

ВЫХОДИТ РАЗ В МЕСЯЦ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 999 РУБ.

№ 2

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



«Ява-350/354/04»

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
1:24

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР

«Мотолегенды СССР» № 2, 2020

Выходит раз в месяц

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг

ИЗДАТЕЛЬ, ИМПОРТЕР В РОССИЮ:

ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru или обращайтесь
по телефону «горячей линии» в Москве:

8-495-660-02-02

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Мотолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах
свои контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-78873 от 04.08.2020 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

ТЕЛЕФОН «ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ» В РБ:

+375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Мотолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена 999 руб.

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять
последовательность выпусков и их содержание,
а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия мотоцикла
в масштабе 1:24

Представленные изображения модели
могут отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

ПЕЧАТЬ

ООО «ТИПОГРАФИЯ АМА-ПРЕСС»
107392, г. Москва, Зельев пер. д.3, пом.3

Тираж: 5500 экз.

© 2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2713-2781



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит
обязательному подтверждению соответствия
единым требованиям, установленным
Техническим регламентом Таможенного союза
«О безопасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата печати (производства): 19.11.2020

Дата выхода в России 28.11.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

«Ява-350/354/04»



Мотоциклы «Ява» (Jawa) верой и правдой служили нескольким поколениям отечественных мотоциклистов. Они стали не просто популярными, а истинно народными машинами, и «Ява» в русском написании давно уже воспринимается так же естественно, как «Иж» или «Урал».

Амбиции и точный расчет

«Ява» — один из немногих производителей мотоциклов, чья история началась еще до Второй мировой войны. Франтишек Янечек (*František Janeček*), чешский инженер и предприниматель, заработал свой начальный капитал на технических патентах и изготовлении оружия. Падение спроса на устаревшее вооружение поставило его перед выбором: либо увеличить вложения в оружейный бизнес, либо переориентироваться на выпуск гражданской продукции. Янечек решил двинуться в обоих направлениях, а в качестве «товаров народного потребления» выбрал мотоциклы.

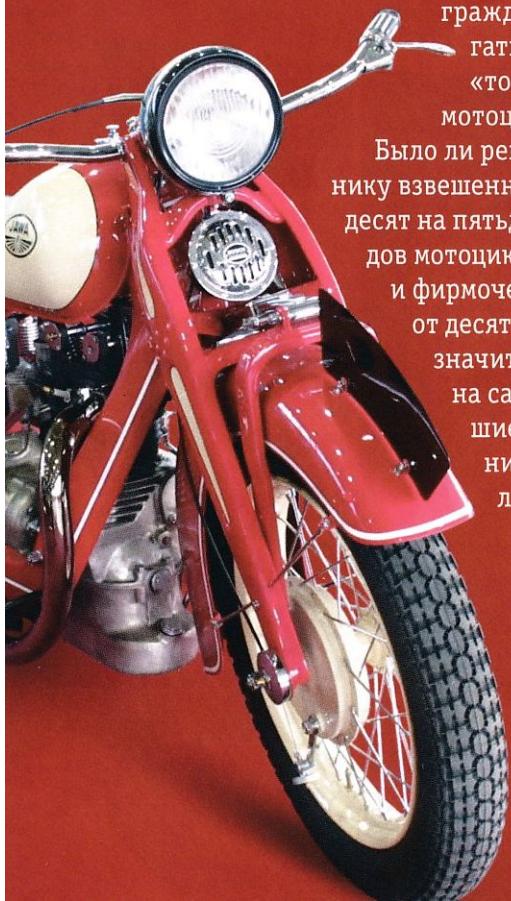
Было ли решение производить двухколесную технику взвешенным и просчитанным? Скажем так: пятьдесят на пятьдесят. В Чехословакии в конце 20-х годов мотоциклы выпускали около полусотни фирм и фирмочек. Объемы производства варьировались от десятков до сотен единиц в год, а спрос был значительно выше. К тому же многие «фирмы» на самом деле представляли собой небольшие мастерские и не могли похвастаться ни качеством, ни разнообразием моделей. Рынок был заполнен иностранными мотоциклами, цена на которые включала и таможенные платежи. На этом фоне чехословацкая модель могла быть вполне конкурентоспособной.

Янечек решил не тратить время на разработку собственной конструкции. Он задался целью приобрести лицензию на проверенную модель с отработанной технологией производства. В качестве прототипа был выбран

мотоцикл немецкой компании «Вандерер» (*Wanderer*) с 500-кубовым верхнеклапанным мотором и приводом заднего колеса с помощью вала. Удалось договориться о приобретении не только комплекта чертежей, но и всей производственной оснастки. Название «Ява» (*Jawa*), выбранное для нового мотоцикла, получилось из сочетания первых букв фамилии предпринимателя и названия прототипа — «Янечек + Вандерер» (*Janeček + Wanderer*). Слепо копировать прототип Янечек не собирался. На новой машине вместо подрамного треугольного бака появился округлый седловидный, рессорно-рычажная передняя вилка со временем обзавелась штампованными перьями вместо трубчатых, в конструкцию было внесено много мелких изменений.

