



Honda NSX

Čierna Hora

Ford Transit

2020

VETERÁN 07

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH

číslo 174

SK

ŠKODA SAGITTA

Neznámy model z Mladej Boleslavi mal byť lacným variantom oblúbeného Popularu.



Trabant 601A Kűbel

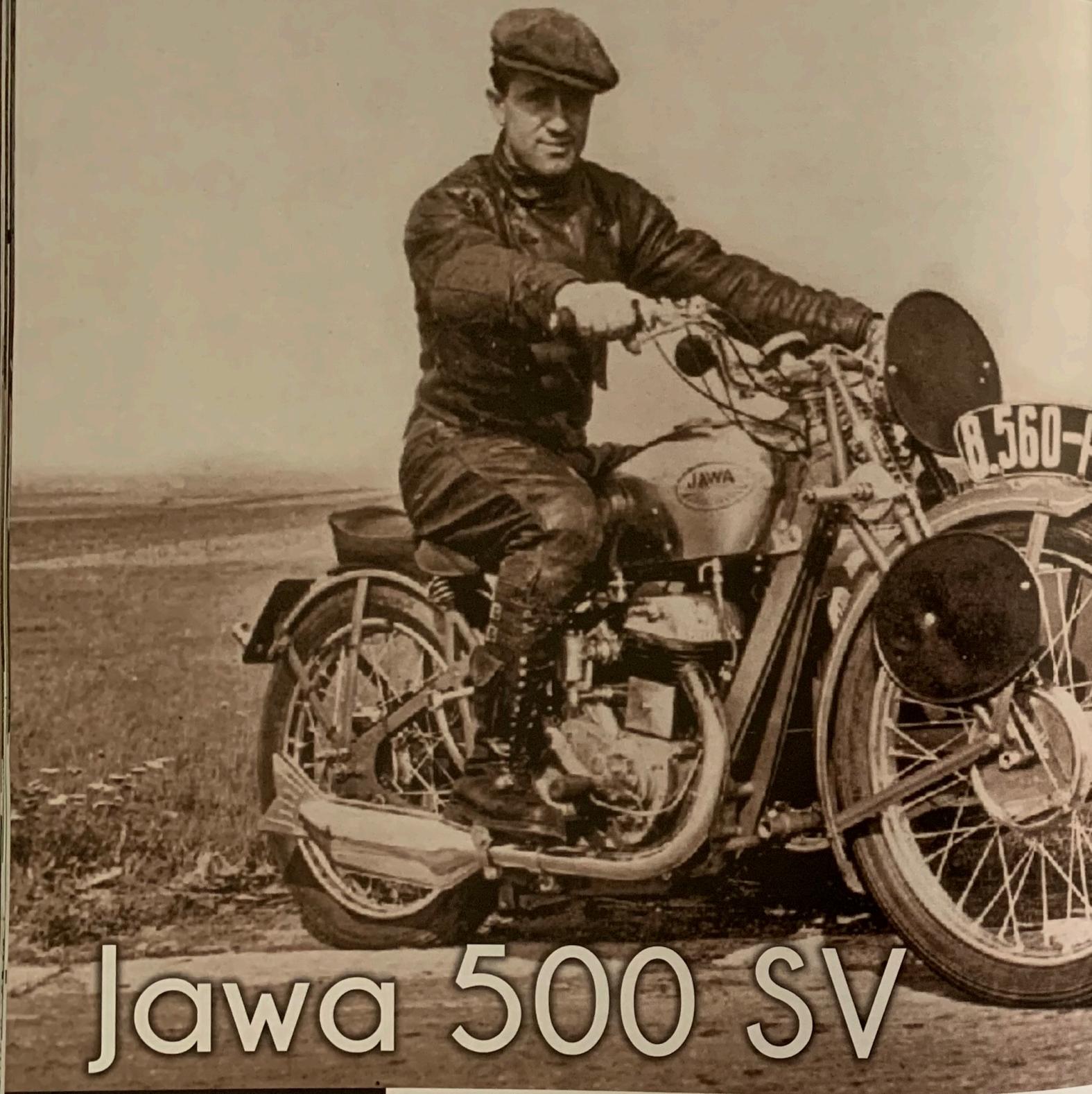
Vojenská verzia nebola pre bežných smrteľníkov dostupná.

