



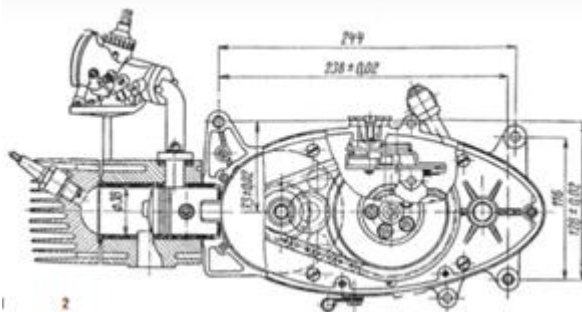
Foto: Tom Hyan

JAWA 50, Pionýr, war in den Fünfzigern für viele Tschechoslowaken das erste Fortbewegungsmittel, dass sie sich nach dem Krieg leisten konnten.

Schon in den Sechzigern kam dazu der Tuning. Junge Leute konnte den Pionýr günstig erstehen. Er war für sie aber zu langsam, sodass man mit Bohren, Schleifen, Auspuff bearbeiten und verbessertem Treibstoff eine grössere Leistung erreichte.

PIONÝŘI, PIONÝŘI...

JAWA 50, Beitrag von Petr Rutek im THAuto 3 / 2020



Die Polizei wartete auf die lauten Tuner an jeder Ecke... Heute veranstaltet man sogar Rennen mit diesen Kleinstmotorrädern und 100 km/h sind da keine Seltenheit...

JAWA 50, Beitrag von Petr Rutek im THAuto 3 / 2020



► JAWA 50 (1955–1982)

Foto: Tom Hyán



► JAWA 50 TYP 05 (1963)

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – vzduchem chlazený dvoudobý ležatý jednoválec s kanálovým rozvodem a vratným výpustním ventil: 49,9 cm³ (je 38 x 44 mm); 7,5:1; 2,2 kW (3,0 hp/5000 min⁻¹); a 3,58 Nm/4800 min⁻¹; polosúspadový katalyzátor Jikov 2915 PS s difuzorem o 15 mm; zapalování seřizovacíkovým magnetem PAI 6 V; svíčka PAI 14-7 RZ; mazání olejem v palivu (20:1); spouštění nožní pákou (převod 7,74); dvoudobá spodka v olejové lázni; třístupňová převodovka s nožním řazením (2,82 – 1,48 – 1,00); řetězový průměr (2,43) a sekundární převod (4,23 nebo 4,58), pohon zadního kola.

PODVOZEK – jednoduchý ocelový trubkový rám s podvěšeným motorem; vřepdu teleskopická a vzadu křivá vidlice; zvlášť 305 mm; vinuté pružiny a teleskopické tlumiče; bubnové brzdy o 125 x 20 mm; pneumatiky 2,75 – 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor os kol 1160 mm; q/sv 1795/580/930 mm; výška sedla nad zemí 770 mm; světlá výška 125 mm; objem palivové nádrže 5,5 l; suchá/pohotovostní/celková hmotnost 65/70/230 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost na jednotlivé stupně 21–40–60 km/h; rychlosti 0–40/60 km/h za 1,5/2,3 s; šloupavost 25 %; spotřeba paliva 2,3 l/100 km při rychlosti 40 km/h.

1 Jawa 50 typ 555 dostala hlubší blatníky a protaženou kapotáž pod sedlem

2 Jawa 05 Ideal z exportní nabídky Motokov (1965)

3 Jawa 05 Sport se do sériové výroby dostala až coby typ 21 (1967)

4 Jawa 05 De Luxe (podle označení pro export)

5 Jawa 50 typ 550 zahájila slavnou sérii Pionýrů sériovou produkci od roku 1955

Foto: Jawa



roce. Vznikla padesátkusová zkušební séri. Byl to ještě moped, tedy motokolo s pedály, pro sérii se však změnil na malý jednomístný motocykl typu 550 s nožní spouštěcí pákou. Pro převodní výroby a rekonstrukci na typ 550 se vypravili slovenští konstruktéři Jozef Bizik, Zdeno Nagy a Ján Režňák na roční sládk do pražské Jawy.

Nebýlo to jednoduché, ale nakonec se výroba v Považské Bystrici rozběhla. V prvním plněm roce vzniklo 3556 Pionýrů typu 550. Pro charakteristický tvar sedla získaly přezdívkou Pařez, ležatý dvoudobý jednoválec dával z objemu 49,8 cm³ (ø 38 x 44 mm) výkon 1,2 kW (1,6 hp/5000 min⁻¹) a poháněl zadní kolo řetězem. Převodovka byla třístupňová, jednomístný stroj s hmotností 54 kilogramů dosahoval největší rychlosti 45 km/h. Vzniklo celkem 106 111 těchto malých motocyklů (1955–1958), když povazská produkce vyvrcholila 47 016 kusy v roce