Первые мотоциклы «Ява» показали публике в 1929 году. В Европе уже бушевал мировой экономический кризис, но оружейные заказы позволяли предприятию крепко стоять на ногах. Новая марка привлекла внимание покупателей, однако мало кто мог себе позволить тяжелый и дорогой мотоцикл с коляской. Чуть больше тысячи проданных за три года экземпляров — не тот результат, на который рассчитывал амбициозный предприниматель. И тогда Янечек снова обратился к иностранным прототипам для серийного производства. На этот раз он ограничился принципиально новым двигателем — двухтактным английским *Villiers*. А в качестве конструктора и консультанта пригласил британского инженера и гонщика Джорджа Уильяма Патчетта. Новая модель с лицензионным 175-кубовым двухтактным мотором и собственной ходовой частью, гораздо более компактная и дешевая в сравнении с дебютным образцом, совершила чудо, на которое так надеялся Янечек: продажи резко выросли. Теперь можно было подумать о расширении своего присутствия на мотоциклетном рынке.

К началу Второй мировой войны «Ява» стала ведущим предприятием мотоциклетной промышленности Чехословакии, предлагавшим покупателям несколько популярных моделей мотоциклов, легкий автомобиль и много разной продукции бытового назначения. С началом оккупации страны немецкими войсками производство мототехники прекратилось.

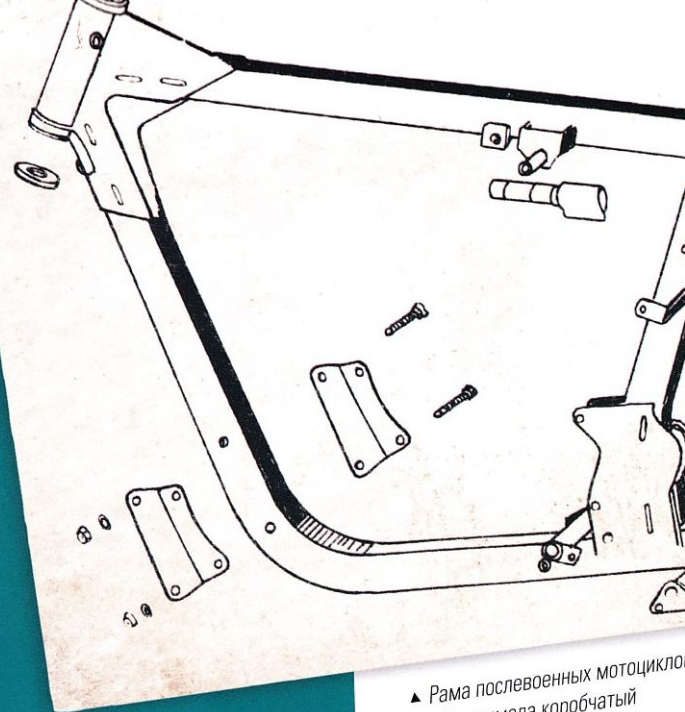


Любопытная находка

В советский период много писали о том, как специалисты «Явы» в условиях оккупации, рискуя жизнью, тайно разрабатывали новые конструкции автомобилей и мотоциклов, что позволило предприятию после окончания войны быстро выйти на рынок с новой продукцией. Но так ли это? В Советском Союзе в 70–80-е годы набирало популярность движение любителей ретротехники. Одним из ведущих был московский клуб «Следопыты автотостарины» (САМС), где собиралось много интересных людей. В их числе был и инженер Ярослав Дмитриевич Зузик, в молодости работавший в Центральном конструкторско-экспериментальном бюро (ЦКЭБ) мотоцикlostроения в Серпухове. После битвы под Москвой зимой 1941–1942 годов Серпуховский мотоциклетный завод, как тогда называлось предприятие, был переориентирован на ремонт трофейных мотоциклов. Параллельно шло тщательное изучение их конструкции. Так и возникло ЦКЭБ, куда после войны свозили все трофейные документы по мотостроению и образцы мотоциклов. Эти документы — чертежи, отчеты, фотографии, уже потерявшие актуальность, — Ярослав Дмитриевич, знавший несколько иностранных языков, в конце 50-х годов разбирал для утилизации. В числе прочего ему попались многочисленные отчеты

