размер их был увеличен, что позволило улучшить охлаждение. Слегка изменена конструкция шатунов и поршней. Диаметр тормозных барабанов увеличен со 150 до 160 мм. Модернизированный одноцилиндровый вариант получил обозначение 250 typ 11.

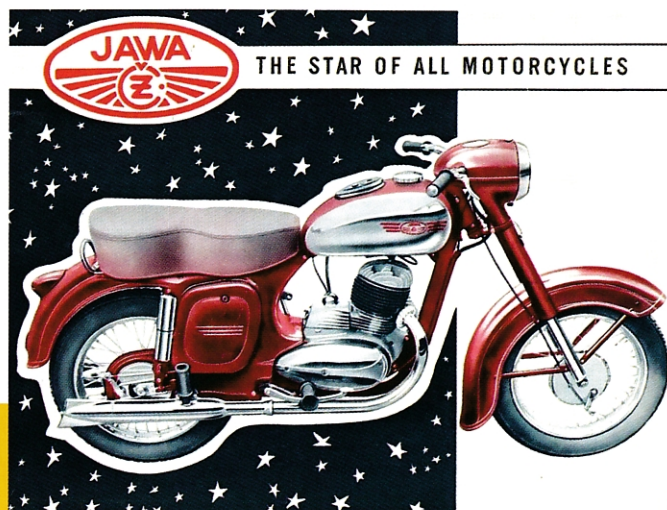
Но мототехника на рубеже 40-х и 50-х годов развивалась быстро. То, что ещё вчера было верхом совершенства, сегодня представлялось устаревшим. В особенности быстро менялись представления о том, какой должна быть ходовая часть мотоцикла. Чешские конструкторы, которые поначалу хотели ограничиться очередной модернизацией «Перака», поняли, что надо создавать совершенно новое шасси.

Новые модели – одноцилиндровая Jawa 250 typ 353 и двухцилиндровая Jawa 350 typ 354 – были показаны осенью 1953 года. Новая передняя вилка получила гидроамортизацию, сзади установлена маятниковая подвеска с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами. Размер колёс был уменьшен с 19 до 16 дюймов. Задняя часть мотоцикла получила совершенно новую облицовку с большими инструментальными ящиками. Глубокие крылья гораздо лучше защищали от грязи. Цепь задней передачи была закрыта металлическим кожухом. Мотоциклы в базовом оснащении получили двойные сёдла и подножки для пассажира. В электрооборудовании, в соответствии с международными нормами, на «массу» стали подключать не минус, а плюс аккумулятора.

Новые мотоциклы Jawa стали гораздо комфортабельнее и красивее. Это лишь подстегнуло их популярность во многих странах мира. С 1957 года эти мотоциклы стали поставлять и в Советский Союз, который со временем стал главным покупателем продукции Jawa. В самой Чехословакии новые модели получили прозвище *Kývačka* («качалка»).

