

Jiří
Wohlmuth



Jawa 50 Pionýr

retro



historie, vývoj, technika, sport

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.

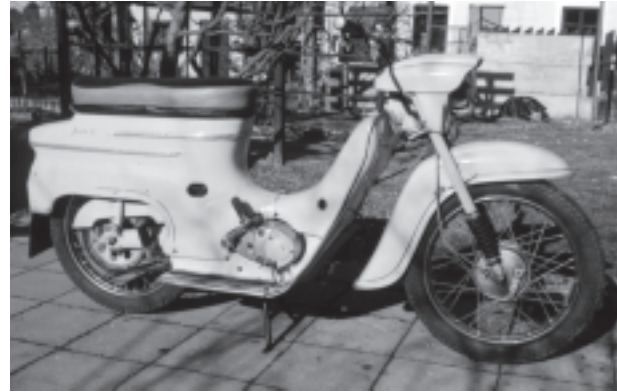


Jiří Wohlmuth

Jawa 50 Pionýr

historie, vývoj, technika, sport

Grada Publishing



Jiří Wohlmuth Jawa 50 Pionýr

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400
jako svou 2979. publikaci
Odpovědná redaktorka Šárka Němečková
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák
Počet stran 152

První vydání, Praha 2007
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod
© Grada Publishing, a. s., 2007
Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2007

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-1993-1 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-6926-4 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a.s. 2011



Obsah

1	Úvod	7
2	Od motokola k Pionýru	9
3	Cesty za uznáním	15
4	Začalo to v Praze	21
5	Pokračování v Považské Bystrici	33
6	Jawa 50 typ 550	41
7	Jawa 50 typ 555	53
8	Jawa 50 typ 05	67
9	Jawa 50 typ 20	75
10	Jawa 50 typ 21	87
11	Jawa 50 typ 23	91
12	Jawa 50 typ VM 238	103
13	Úpravy motocyklů Pionýr	111
14	Úpravy motocyklů Pionýr pro terénní závody	119
15	Příslušenství	127
16	Opravy, údržba	129
17	Pionýřiády	135
18	Retrovzpomínání	139
19	Základní technické údaje	145
20	Závěr	151

*„Ideálním dopravním prostředkem na výlety do přírody je Pionýr,
který vás dopraví i na vzdálená místa spolehlivě a levně.“*

(Svět motorů, 1957)

1

Úvod

Pionýr. Stal se opravdu pionýrem v historii vývoje domácího malolitrážního motocyklu. V době totality si vysloužil uznání západního světa na motocyklových výstavách v Paříži, Ženevě, Frankfurtu nad Mohanem, Vídni a Bruselu, vyjel na nejvyšší českou horu Sněžku, nezastavil se ani v zavátých zimních cestách. V rukou neúnavných domácích kutilů a zlepšovatelů prošel několika obměnami. Za jeho říditky se vystřídali otcové, synové i vnuci prvních majitelů. Dodnes je ukryt v řadě garáží i stodol. Stal se československou legendou.

Před čtvrtstoletím výroba československé legendy skončila. Je to málo nebo hodně ve světě pomíjivého času. Podle pátrání po jejím vzniku a výrobě to vypadalo, že skončila spíše před několika staletími...



2

Od motokola k Pionýru

Poválečná Evropa se začala motorizovat a stala se zároveň nenasytným odbytištěm pro řadu výrobců. Kupní síla obyvatelstva ovšem nebyla taková, aby mohli všichni hned pomýšlet na čtyři kola. Pro motocyklový trh to byla skvělá příležitost, a tak snaha nabídnout zákazníkovi finančně dostižný produkt k dennímu a praktickému využití vedla konstruktéry věhlasných i méně známých značek, mimo jiné, ke konstrukci a výrobě malolitrážních, lehce ovladatelných a spolehlivých vozidel. V domácím prostředí byly označovány jako motokola, v zahraničí měly označení spíše mopedy.

Původní koncepce vozidla – jízdní kolo běžné konstrukce s připevněným motorem, v té době již zanikla a v období padesátých let minulého století se ve velkém počtu vyráběla nová motokola druhé generace. Byla konstruována jako celek, v němž prvky jízdního kola postupným vývojem zanikaly. Charakteristickým znakem zůstával jen „pomocná“ šlapadla, diktovaná zastaralými dopravními předpisy celé řady států.

Vývoj tohoto typu motorového vozidla prošel řadou stádií. Vznik motokol byl podmíněn v podstatě dvěma příčinami. Těmi byla určitá krize ve výrobě motorových vozidel a zásobování trhu na jedné straně a nutnost rychlé motorizace na straně druhé.

První takové stádium vývoje nastalo již po první světové válce, kdy se vedle motocyklů objevilo motokolo v pravém slova smyslu, tedy kolo s připevněným motorkem skutečně ve funkci pomocného motorku. Jistě, nebyla to konstrukce ideální se všemi svými neduhy, a tak především z technicko-konstrukčních, ale i hospodářských důvodů měla tato vozidla jepičí život a záhy zanikla.