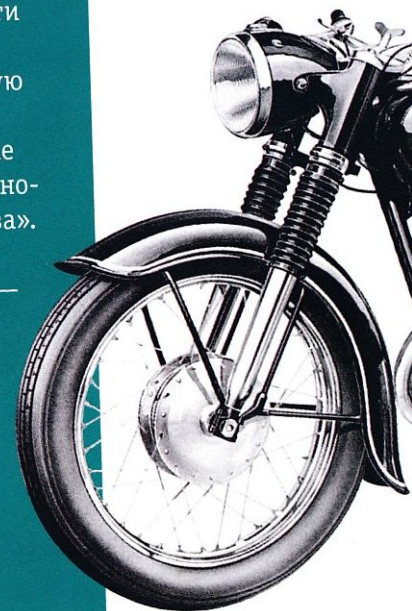
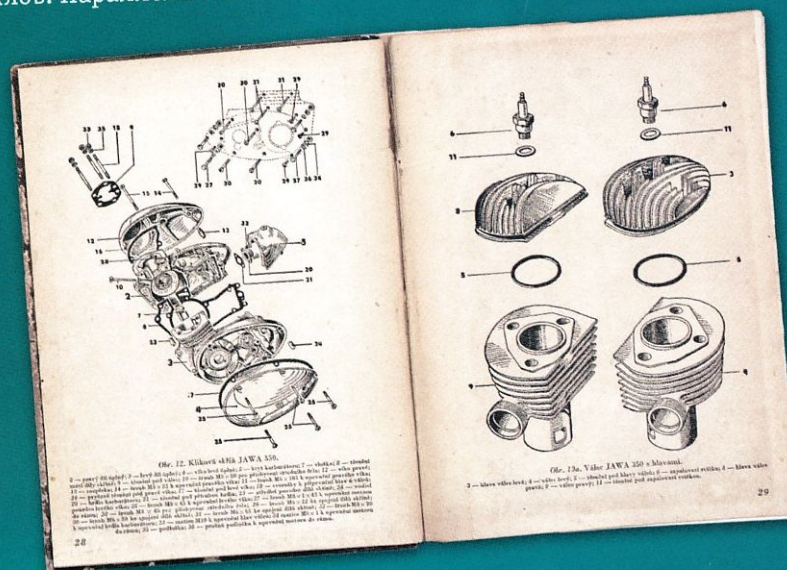
ты специалистов немецкой компании *DKW* об экспериментальных работах над новыми мотоциклами, которые велись... на территории мотоциклетного завода «Ява»! Свое производство у немцев было жестко заточено под изготовление двух моделей мотоциклов, поставлявшихся в Вермахт, а «Ява» была многопрофильным предприятием, занимавшимся ремонтом и производством разнообразной продукции, в том числе для нужд немецкой армии. На заводе нашлось место и для опытных моделей — достаточно посмотреть на фотографии послевоенных мотоциклов *DKW*. Еще в довоенный период компания «Ява» была единственной,

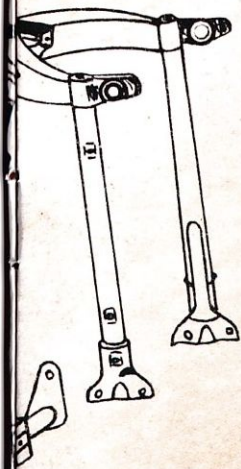
кто сумел официально приобрести у концерна *DKW* патент на возвратно-петлевую двухканальную продувку цилиндра по патенту инженера Шнюрле. Это решение применялось на моторе довоенного 250-кубового мотоцикла «Ява». Да и автомобили «Ява-Минор» (*Jawa-Minor*) — были и такие! — комплектовались двухцилиндровым двухтактным силовым агрегатом по лицензии *DKW*. Так что довоенные связи между двумя предприятиями были достаточно тесными...



▲ Рама послевоенных мотоциклов «Ява» имела коробчатый профиль

▼ *DKW RT 350* 1954 года — неумолимо похож на «Яву»





Через год после окончания Второй мировой войны чехословацкие специалисты представили принципиально новый мотоцикл «Ява-250», завоевавший золотую медаль на международной выставке в Париже — это была настоящая сенсация. К тому моменту Франтишек Янечек уже ушел из жизни. Новая машина заметно отличалась от европейской довоенной продукции, выпуск которой возобновили некоторые из уцелевших мотоциклопроизводителей. Прежде всего, у нее была мягкая