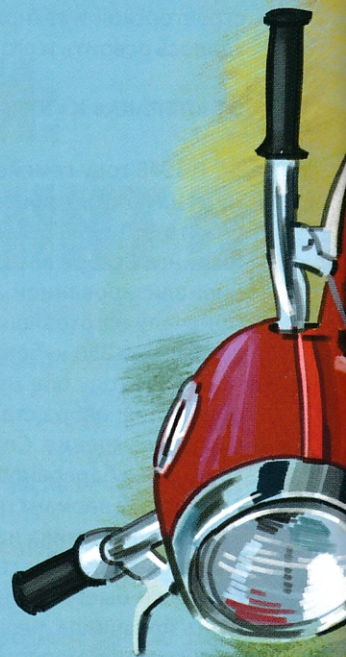


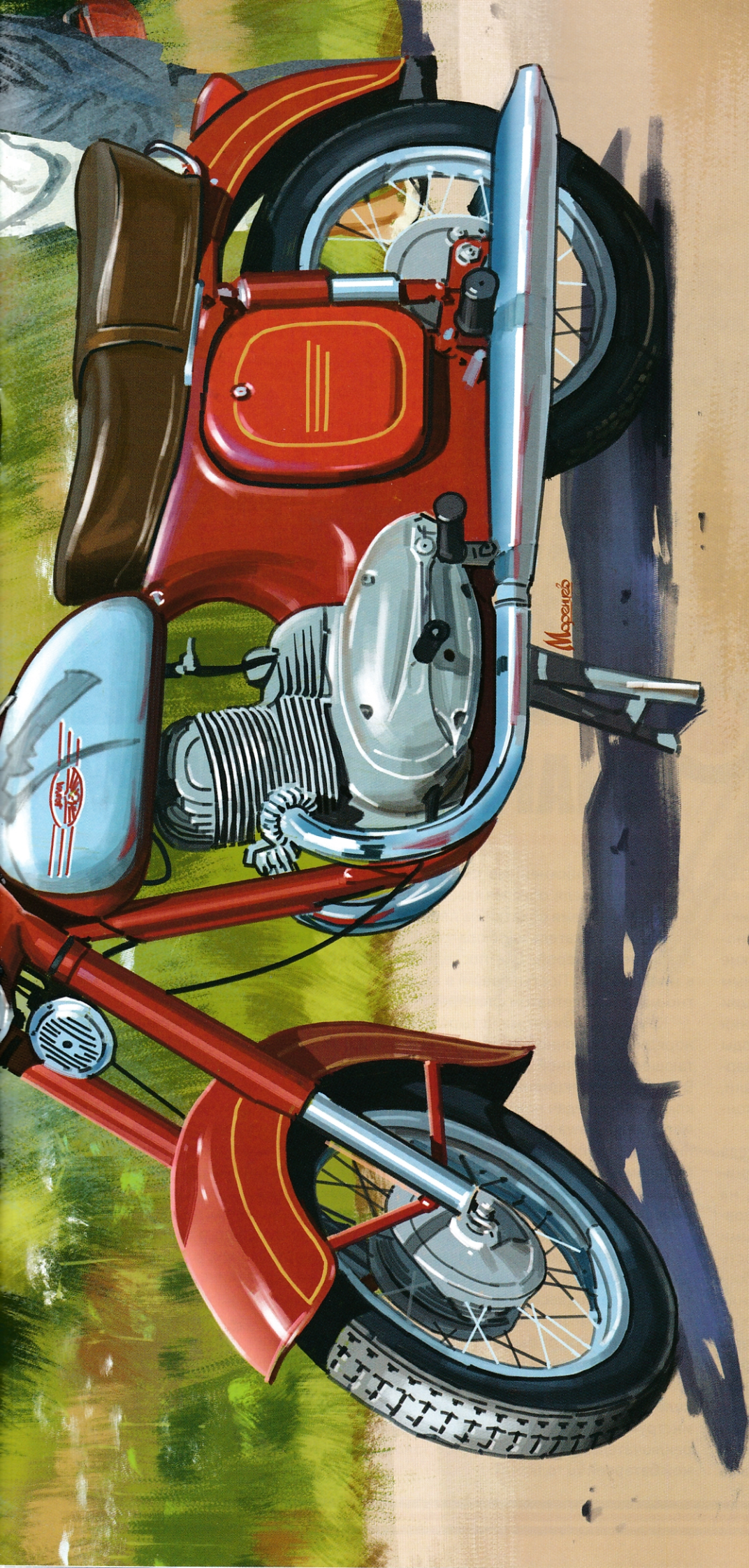
Первый прототип «Кивачки»