JAWA 500 SV

Jedinečný projekt spomína na slávnu éru motocyklového výrobcu.



CENA: 3,96 € / 129 Kč / PREDPLATNÉ: 3,30 €



Jawa 500 SV

Text a foto: Michal Danišek, Vladimír Souček

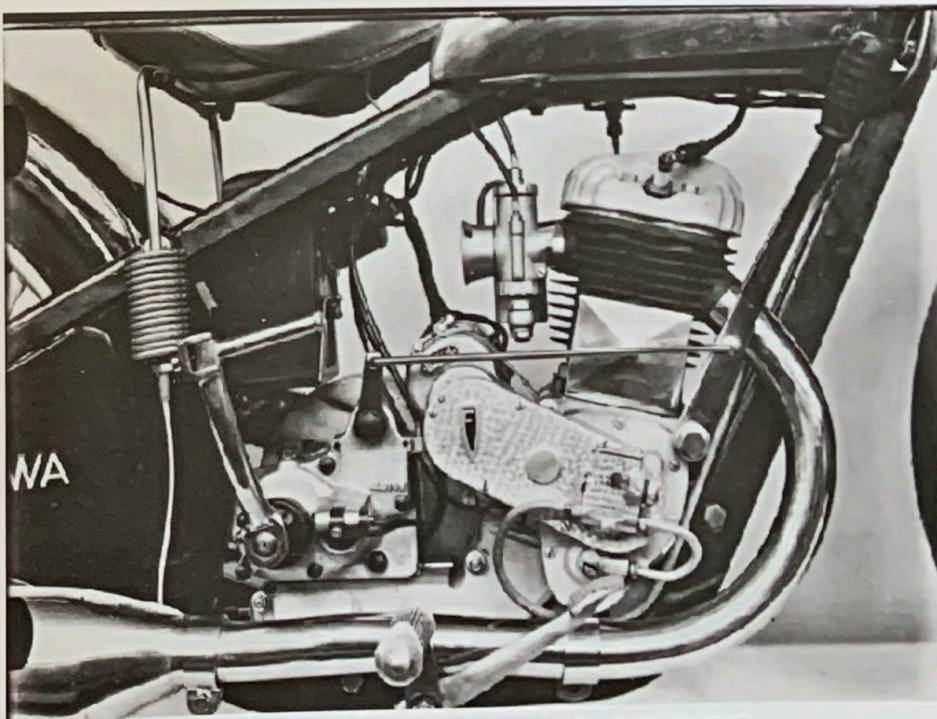
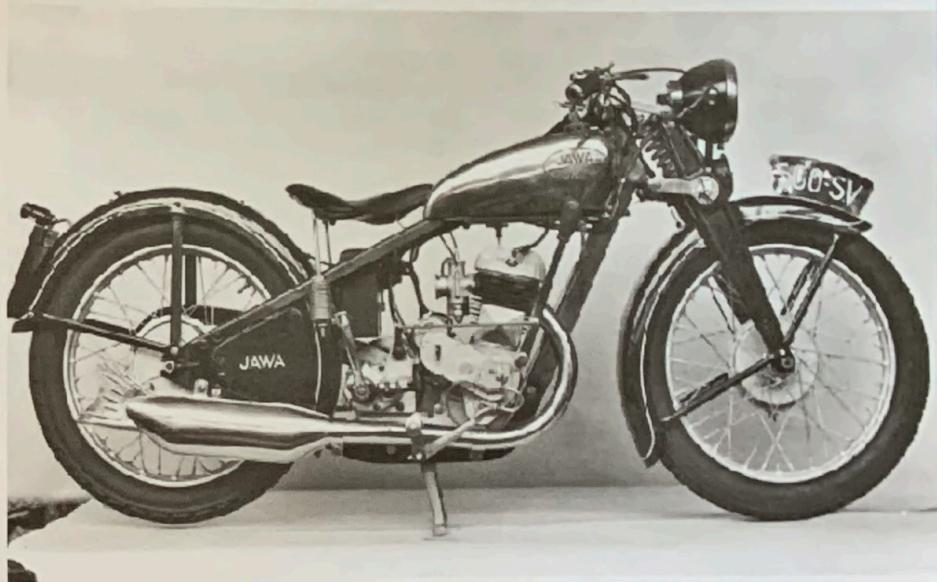
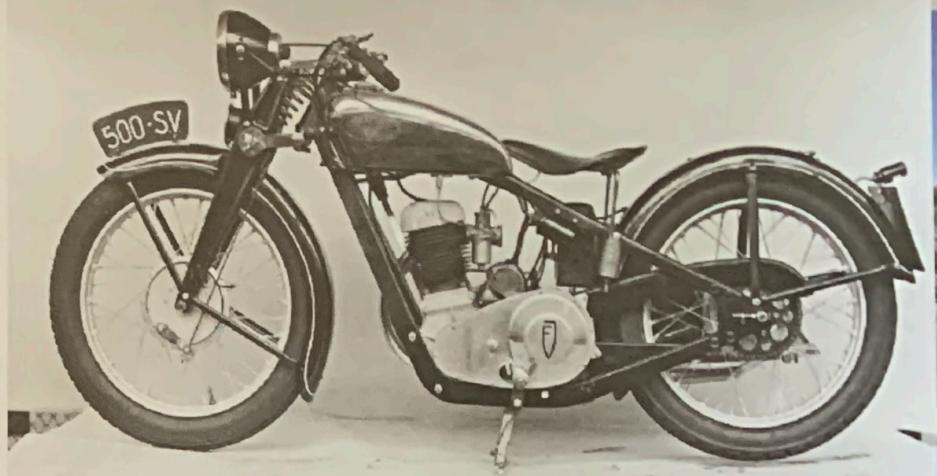
Asi pred troma rokmi sme postavili motocykel JAWA 500 SV prototyp. Boli sme nadšení vlastníctvom jedinečného stroja, ktorý nik iný na svete nemá.