тоциклах было одинарным, а не сдвоенным. Пассажирские сиденья считались дополнительным оборудованием, продавались отдельно и далеко не всегда оснащались пружинами, а тут свечная задняя подвеска на двухтактной «двухсотпятидесятке»! В соседней Германии такое было лишь на мощных мотоциклах *BMW* и *DKW* с моторами от 500 см³, да и то перед самой войной. Переднюю вилку на новой «Яве» сделали телескопической, с пружинными амортизаторами. В классе 250 см³ до войны такая вилка применялась разве что на легких *BMW*. Замкнутую раму выполнили из трубы квадратного сечения, пропустив внутри жгут про-



Мотоцикл-сенсация

подвеска обоих колес. Большинство европейских и американских мотоциклов в довоенный период имели так называемую жесткую подвеску заднего колеса, подшипники которого

крепились в неподдрессоренной задней части рамы. Роль мягкой задней подвески выполняли пружины седла водителя, которое до войны на всех мо-



тоциклах было одинарным, а не сдвоенным. Пассажирские сиденья считались дополнительным оборудованием, продавались отдельно и далеко не всегда оснащались пружинами, а тут свечная задняя подвеска на двухтактной «двухсотпятидесятке»! В соседней Германии такое было лишь на мощных мотоциклах *BMW* и *DKW* с моторами от 500 см³, да и то перед самой войной. Переднюю вилку на новой «Яве» сделали телескопической, с пружинными амортизаторами. В классе 250 см³ до войны такая вилка применялась разве что на легких *BMW*. Замкнутую раму выполнили из трубы квадратного сечения, пропустив внутри жгут про-

сцепления. Мелочи, вроде щитка с ключом зажигания и амперметром на бензобаке по образцу некоторых английских мотоциклов, на этом фоне просто терялись...

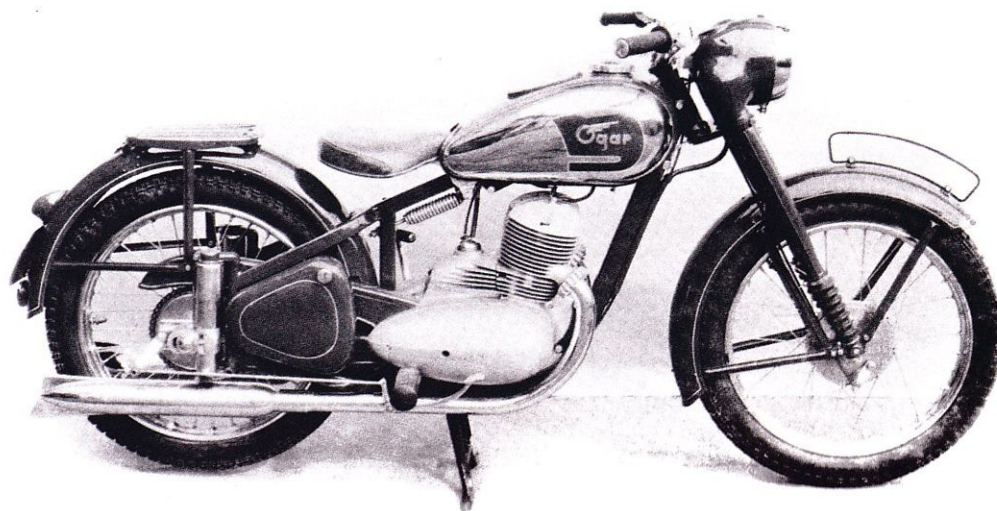
В 1948 году на рынок вышла первая «Ява» с двухтактным двухцилиндровым двигателем и четырехступенчатой коробкой передач, получившая обозначение «350», модель 12. По ходовой части она была аналогична 250-кубовой версии. Реально отличалась лишь конструкция двухцилиндрового мотора рабочим объемом 344 см³ и мощностью 12 л.с. Машина выпускалась на бывшем заводе *Autfit*, который до войны строил мотоциклы *Ogar*, а с 1948 года вошел в состав «Явы». Мотоцикл сначала продавался под названием *Ogar-350*, а потом получил обозначение «Ява-350 Перак».





▲ Рекламный проспект «Ява-350 Перак» на английском языке. Как ни странно, экспортная программа «Явы» после войны не ограничивалась Советским Союзом и странами социалистического блока. География зарубежных поставок была обширной — более 120 государств, а в Индии даже наладили лицензионное производство чехословацких мотоциклов, правда, под маркой Yezdi

▼ До Второй мировой войны фирма «Огар», основанная еще в 1901 году, занимала третье место на рынке Чехословакии после компаний «Ява» и «ЧЗет». После войны инженеры предприятия готовили собственный вариант 350-кубового мотоцикла с верхнеклапанным мотором, но в итоге началось производство «Огар-350» (на фото внизу), позже ставшего «Явой»