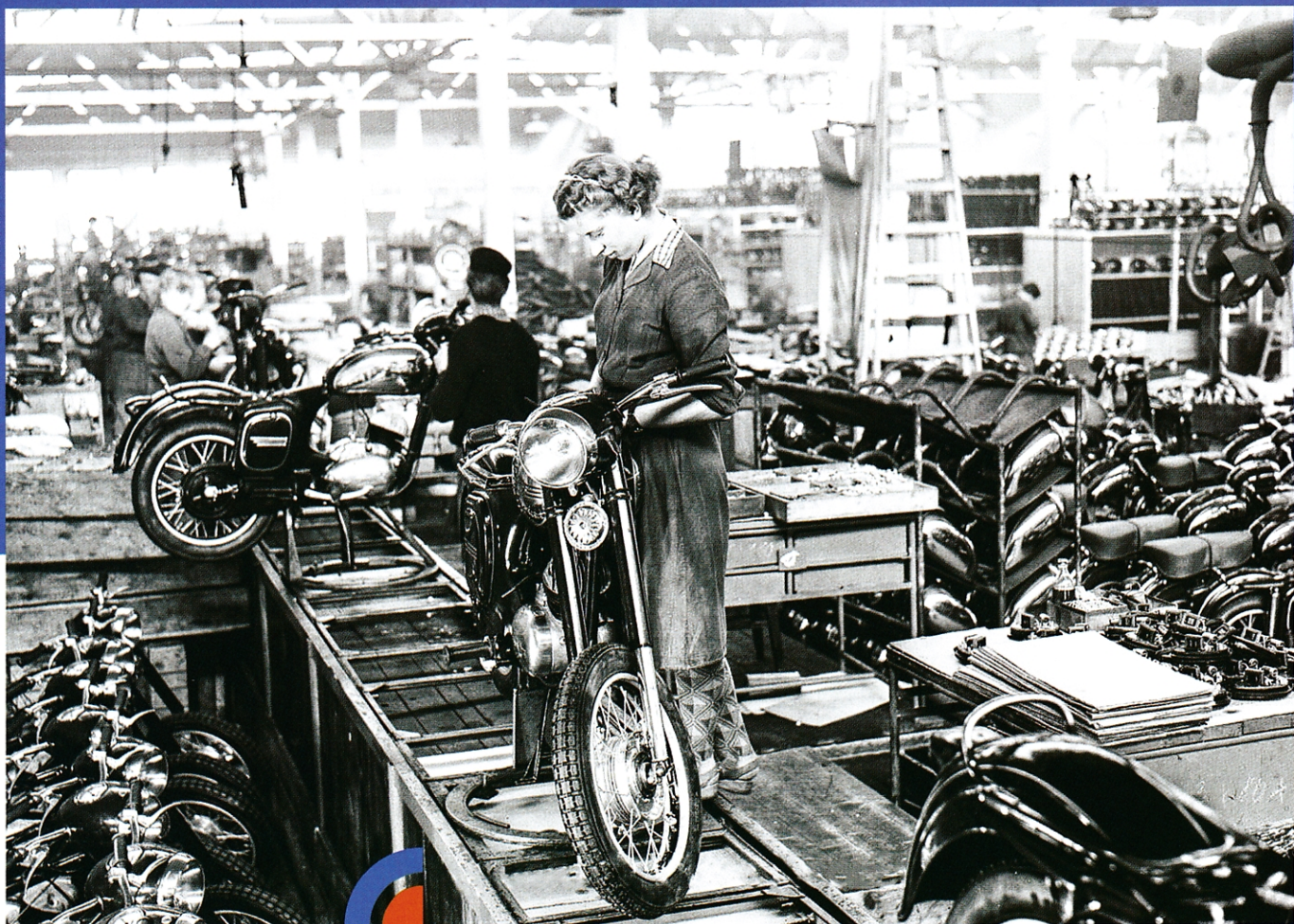
Jawa 250/353 по прозвищу *Kývačka*

**Наши
МОТОЦИКЛЫ**





JAWA 250/353



СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Для своего времени Jawa 250/353 была эталоном мотоцикла средней кубатуры. Не зря этот мотоцикл и отдельные его узлы вызвали множество подражаний. Сами чешские специалисты считают блистательным подтверждением их компетенции тот факт, что британская компания Villiers, моторы которой в 30-е годы способствовали первым успехам марки, после войны выпускала двигатели, созданные под явным влиянием конструкции Jawa.

Чугунный цилиндр двигателя установлен на картере из алюминиевого сплава с наклоном вперёд на 15° и крепится к нему вместе с головкой четырьмя длинными сквозными шпильками. Характерная особенность моторов Jawa – довольно короткий цилиндр, так что впускной канал и большая часть продувочных выполнены в высокой горловине картера. Коленчатый вал, собранный запрессовкой, вращается в трёх коренных шарикоподшипниках – два со стороны моторной передачи и один со стороны генератора. Шатун имеет бронзовую втулку в верхней головке и роликовый

подшипник в нижней. На поршне установлены три компрессионных кольца. Смазка двигателя обеспечивается маслом, добавляемым в топливо в пропорции 1:20 (во время обкатки на первых 1500 км в пропорции 1:16).