Motocykel sme predstavili na veterán-skom podujatí, na 21. ročníku Ružomberskej ruže dňa 22. – 24. júna 2018.

Postavený bol čo najvierohodnejšie, podľa vtedy dostupnej dokumentácie, s čo najväčším počtom pôvodných dielov.

Jedinečný projekt

Samozrejme, valec a hlava nie sú ori-ginál, ale ide o vlastnú konštrukciu.



Aby motor bežal ako švajčiarske hoďinky, bolo nutné venovať náležitú pozornosť kľukovému mechanizmu a piestu. Kryt primárnej reťaze sme použili z motocykla JAWA 350 SV-FJ prototyp. Keďže ide o motor s väčším výkonom a pôvodná spojka z JAWA 350 SV-FJ prototyp by tento výkon nepreniesla, boli sme nútení vyvinúť vlastnú spojku, ktorá sa zmestí do krytu primárnej reťaze JAWA 350 SV-FJ a zároveň prenesie väčší výkon oproti

Motocykel JAWA 500 SV prototyp bol vyvájaný v rokoch 1932-1933. Na dobovej fotografii vpravo František Brand, ktorý s týmto motocyklom absolvoval XVI. Medzinárodné 6-dňové preteky v Nemecku v roku 1934. Pretekárska kariéra bola pre JAWA 500 SV veľmi krátka a preteky ani nedokončila z dôvodu poruchy.

pôvodnej konštrukcii. Motocykel sme stavali len pre seba a pristúpili sme na určité kompromisy. Vtedy sme ešte jednoznačne neovládali presnú história motocykla. Až po rokoch, konkrétnie 26. decembra 2019, keď sme sa k JAWA 500 SV prototyp - cestná verzia opäť vrátili, naštartovali ju, povozieli sa na nej a počuli jej úžasný zvuk, začali sme opäťovne pátráť po jej úplnej a presnej histórii. Zistili sme, že tento prototyp následne poslúžil ako základ pre pretekársky špeciál JAWA 500 SV sidecar, ktorý následne súťažil na šest-dňových pretekoch. Čím viac informácií som získal, tým viac ma to pohltilo a rozhodol som sa o tieto vedomosti podeliť. V súvislosti s tým sa chcem za spoluprácu podakovať pánovi Vladimírovi Součkovi, ktorý mi pomohol pri tvorbe histórie tohto motocykla.

Kúsok historie

V rokoch 1932 a 1933 vyvíjala JAWA súčasne dva prototypy cestných verzí, JAWA 500 SV a JAWA 500 OHV.