Серийные версии

Осенью 1953 года появилась новая версия 350-кубового мотоцикла — модель 354, сразу получившая в Чехословакии прозвище «кивачка» (качалка) за маятниковую подвеску заднего колеса. Это было одно из главных внешних отличий новой «Явы», как и конструкция передней вилки, в которой появились масляные амортизаторы. Аналогичные по конструкции амортизаторы стояли и в задней подвеске. Изменилась форма корпуса фары. Цепь привода заднего колеса оказалась полностью закрыта герметичным кожухом, что потребовало изменения звездочки привода заднего колеса. Сами колеса уменьшились в диаметре с 19 до 16 дюймов. В электрооборудовании на раму (на «массу») стали присоединять положительный вывод аккумулятора («плюс»). На мотоцикл установили сдвоенное седло для водителя и пассажира. При этом пассажир мог держаться не только за водителя, но и за широкий поперечный кожаный ремень поперек седла. В СССР это седло быстро получило прозвище «гитара».



▲ На модели «Перак» замок зажигания размещался на бензобаке

Одновременно с производством нового мотоцикла в серию пошла экспортная версия, отличавшаяся единой педалью кик-стартера и переключения передач. Водителю надо было лишь перекинуть единственную одноплечую педаль вперед или назад относительно двигателя, но для этого конструкторам пришлось значительно переработать весь узел. Экспортный вариант получил обозначение «354/02». С 1955 года однопедальный механизм был введен на всех мотоциклах «Ява», эта версия получила обозначение «354/03». Мощность двигателя повысили до 16 л.с., установили новый генератор в систему электрооборудования. Изменения коснулись и колес: новые ступицы позволили увеличить ширину тормозных барабанов и площадь колодок, что положительно сказалось на эффективности торможения.

Версия «354/04» пошла в серийное производство в 1957 году. Внешне она отличалась измененной формой глушителей, утративших характерный «рыбий хвост», привычный для мотоциклистов еще с довоенных времен. Внутренние изменения коснулись устройства передней вилки. Кроме того, перед карбюратором на впуске появился глушитель шума со встроенным воздушным фильтром и резиновой соединительной муфтой.

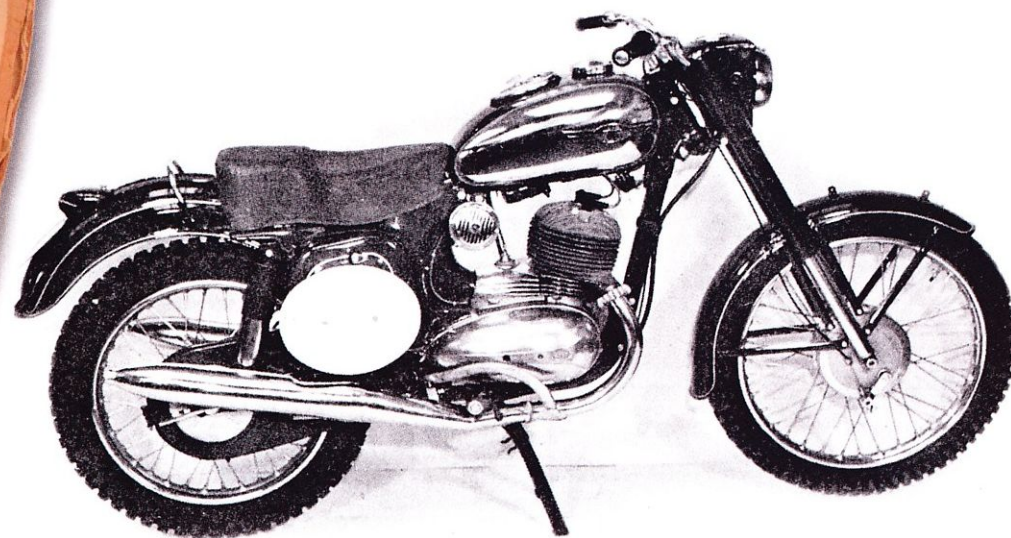
В октябре 1962 года настал черед последней серийной версии — «354/06». Мощность двигателя у этой машины увеличилась до 18 л.с. Главным внешним отличием стала новая форма верхнего кожуха фары: теперь он закрывал весь руль целиком. Изменились замок зажигания и форма спидометра. В 1965 году вариант «354/06» после небольших усовершенствований сменил индекс на «360».

На базе этих машин были выпущены модификации «Спорт» с колесами увеличенного до 19 дюймов диаметра. Такие мотоциклы предназначались для соревнований по мотокроссу, в том числе и для шестидневных гонок Международной мотоциклетной федерации (FIM): сегодня это самостоятельная дисциплина под названием «эндуро». Впоследствии была создана армейская версия. До 1973 года она поставлялась в армии Финляндии и Швеции. В зимнем варианте такие мотоциклы использовались со съемными лыжами.