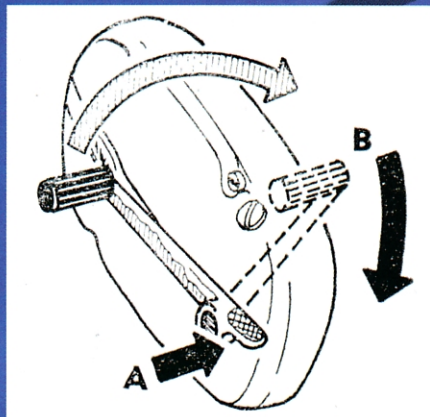
Питает двигатель карбюратор Jikov 2926 (до 1955 года – 2924) с боковой поплавковой камерой. Две последние цифры показывают диаметр диффузора в миллиметрах. Поступающий в карбюратор воздух проходит очистку в контактно-масляном сетчатом фильтре.

Крутящий момент на четырёхступенчатую коробку передач передаётся однорядной втулочной безроликовой цепью. Многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, установлено на первичном валу коробки передач. В качестве фрикционного материала использованы пробковые вставки. Переключение передач ножное, заблокировано с выжимом сцепления. С 1954 года на мотоциклах Jawa применяется совмещённая педаль кикстартера и переключения передач: педаль для запуска переводится в пусковое положение нажатием в осевом направлении и откидыванием вверх, а после запуска двигателя пружина автоматически возвращает педаль в горизонтальное положение. Передача на заднее колесо – втулочной роликовой цепью, заключённой в кожух.

Одинарная рама сварена из стальных труб прямоугольного сечения. Передняя вилка – телескопическая, штоковая, с гидроамортизацией, ход вилки 130 мм. Задняя подвеска – маятниковая, с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами, ход подвески 100 мм. Колёса с проволочными спицами оснащены тормозами с тормозными барабанами диаметром 160 мм. Передний тормоз приводится через трос от рычага на руле, задний – также через трос от педали.

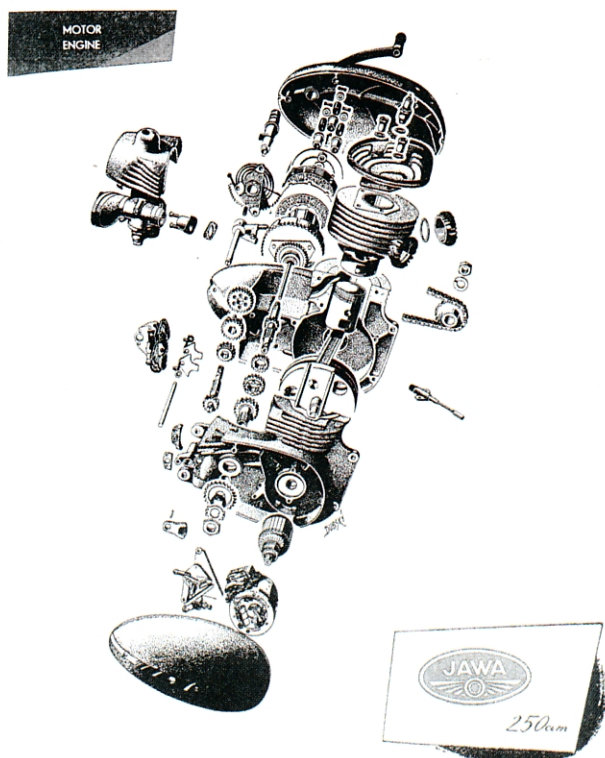
Мотоцикл Jawa 250/353 имеет 6-вольтовую систему электрооборудования. Генератор постоянного тока мощностью 45 Вт установлен на правом конце коленвала. Аккумуляторная батарея ёмкостью 14 А·ч установлена в правом инструментальном ящике. Смонтированный в корпусе фары центральный переключатель имеет специальное положение для запуска мотоцикла с разряженной батареей «с толкача».