1957, ale následující rok už paralelně nabíhly vyřešený typ 555. Na první pohled novinky odlišovaly hlubší tvarované blatníky místo jednoduchých jen po obvodu kola, protažená kapotáž zadního kola pod sedlem, vytvářející za ním nosič zavazadel, a v tzv. skútrovém provedení (těch bylo jen málo) dostal nový Pionýr plechový štít chránící motý jezce před nepřízní počasí spolu s průběžnými plechovými stupáčky (ochrana před ostřikem vodou a blátem). K mechanickým změnám Jawy 50 typ 555 patřily především zvýšený výkon motoru na 1,6 kW (2,2 hp/5500 min⁻¹), který byl zárukou maximální rychlosti 60 km/h, přičemž hmotnost motocyklu se prakticky nezměnila. V prvním roce 1958 se vyrobilo 38 221 Pionýrů, vrcholu 85 094 kusů dosáhla produkce v roce 1961 a po roce 1962 končila s celkovým výsledkem 327 230 malých motocyklů typu 555! Při uvedení na trh byla cena

2500 Kčs (tehdy dva lepší měsíční platy) a motocykl Jawa 50/555 začal nabízet podnik zahraničního obchodu Motokov na vývoz, kam putovaly i první dvoumístné verze (od 1959). Jeden z Pionýrů typu 555 (jezdec Jiří Brabec) byl součástí tříčlenné výpravy Na mopedu k beduinům, zorganizované v šedesátých letech Ivanem Milanem Jerickou (sám jel na mopedu Stadion S22), kterou tvořil ještě MUDr. Václav Polužník, primář z Lomnice nad Popelkou, na větším skútru Manet S100 s přivázaným vozíkem Motok. Všechny stroje úspěšně dojezdy na Sinajskou poušť do Egypta i zpátky! Vyvrcholením konstrukce Pionýrů byly elegantní malé motocykly Jawa 50 typ 05 (Ideal a Sport), dále modernizované na typ 20, 21 (Sport) a 23 (Mustang). Kromě posledního, který byl odlišný malým motocyklem se stejným typem motoru, se všechny ostatní dodávaly podle vyjádření ►►

PIONÝŘI, PIONÝŘI...

Pionýra znal každý.

Byly doby, kdy naprostá většina řidičů v této zemi začala jízdu na některém z Pionýrů...



PETR RUTEK

Vůbec prvním z Pionýrů je typ 550, podle tvaru sedla nazývaný přiznačně Pařez (1955–1958)

Pionýr slaví pětadesátiný! První padesátka Jawa typu 550 vyjely z továrny v Považské Bystrici už v dubnu 1955 jako naplňování snahy o dostupný dopravní prostředek pro širokou masu uživatelů, navíc pro jezdce od patnácti let věku. Výroba byla přidělena slovenskému záводу n. p. Považské strojárne, ale ten pak odváděl licenční poplatky 100 000,- Kčs ročně pražské Jawě nejen za předání konstrukční dokumentace, ale také za využití věhlasné značky. Dříve sice už motocykly vyráběl, takže měl jistě zkušenosti, šlo však o větší dvoupístový jednoválec Manet M90 (celkem 37 630 kusů v období 1947–1951). Všechny další typy Jawa 50 Pionýr vyvíjeli ovšem z této továrny...

Myšlenkou na malý motocykl třídy 50 cm³ se zabýval už Dr. Jaroslav Frei (1904–1981), technický ředitel Jawy, který sice úspěšně přestál německou okupaci, kdy v útajení vedl s věnými spolupracovníky vývoj poválečných výrobků (za to byl třetím směm), ale doplatil na komunistickou porokozku, přestože sám do jejich strany v návní víře o lepší budoucnosti krátce vstoupil. Hned prohlédl, a pak bylo zle. Ještě zadal Josef Jozefovi úkol konstrukce malého motocyklu, ale pak mu nezbylo, než se zachránit emigrací do Kanady. Sétkonstruktér Jozef na odozvěném projektu v pražské Jawě začal znovu pracovat někdy v roce 1953, tedy asi po šesti letech od zadání. První prototyp s typovým označením 359 vyjel v následujícím

► JAWA 50 (1955–1982)

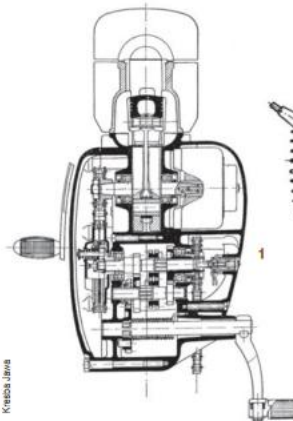


Foto: Jawa



Foto: Jawa



Foto: Tomáš Váň

1, 2 Dvoudobý jednoválec s ložným válcem v provedení Jawa 50/05 (1963)