▲ «Ява-350 Перак» на мотослесе «Волхонская верста» в Санкт-Петербурге. Для нашей страны эта версия очень редкая, хотя в СССР такие мотоциклы все-таки поставлялись

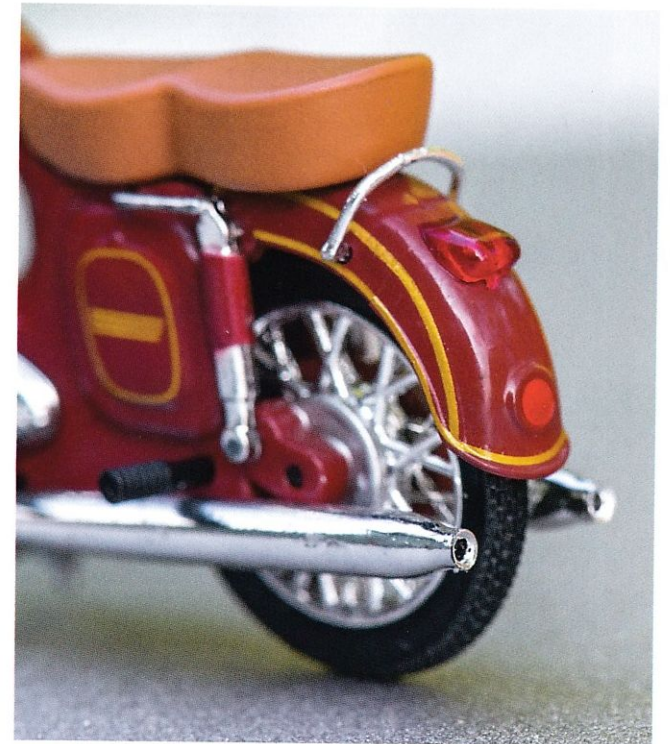
▼ Укороченное седло, поднятые глушители, маленькая фара, номерная табличка — в таком виде мотоциклы «Ява» выходили на старт знаменитой «международной шестидневки» International Six Days Trial



МОТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



«Ява-350/354/04»



Начало новой эры

Появление на отечественном рынке мотоциклов «Ява» резко изменило ситуацию с «мотоциклизмом» — отношением к мотоциклу. До этого мотоцикл в СССР воспринимался как дешевый повседневный транспорт, да он таким и был. К примеру, в 1960–1961 годах мотоциклов «Иж-56» ежегодно выпускали почти 120 тыс. экз. Большую часть продукции советских мотозаводов приобретали жители сельской местности, где другого транспорта зачастую просто не было. Горожане, худо-бедно обеспеченные общественным транспортом, мечтали об автомобиле. Были, конечно, группы энтузиастов-мотоциклистов, но в 50-е годы в больших городах они часто ездили на мотоциклах, оставшихся с войны — трофейных или ленд-лизовских. «Харлеисты», «бээмвисты», «цундаписты», «велосетки»... Что их объединяло? Проблемы с запчастями, ремонтом и обслуживанием импортной техники. Совместные поездки на большие

расстояния были редкостью. Владельцы отечественной техники запасные части покупали в магазинах, про ремонт и обслуживание узнавали из книг и журналов. Конечно, были и мототуристы-одиночки, и компании мотоциклистов, но не было массового движения.

А потом появились «Явы». Сначала их было немного. Ограниченные партии «Пераков» в СССР все-таки поставлялись, хотя сегодня мало кто об этом помнит. Чехословацкие мотоциклы начали массово завозить в нашу страну с 1957 года, в первой партии было 853 экз. С увеличением спроса росло и количество поставляемой продукции. Если в 1960 году СССР импортировал 14 500 мотоциклов «Ява» и 2000 колясок к ним, то годом позже — уже 32 500 мотоциклов и 1300 колясок.

Поставки мотоциклов были организованы по всем правилам. Вместе с техникой завозилась и литература по устройству и обслуживанию



▲ Первые партии поставлявшихся в СССР мотоциклов «Ява» снабжались книгами по обслуживанию на чешском языке. Вскоре появились переводы, позже

▲ Главный конструктор завода «Ява», создатель «Перака» и «кивачки» Йозеф Йозиф

мотоциклов: сначала это были книги на чешском, а затем и на русском языке. Начал выходить на русском журнал «Чехословацкое мотор-ревю». В 60–70-е годы почти в каждом номере печатались советы по обслуживанию «Явы», статьи с описанием новых модификаций, рассказы о мотосоревнованиях и мотопутешествиях. В Москве, на Хорошевском шоссе, появился магазин «Мото-Ява», где можно было купить запчасти, хотя и не все — дефицит существовал всегда. Там же счастливчики приобретали мотоциклы «Ява» и коляски к ним. Магазин стал местом стихийных встреч владельцев чехословацкой техники вишневого цвета. Считается, что именно с мотоциклами «Ява» связано появление организованного мототуризма, когда люди группами или в одиночку отправлялись в путешествия, заранее согласованные в клубах автотуристов. В СССР секция автототуризма работала в Центральном автотоклубе еще с 30-х годов, но такие путешествия не были массовыми. Лишь в 1949 году было учреждено звание мастера спорта СССР по туризму. К концу 50-х годов уже существовали регламентирующие документы по автототуризму.