О НЕДОСТАТКАХ



Совмещённая педаль кикстартера и переключения передач

Если послушать старых «явистов», то Jawa была верхом совершенства, машиной, которая никогда не подводила. На самом же деле, как и любой реальный аппарат, этот мотоцикл имел свои болячки – некоторые из них были заложены ещё на стадии проектирования. Так, например, в коробке передач шлицы вала заходили в пазы шестерни третьей передачи всего на 2–3 мм; со временем кромки скруглялись, и под нагрузкой передачу начинало выбивать. Неудачным было и крепление маятника задней подвески к раме: слишком узкое, и втулки работали «металл по металлу». В отсутствие смазки детали изнашивались уже через 15–20 тысяч км, и мотоцикл начинало «колбасить» из-за большого люфта. Жаловались владельцы Jawa и на слишком узкий руль (многие ставили высокий «кроссовый» руль с перемычкой, но не всегда ГАИ относилось к этому с одобрением), и на «длинную» ползунковую ручку газа, которую невозможно было выкрутить полностью без перехвата. Поэтому многие ставили «короткую» ручку от Pannonia. Но всё же Jawa были гораздо надёжнее многих советских мотоциклов, а в случае поломок выручала хорошая ремонтпригодность – у каждого мотоциклиста найдётся история о том, как «кололи» силовой агрегат в чистом поле.



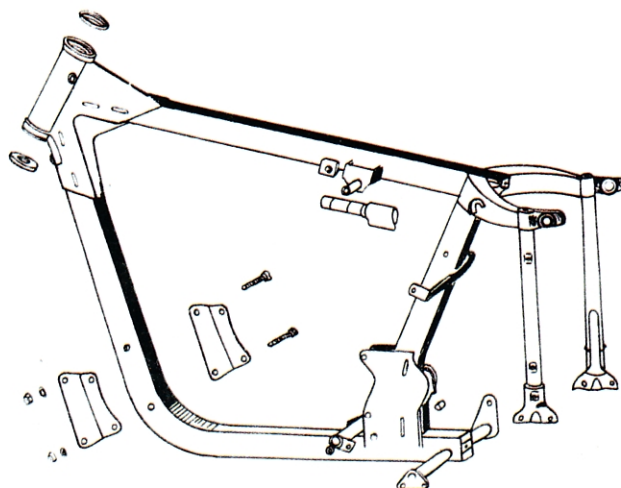
Двигатель Jawa 250/353



Передняя вилка образца 1957 года

О ПРОЗВИЩАХ

«Перак», «Кивачка», «Панелька» – все эти прозвища, принятые в Чехословакии, мы узнали уже в наше время. А в те годы, когда мотоциклы «Ява» ворвались на наш рынок, в ходу были совсем другие имена. К 250-кубовой модификации сразу прилепилось название «чекушка» – потому что четверть литра. Ещё «Явы» звали «вишнёвка», за самый распространённый окрас. Когда в середине семидесятых годов начались поставки модели Jawa 350/634, то прежние машины сразу стали «старушками». Даже у отдельных деталей были свои прозвища. Так, характерное для модели 250/353 седло звали «гитарой», её большое переднее крыло – «корытом», объединённый кожух фары и передней вилки – «штанами», узкий руль получил прозвище «ослиные уши». Когда на наш рынок вышла «Панелька», то прикрытие фары и руля стали звать «параболой».



Рама мотоциклов Jawa из труб прямоугольного сечения

МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

ЭВОЛЮЦИЯ «КИВАЧКИ»

Марка Jawa во многом обязана своей завидной репутацией тому, что чешские инженеры постоянно совершенствовали машину. Уже с 1954 года на части мотоциклов Jawa, предназначенных для экспорта, стали устанавливать совмещённую педаль кикстартера и переключения передач – эта модификация получила обозначение 353/02. Узел стали устанавливать на все мотоциклы Jawa с 1955 года, одновременно с постановкой на производство модели 353/03. Эта модификация также получила форсированный с 9 до 12 л. с. двигатель (благодаря повышению степени сжатия и применению более производительного карбюратора), колёса с тормозными барабанами на всю ширину ступицы и прямыми спицами, новые амортизаторы задней подвески с регулировкой поджатия пружин на два фиксированных положения, усовершенствованный генератор.