Druhé období vývoje nastalo krátce před druhou světovou válkou. Tentokrát byly podmínky odlišné. Byla to snaha rozšířit motorizaci do nejširších vrstev spotřebitelů a dostat se ze sféry bicyklu. Objevily se tak konstrukce podstatně odlišné od původního pojetí. Vznikla vozidla konstruovaná jako celek, u nichž šlapadla byla ponechána nikoli již z důvodů technických, ale vysloveně s ohledem na dopravní předpisy, které pro tyto dopravní prostředky poskytovaly řadu úlev.

Po druhé světové válce nastal obdobný jev jako po první světové válce, kdy dlouho nezásobované trhy vyžadovaly okamžitého doplnění. Navíc potřeba minimálního motorového vozidla jako dopravního prostředku na krátké vzdálenosti se stala ještě naléhavější. Pro rychlé uspokojení této potřeby vznikla řada pomocných motorků

o objemu 25–30 cm³ konstruovaných tak, aby se daly použít na jakékoli jízdní kolo. Brzy se ale ukázalo, že normální podvozek jízdního kola nesnese provoz s motorem, a ani jízda nebyla nijak pohodlná. Proto se začaly zesilovat rámy, což byl první krok k odpoutání motokola od koncepce klasického jízdního kola.

Bezprostředně po válce se výrobě motokol věnovaly továrny na jízdní kola, které se držely jako vzoru francouzského motokola Vélosolex. To bylo v podstatě kolo se zesíleným rámem, s neodpruženými koly, s motorem pohánějícím třecím převodem přímo přední nebo zadní kolo vozidla. Později se ovšem výroby motokol ujaly motocyklové továrny a začaly postupně motokolu dávat jízdní pohodlí motocyklu, a tím byla definitivně opuštěna přísně bicyklová koncepce motokola. A tak jednotlivé konstrukční prvky motokola prošly po druhé světové válce následujícím vývojem.

Původní motory s výkonem nepřesahujícím zpravidla 1 k (0,736 kW) se začaly nahrazovat motory výkonnějšími tak, že se objem motoru ustálil na 50 cm³ a jeho výkon se pohyboval mezi 1,25–2 k (0,92–1,47 kW). Příčinou tohoto vývoje byl požadavek na vyšší rychlosti, aby motokolo vyhovovalo podmínkám hustého provozu motorových vozidel ve velkých městech.

Vývojem prošly i převody motokol. Při umístění motoru nad předním nebo zadním kolem a přímém přenosu síly na kolo vozidla nebylo možno využít výkonu

◀◀ Pionýr byl opravdovým vozidlem pro všechny generace

► Nechyběl ani v prvomájových průvodech, tentokrát mezi motocykly pražského podniku Jawa



motoru při různých provozních podmínkách. Proto se motor přemístil do dolní části rámu jako u motocyklu. Pro přenos motorické síly na zadní kolo se použilo řetězu. Původní uspořádání mělo jen jeden převodový stupeň. Brzy se zavedly dvoustupňové a později i třístupňové převodovky, které umožňovaly lépe využít výkonu motoru v optimálním rozsahu otáček za různých jízdních podmínek. Ve většině případů byla převodovka ovládána otočnou rukojetí na řídítkách. Několik francouzských výrobců ale používalo pro snazší obsluhu odstředivě automatické spojky a luxusní provedení motokola Mobylette mělo dokonce odstředivou spojku a převodovku, v níž se automaticky nastavovaly tři převodové stupně. Princip byl založen na převodu s klínovým řemenem a kotouči, ovládanými odstředivým regulátorem. Výkonnější motory a převodovka s dvěma či třemi stupni umožnily zvýšení maximální rychlosti a akceleraci motokol tak, že jejich užitková hodnota jako dopravního prostředku se oproti typům značně zvýšila a přizpůsobila jedno-stopým motorovým vozidlům vyšších tříd. Přitom pomocná šlapadla stále sloužila ke spouštění motoru a k ovládání zadní brzdy protišlapáním.

Zvýšení výkonu motoru přineslo logicky i zásah do konstrukcí podvozků, neboť ani zesílený podvozek jízdního kola nemohl vyhovovat. Původní otevřený bicyklový rám byl zesílen již v prvních stádiích vývoje, ale později byl nahrazen zcela novou jedno nebo dvoutrubkovou solidní konstrukcí. Jakmile se výroby motokol ujaly motocyklové továrny, začaly používat plechového lisovaného rámu, svařovaného ze dvou polovin. Tyto první lisované rámy neměly o nic mohutnější vzhled než rámy trubkové. Spotřebitelé však k nim ale neměli o nic větší důvěru než k ráům trubkovým, jež doprovázel nešvar v podobě praskání. Proto přešli výrobci motokol k liso-

vaným ráám mohutného vzhledu, v nichž byla uložena palivová nádrž a které částečně zakrývaly motor s převodovkou a poskytovaly jezdci částečnou ochranu před zašpiněním. Ti výrobci, kteří setrvali u výroby klasických trubkových ráám, pak trubkovou konstrukci maskovali montáží plechových krytů, aby konstrukce budila dojem mohutnosti a solidnosti jako v případě lisovaných ráám.