▲ Небольшая часть мотоциклов «Ява-350» комплектовалась чехословацкими боковыми колясками «Велорекс»

Согласно этим документам, маршруты делились на шесть категорий в зависимости от сложности. Если маршрут первой категории мотопохода предусматривал дистанцию не менее 1000 км, общую продолжительность не менее шести дней и участие как минимум двух мотоциклов, то для шестой категории дистанция составляла свыше 3000 км, продолжительность свыше 16 дней, а участвовать должны были от четырех до десяти мотоциклов.

Все это имело смысл, если участники мотопохода хотели заработать зачетные баллы за прохождение маршрута и получить звание мастера спорта. Именно мотоциклы из социалистических стран — чехословацкая «Ява» и, в меньшей степени, венгерская *Pannonia* — позволили путешествовать с высокой средней скоростью и относительным комфортом. На советских мотоциклах сделать это было гораздо тяжелее. Хотя, конечно, встречались энтузиасты, отправлявшиеся в Крым или на Кавказ на заслуженных мотоциклах времен минувшей войны.



▲ Разворот из журнала «Чехословацкое мотор-ревю» с описанием путешествия мототуристов из Литвы

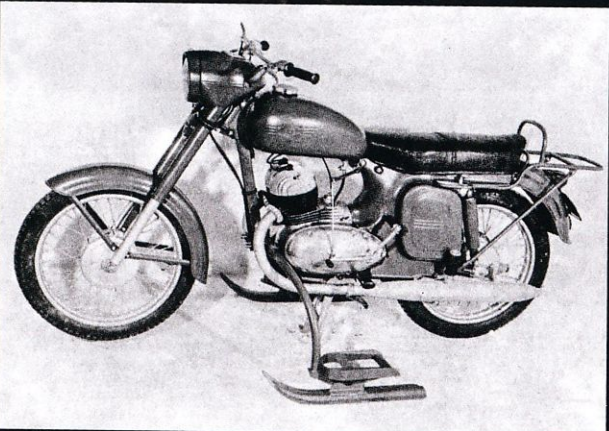


▲ «Ява-350/354/04» на мотослете «Волхонская верста» в Санкт-Петербурге — практически живая классика

Назовем это



▲ Одноколесные прицепы в СССР не поставлялись, сегодня коллекционеры привозят их из Чехии



▲ «Ява-350» для армий скандинавских стран комплектовалась боковыми лыжами

Усовершенствование мотоцикла «Ява» в процессе подготовки к путешествию было обычным делом, хотя слова «тюнинг» в те годы еще не знали. Ветровое стекло требовалось обязательно, но не всем удавалось приобрести его в магазинах «Спорттовары», где чаще всего продавались мотоциклы. Поэтому в журнале «За рулем» публиковали размеры стекла и советы, как самостоятельно изготовить его из прозрачного оргстекла. Кто-то делал нижнюю часть из алюминия, но большей частью конструкция была типовая: на руле размещались стальные стойки, к ним крепилось собственно стекло, к которому в нижней части через алюминиевую планку приделывался фартук из кожи или кожзаменителя с отверстием для фары. Фартук, в свою очередь, притягивался к рулю и передней вилке растяжками, в качестве которых зачастую использовали резинки от нижнего белья. Треснутое ветровое стекло в походах часто стягивали толстой прозрачной леской через просверленные ручной дрелью отверстия малого диаметра. Как правило, кто-то

из группы возил с собой комплект инструмента, включавший не только дрель, но и маленькие тиски. Бывало, что путешественники не стремились сразу заменить дефектное стекло на новое, из раза в раз повторяя рассказ о том, где и при каких обстоятельствах они получили «травму».