В 1957 году началось производство самого совершенного варианта «Кивачки» – модели 250/353/04. Её легко отличить от предыдущих модификаций по глушителю: вместо старомодного «рыбьего хвоста» они получили современную сигарообразную форму. В ходовой части главным новшеством стала передняя телескопическая вилка с пружинами, установленными снаружи неподвижных труб. Мотоцикл получил также глушитель шума впуска с пластмассовым корпусом и встроенными фильтрующими элементами.

Дальнейшая модернизация прохо-

дила уже без смены индекса. В 1958 году отказались от амперметра на бензобаке: его сменила контрольная лампа в новой комбинации приборов. В 1960 году мотоциклы Jawa получили новое, не столь массивное седло.

В 1962 году специально для рынка США было изготовлено всего 150 мотоциклов модели Jawa 250/353/07 Super Sport. В стандартное шасси был установлен 20-сильный двигатель от спортивного мотоцикла, с алюминиевым цилиндром и двумя свечами в головке цилиндра. Мотоцикл имел высокий руль с перемычкой и «короткой» ручкой газа.

ЗДРАВСТВУЙ, «ПАНЕЛЬКА»

Новое поколение мотоциклов Jawa вновь получило прозвище по самому заметному внешнему изменению: Panelka. Этим именем машина обязана новому кожуху фары, который имел закрывающие трубы руля выступы. Украшал его спидометр овальной формы. Но всё же главное новшество касалось 250-кубового двигателя. В «высоком» чугунном цилиндре была выполнена большая часть продувочных и впускной канал. Карбюратор, снабжённый пусковым обогатителем, крепился не к картеру, а к цилиндру. Мощность нового мотора составила 16 л. с. Производство новой модели Jawa 250/559/02 началось в октябре 1962 года.

В 1963 году была выпущена модификация Jawa 250/559/03 с автоматическим центробежным сцеплением. В отличие от применяемых на современных скутерах сцеплений с расходящимися под действием центробежной силы колодками конструкторы компании использовали обычный пакет дисков, которые сжимались посредством центробежных грузов. Такую же конструкцию использовал японский концерн Honda в своём бестселлере Super Cub, что послужило предметом судебного разбирательства. В конечном счёте японцам пришлось заплатить чехам отступные.

Модернизированная Jawa 250/559/04 встала на конвейер в конце 1964 года. Мотоцикл получил новую переднюю вилку, усовершенствованную конструкцию сцепления и резиновый гаситель крутильных колебаний, встроенный в заднее колесо. В таком виде 250-кубовая Jawa выпускалась до 1974 года.

ОСОБЫЕ ДЕЛИКАТЕСЫ

Это советский рынок поглощал любые «Явы» и просил ещё. Чтобы сохранить свои позиции на требовательных западных рынках, чехам приходилось изощряться.

В 1963 году дебютировал мотоцикл Jawa 250/590 Sport. Его отличали 19-дюймовые колёса, высокий руль с перемычкой и «короткой» ручкой газа, изменённые крылья. Но, в отличие от модификации Super Sport 1962 года, в этом шасси стоял обычный двигатель от Jawa 250/559.

Специально для рынка США в 1966 году инженеры компании Jawa начали разработку серии Californian. Итогом этой работы стало начало производства в 1968 году мотоцикла Jawa 250/590/05 Californian III. Отказ от массивных облицовок, новый бензобак,

18-дюймовые колёса, узкие крылья и открытый руль создали совершенно новый облик машины. Двигатель был форсирован до 18 л. с. при 5250 об/мин.

Стандартная же модель в 1969 году предстала в версии Jawa 250/592. Она получила бензобак от Californian III, узкое переднее крыло и указатели поворотов.

Совершенно новая Jawa 250/623 с двухцилиндровым двигателем дебютировала в 1970 году. Но успеха эта модель не снискала, и с 1974 года 250-кубовый вариант исчез из производственной программы завода.