Základní závadou bicyklových podvozků byla absence odpružení kol. Původní kolo bylo konstruováno na rychlost 10–15 km/h, která byla překračována výjimečně a krátkodobě. Pro takové rychlosti plně vyhovovalo pružení pneumatik. S modernizací a posunem rychlosti na 25–35 km/h i výše se jízda bez odpružení kol stávala nejen nepohodlnou, ale i velice nebezpečnou. Zvyšovalo se namáhání rámu a ten již nemohl odolávat otřesům vznikajícím při zvýšené rychlosti. Proto se přešlo k odpružení nejprve předního a záhy i zadního kola. V polovině padesátých let se vývoj ustálil na tom, že přední kolo bylo většinou odpruženo kyvnou vidlicí s krátkými, zpravidla tlačeními rameny, zadní kolo kyvnou vidlicí odpruženou teleskopicky nebo šroubovými pružinami v kombinaci s pryží, nebo dokonce s olejovými teleskopickými tlumiči.

Nasnadě je možná otázka, proč se motokola tak rozšířila, jako tomu ve své době bylo. Byly za tím předpisy v mnoha státech, které poskytovaly řadu výhod ve srovnání s jinými motorovými vozidly. V té době nebylo motokolo podrobena silniční dani, k jízdě nebylo zapotřebí řidičského průkazu a s motokolem mohli jezdit i mladiství od 14 let. Dále motokolo nemuselo být vybaveno evidenční značkou (pozn. dnes registrační značkou) a prémie pojištění proti povinnému ručení byly buď velmi nízké, anebo motokolo vůbec nepodléhalo pojištění.

Motokolo se tak udrželo jako minimální motorové vozidlo i potom, když se ukojila nejnaléhavější potřeba po dopravních prostředcích v prvních poválečných letech. Jistě i také proto, že jeho cena byla nízká. Původně byla nízká cena dána koncepcí vozidla, tj. kola s připevněným pomocným motorem. Později se ale výroby ujaly velké motocyklové továrny, které zavedením moderní velkosériové výroby dokázaly vyrábět motory velmi levně. Tovární velkosériová výroba za použití moderní technologie podstatně zlevnila cenu výrobku, což spolu s vytvořením samostatné koncepce motokola způsobilo, že malí výrobci přestali být konkurence schopní a postupně se zase vraceli ke svému původnímu výrobnímu programu, kterým byla výroba klasických kol.

Další vývoj motokol brzdily zastaralé předpisy některých států. Byly to zejména váhové limity, resp. maximální váha, velikosti resp. rozměry kol a v neposlední řadě i předpisy o „pomocných“ šlapadlech. Předpisy byly stavem technicky dávno překonány, a tak docházelo opravdu velmi zvolna k postupnému uvolňování. V Německu byl zrušen předpis o maximální váze a Československo jako první stát opustilo v podstatě neodůvodnitelný předpis o pomocných šlapadlech.

Moderní motokola se v té době uváděla na trh ve třech modifikacích, a to jako cestovní, skútrové a sportovní. Cestovního a skútrového motokola se používalo pro denní jízdy na krátké vzdálenosti, přičemž skútrové provedení se odlišovalo provedením krytů, plechových nebo plastových, které poskytovaly větší ochranu posádce jak proti nepříznivému počasí, tak proti ušpinění od vozovky.

Sportovní provedení, o něž jevila zvýšený zájem především mladá generace, mělo zvýšený výkon motoru, zvětšenou palivovou nádrž, umístěnou mezi koleny jezdce,

úzká závodní řídítka a v některých případech už nebyla montována pomocná šlapadla. Moderní motokolo tak mělo šanci stát se nejrozšířenějším motorovým vozidlem. Jen pro ilustraci, v roce 1955 bylo ve Francii registrováno 2,730 mil. těchto strojů, což představovalo 59,3 % parku jednostopých vozidel, v SRN to bylo 1,400 mil. (35,9 %), v Nizozemsku 0,500 mil. (76,2 %) a v Itálii, jedné z průkopnických zemí, 0,752 mil. (27,8 %).

Přes uvedené skutečnosti je dnes, s odstupem času zajímavé, že československý vývoj motorových vozidel této kategorie krácel poněkud jinou cestou.

Na jejím začátku to byl totiž právě Pionýr, který spatřil světlo světa ještě předtím, než se v národním podniku Velo Stadion v Rakovníku rozběhla výroba motokola Stadion a posléze v podniku Jawa řada motokol Jawa, resp. Jawetta. Obě jmenovaná vozidla se držela koncepce motokola s pedálem.





3

Cesty za uznáním

Je to jako ve sportu, v politice, ve vědě či v manželství. Názory na jednu věc, často odlišné, žádají obhajobu té či oné „pravdy“. Podobně tak i motocykl Pionýr v počátcích své existence musel čelit táboru kritiků a veřejnosti dokazovat své klady a přednosti. A nebylo to dokladování jednoduché. Aby bylo cennější, byl vystavován extrémním podmínkám i zátěžím.