Ako základ stavby prototypu JAWA 500 SV - cestná verzia poslúžila slabšia JAWA 350 SV-FJ prototyp. Predné svetlo a zadný výfukový tlmič si požičala od staršieho súrodenca JAWA 500 OHV Rumpál. Kryt primáru bol no-

vej konštrukcie, aby dokázal schovať väčšiu spojku schopnú preniesť väčšiu silu. Prevodovka bola 4-stupňová s ručným radením. Na prenos pohonu na zadné koleso slúžila reťaz.

Štvortaktný motor kŕmil karburátor Amal a o jeho hladký chod sa staralo olejové čerpadlo Pilgrim. Motor predstavoval 4-taktný jednovalec s obsahom 498 cm^3 a rozvodom SV. Prísun elektrickej energie zabezpečovalo 30W dynamo BOSCH. Samozrejme, oproti JAWA 350 SV-FJ prototyp pri budli ešte drobné odlišnosti, napríklad mechanizmus vypínania spojky, krátke kryty reťaze v jej spodnej časti, výfukové koleno uchytené nie o valec, ale o rám pomocou objímky popod motor a spodné vahadlá s tlmičom výkyvu prednej vidly, ktoré boli inej konštrukcie. Z tohto prototypu cestnej verzie bol vyvinutý pretekársky špeciál, ktorý sa objavil na pretekoch v Nemecku v roku 1934.

Na pretekoch

Pretekársky špeciál JAWA 500 SV sidecar pre 6-dňovú vznikol z prototypového motocykla JAWA 500 SV - cestná verzia. František Brand a spolužadec Jozef Kozderka sa s týmto motocyklem zúčastnili v Nemecku na XVI. Medzinárodných 6-dňových pretekoch od



JAWA 350 SV - FJ prototyp



JAWA 500 SV prototyp

27. augusta až do 1. septembra roku 1934. Pretekárská kariéra motocykla JAWA 500 SV bola veľmi krátka a pretekky z dôvodu poruchy ani nedokončil. V čom bol špeciál odlišný? Prednú lisovanú vidlu nahradila rúrková vidla kvôli zníženiu hmotnosti. Hviezdicový tvar matice tlmiča riadenia bol nahradený maticou s plným kruhovým tvarom. Ručné radenie nahradilo nožné. Medené palivové a olejové rúrky boli v časti svojho vedenia prerušené a nahradené gumovou hadicou z dôvodu eliminácie vibrácií a poškodenia dodávok kvapalín. Rám v podsedadlovej časti vystužovala a zosilňovala zvislá vzpera. Bolo vymené sedlo vodiča a zmenila sa aj konštrukcia upevnenia o rám. Kastliky boli demontované. Na zadnom blatníku pribudlo sedlo, ak chcel pretekár kvôli odporu vzduchu priláhnúť k nádrži. Zadný blatník bol skrátený a vzpery zadného blatníka boli pre rýchlosť opravy zadného kolesa v strede prerušené a spojené pomocou skrutkového spoja. K tomuto špeciálu pribudol sidecar, aby mohol súťažiť v kategórií F do 600 cm^3 . Špeciál mal na pretekys obuté pneumatiky Douglas o rozmeroch $3,5 \times 19$.

Pohľad do roku 1934

Finálny report z nemeckých XVI. Medzinárodných 6-dňových pretekov potvrdil existenciu motocykla a jeho súťažných ambícii.

Jawa 500 SV so sidecar so štartovacím číslom 14 sa počas pretekov veľmi trápila. Nielen ona, ale preteky všeobecne boli veľmi náročné pre všetkých pretekárov so sidecar. Vo štvrtom kole František Brand a jeho spolužadec Jozef Kozderka veľmi dlho bojovali s poruchou zadného kolesa, do cieľa došli s hodinovým meškaním a len tak-tak neboli vylúčení z ďalšej účasti. V piaty deň nazbieraný František Brand 7 trestných bodov, čo bol len začiatok útrap. Motocykel nakoniec definitívne vypovedal službu, takže musel z pretekov odstúpiť.

Toto boli posledné 6-dňové preteky motocykla JAWA 500 SV so sidecar, v ďalších ročníkoch sa už v tejto verzii neobjavil. Namiesto toho Jawa súťažila s motorom 500 OHV. Motocykel JAWA 500 SV prototyp sa do výroby nedostal. JAWA vo výrobe pokračovala len v slabšej verzii 350 SV.