О СПОРТЕ

В 50-е годы конструкции дорожных и спортивных мотоциклов ещё не разошлись так резко, как в наши дни. Поэтому мотоциклы Jawa, на которых команда Чехословакии в Международных шестидневных соревнованиях выиграла главный приз – «Международный трофей» – в 1954, 1956, 1958 и 1962 годах, не далеко ушли от стандартной Jawa 250/353. На них были сохранены даже динамо-батарейная система зажигания и заблокированное с переключением передач выключение сцепления. Главным отличием спортивной модели Jawa 250/553 был двигатель с цилиндром из алюминиевого сплава и с чугунной гильзой, развивавший мощность 15,5 л. с. в модификации для многодневки и 19 л. с. в кроссовой модификации. В комплекте к нему шли коробка передач с изменёнными передаточными числами, усиленная рама, подвески с увеличенными ходами и колёса со специальными внедорожными шинами Varum, размером 21 дюйм спереди и 19 дюймов сзади.



Главный конструктор завода Jawa Йозеф Йозиф

О ДВОЙНИКЕ

Судьбы двух крупнейших чешских мотоциклопроизводителей – Jawa и ČZ – оказались тесно связаны. Более того: в 1953 году их объединили в один концерн, и мотоциклы стали производиться под маркой Jawa-ČZ. К отдельным маркам вернулись лишь в 1960 году. В 1954 году завод ČZ освоил производство моделей класса 125 и 150 см³, унифицированных с Jawa как по многим узлам, так и внешне. А в 1961 году на рынок вышла модель ČZ 250/455, выглядевшая, как Jawa 250/353/04 с другой эмблемой на бензобаке. Но на самом деле это был другой мотоцикл. 13-сильный двигатель разработан на основе 175-кубового и имел даже другую размерность – 66 × 72 мм. Иной была и коробка передач – её конструктивная схема позже была использована на Jawa 350/634. Рама сварена из труб не прямоугольного, а круглого сечения. ČZ был на 10 кг легче, чем Jawa, и компактнее, а потому воспринимался более спортивным. Кроме базовой модификации на 16-дюймовых колёсах выпускалась и спортивная 250/475 Sport на 19-дюймовых.



Новое поколение – Jawa по прозвищу Panelka



250-кубовый кроссовый мотоцикл Jawa



Jawa 250/590/05 Californian III для рынка США

PROVEDENÍ
Sport

Motorcykly ČZ

Výkon motoru	
Max. rychlost v hod.	
Váha	
Únosnost	

RYCHLOST

ČZ 250/455 – двойник Jawa внешне, но не внутри



ВОКРУГ МОТОЦИКЛА

Формально BMW R26 – одноклассник Jawa 250/353, но он был намного дороже

О СРАВНЕНИИ

Для советской мотопромышленности класс 250 см³ стал «заколдованной кубатурой». Мототехнику такого рабочего объёма пытались выпускать в Коврове, Минске и Туле, но каждый раз всё срывалось уже на стадии подготовки к производству. А вот в остальной Европе класс 250 см³ долго был на вершине популярности – и уж тем более в 50-е годы. Он устраивал и тех, кому был нужен недорогой транспорт для повседневного передвижения, и парней со спортивными амбициями. Сравним Jawa 250/353/04 с её одногодками – мотоциклами выпуска 1957 года с одноцилиндровыми 250-кубовыми моторами.

Модель	Страна	Число тактов	Рабочий объём, см ³	Макс. мощность, л. с./об/мин	Сухая масса, кг	Макс. скорость, км/ч
Jawa 250/353/04	ЧССР	2	248,5	12/4750	129	105
Aermacchi Ala Azzurra	Италия	4	246	13,7/6500	114	125
AJS 14	Великобритания	4	248	16/7400	147	125
BMW R26	ФРГ	4	247	15/6400	158	115
BSA C12	Великобритания	4	249	11/5200	142	104
DKW RT250VS	ФРГ	2	244	15/5000	155	116
Horex Resident 250	ФРГ	4	249	18,5/7100	150	120
MZ ES250	ГДР	2	249	14,25/5100	148	115
NSU Supermax	ФРГ	4	247	18/6500	174	126
Simson 425S	ГДР	4	247	14/6300	162	110
Zündapp 250S	ФРГ	2	245	14,5/5500	136	110