3 Jawa 100 Robot byla předchůdcem Pionýrů (výroba 1937–1946)

4 Jawa 50 typ 20 s dalším zvýšením výkonu na 2,6 kW (3,5 k)

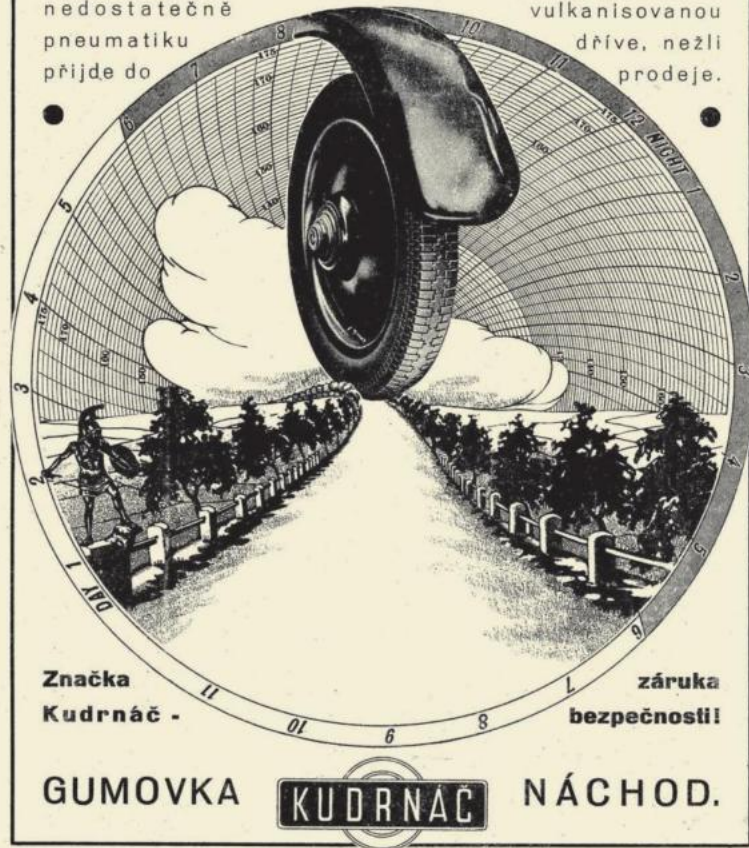
5 Jawa New Pionýr opravácké firmy Motoscoot v elektrickém provedení E-Pionýr (2019)

výrobce v oskútrovaném vynotoení, tedy se zmíněnou ochranou nohou, jakou už dostaly některé Jawa 50 typu 555. Základní koncepce se neměnila, výkon motoru vzrostl z 1,6 na 2,2 kW (tedy z 2,2 na 3,0 k) při zvýšení otáček na 6000 min⁻¹ a zvětšil se také točivý moment z 2,82 na 3,58 N.m při shodných otáčkách 4800 min⁻¹; kompresní poměr narostl ze 6,6:1 na 7,5:1. Největší rychlost zůstala 60 km/h, ale Pionýr dostal standardně dvojsedlo. Při premiéře stroje na Mezinárodním veletrhu 1962 v Brně bylo oznámeno, že průměrně každý čtyřlícový občan Československa vlastní malý motocykl Pionýr, což se samozřejmě mělo ještě zlepšit. Po zahájení produkce typu 05 jich vzniklo do roku 1967 celkem 215 247 kusů, ale to už rok běžela výroba modernizovaného typu 20, jehož produkce se přiblížila půl milionu kusů (přesně 490 826 do roku 1982), po započtení dalších 114 994 verzi 21 (Sport) samozřejmě tato hranice padla. Kromě oskútrovaných byl hitem malý motocykl Mustang sportovního

charakteru, jenž v letech 1968–1982 zaznamenal produkci 448 565 exemplářů. Všechny typy dvacítkové řady měly dále zvýšený výkon na 2,6 kW (3,5 k)/6500 min⁻¹. Není bez zajímavosti, že Mustang vlastně vzešel ze spolupráce s italskou firmou Italtel (Italienmezzeta), která v šedesátých letech hledala motory; našla je nejprve u východoněmecké MZ a pak v Československu. Ležatý jednoválec z Pionýra nejprve zabudovala do své verze Mustanga. Motocykl Jawa 50 se vyráběly také do Polska, Brazílie i jinde, v Indii se vyráběly Pionýry v licenci jako Jawa Ideal. Povazské strojírně prošly po ukončení produkce Pionýrů v osmdesátých letech na různé typy mopedů, ale i po dlouhých letech je jejich popularita tak velká, že od roku 2006 vznikla série Jawa New Pionýr na základě typu 555 z iniciativy Motoscoot Opava, vyrobená v šanghaiské továrně TMEC se čtyřdobým jednoválcem a čtyřstupňovou převodovkou. Další aktivitou Motoscootu je současný E-Pionýr s traktorem elektromotorem 6 kW (premiéra 2018).

Na každé silnici číhá nějaké nebezpečí,

které však ustupuje z cesty automobilistům a motocyklistům, kteří jezdí na PNEU-KUDRNÁČ. Tato bezpečnost při jízdě je dána úzkostlivou všestrannou kontrolou a citlivými automatickými aparáty, jež regulují páru při vulkanisaci pneumatik a kontrolují vulkanizační teplotu, zaznamenávajíce ihned každou technickou úchytku a jež vyřadují nedostatečně vulkanisovanou pneumatiku dříve, nežli přijde do prodeje.



Toto není placená inzerce, ale ukázka reklamy na pneumatiky KUDRNÁČ z roku 1934