● Ideal Jawa – индийский лицензионный продукт

О ЛИЦЕНЗИЯХ

Индийские бизнесмены, братья Фарух и Рустом Ирани, в 1949 году начали импортировать мотоциклы Jawa в Индию. Видя растущий спрос, они приобрели лицензию и в 1961 году начали изготовление модели Jawa 250/353/04. Вскоре с трёх лент конвейера сходило по 126 мотоциклов ежедневно. Когда истёк срок лицензии, братья Ирани продолжили выпуск под маркой Yezdi – этим словом один из чешских инженеров, командированных для организации производства, провожал сходящие с конвейера машины. Лишь в 1996 году Jawa, не выдержав конкуренции, сошла с индийской сцены – чтобы вернуться в наши дни уже на новом техническом уровне. Копию Jawa 250/353 выпускали также китайцы под маркой Xing Fu 250.

ПУТЕШЕСТВУЙ ВО ВРЕМЕНИ НЕ ВЫХОДЯ ИЗ ДОМА
С ЖУРНАЛЬНОЙ СЕРИЕЙ «КРЕМЛИ И КРЕПОСТИ» ОТ MODIMIO

Кажется, мы заблудились,
говорил же, надо
пользоваться навигатором



КРЕМЛИ И КРЕПОСТИ

ЗЕМЛИ РУССКОЙ



ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА
kremlimodimio.ru



MODIMIO

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:



№14

**Наши
МОТОЦИКЛЫ**

КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»

СОЛО-ОППОЗИТ



 КОЛЛЕКЦИОННАЯ ОТКРЫТКА
В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ!

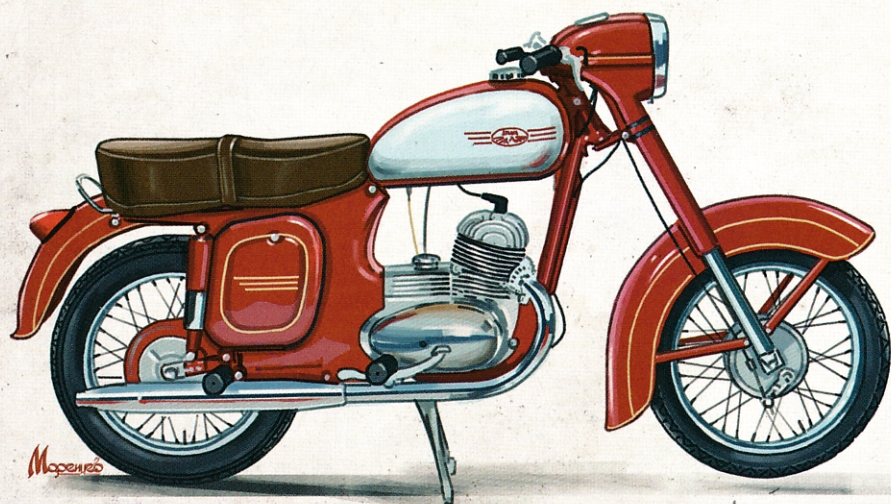
УЗНАВАЙ
НОВОСТИ ПЕРВЫМ!

 [moto.modimio](https://vk.com/moto.modimio)

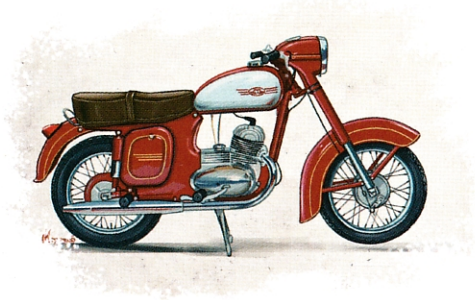
 [moto_modimio](https://www.instagram.com/moto_modimio)



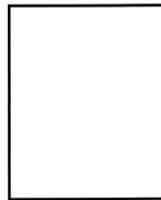
Бесплатная доставка на modimio.ru/moto



JAWA 250/353



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя

Тираж 9785