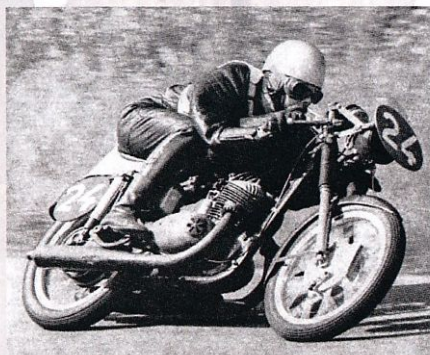
В журналах и книгах по мототуризму публиковались чертежи увеличенных багажников, да еще и с креплениями под боковые сумки или даже чемоданы. Багажные кофры или сумки по бокам заднего колеса мотоцикла нашим водителям были хорошо знакомы еще по военной технике: они широко использовались на иностранных мотоциклах по обе стороны фронта. Популярны были и небольшие канистры объемом 5 или 10 л, но их приобретали владельцы мотоциклов с коляской, поскольку падать на канистру на мотоцикле-одиночке попросту опасно, а вот разместить такую канистру на специальной подставке между мотоциклом и коляской — в самый раз. На коляску зачастую устанавливали дополнительные трубчатые багажники. А вот задние прицепы для мо-

ТЮНИНГОМ

тоциклов не предусматривались действовавшими тогда в СССР Правилами дорожного движения, поэтому отечественная промышленность их не выпускала, а производившиеся в Чехословакии прицепы для мотоциклов «Ява» к нам не поставлялись. Защитные дуги водителя изначально в комплект мотоцикла не входили, их тоже делали самостоятельно. Самым везучим удавалось заказывать дуги из толстых труб, которые после сварки или впайки пары пробок использовались как дополнительные емкости для масла, ведь «Ява», как и положено правильному «двухтактнику», работала на смеси бензина с маслом, а масла, как известно, много не бывает. Журнал «Чехословацкое мотор-ревью» регулярно печатал советы для владельцев мотоциклов «Ява», и с появлением более

свежих версий они понемногу обзаводились деталями от поздних моделей. Поэтому когда в 70-е годы в СССР начали проводиться «Слеты друзей "Явы"», включавшие серьезные спортивные соревнования на пересеченной местности, «Явы» разных серий участвовали в них наравне с более современными мотоциклами.

▼ Чемпион Франции 1963 года Альбер Жиден выступал на мотоцикле «Ява-350», подготовленном для кольцевых гонок



▲ Этот полицейский вариант «Явы-350» получил в Чехословакии прозвище «пломбир»

«Старушка» не сдается!



▲ Табличка-новодел — далеко не единственная современная деталь для «старушек»

◀ Jawa 300 CL 2020 года получила двухвальный верхнеклапанный двигатель мощностью 23 л.с. с электростартером и шестиступенчатую коробку передач. Машина выпускается по лицензии индийской компанией *Classic Legends Pvt. Ltd.*, которая когда-то строила «Явы» под маркой *Yezdi*

В 1974 году на рынок вышла «Ява-634». Силовой агрегат новой модели, как и ходовая часть, значительно изменились, да и дизайн стал более современным и привлекательным для покупателей. После появления нового мотоцикла старые модели «Явы» получили в нашей стране ласковое прозвище «старушка».

Согласно правилам Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), курировавшего промышленность социалистических стран, детали и запасные части к этим мотоциклам должны были производиться заводом-изготовителем до 1981 года, но поскольку основным покупателем «Явы» был Советский Союз, выпуск комплектующих к «старушке» продолжался до 1986 года. Многие детали от более поздних моделей тоже могли использоваться, что определило долгую жизнь мотоциклов «Ява», изготовленных до 1974 года. Неслучайно сохранилось так много этих мотоциклов, обретающих сегодня вторую жизнь в руках любителей ретротехники. Их популярность и у нас, и в бывших республиках СССР, и в бывших социалистических странах такова, что сейчас на рынке можно найти множество современных комплектующих для этих машин. В первую очередь их производят в Чехии, а интернет-магазины позволяют владельцам легко заказывать все, что необходимо для поддержания здоровья их «железных коней».

Завод «Ява» существует и поныне, производя как классические двухтактные «двустволки» объемом 350 см³, так и более актуальную продукцию. Недавно появилась модель *Jawa 300 CL* с современным четырехтактным двигателем и дизайном в стиле классической «Явы» конца 50-х годов. И цвет тот же — вишневый! Похоже, в истории «старушки» точка еще не поставлена...



▲ «Ява-350/360» стала последней версией «старушки»

Технические характеристики мотоцикла «Ява-350/354/04» образца 1957 года

Габаритные размеры с коляской	1980×650×1025 мм
Колесная база	1335 мм
Высота седла	750 мм
Сухой вес	138,5 кг
Объем бензобака	13,5 л
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива на скорости 60 км/ч	3,5 л
Двигатель	двухцилиндровый, двухтактный, с петлевой продувкой, с рядным расположением цилиндров
Система охлаждения	воздушная
Диаметр цилиндра	58 мм
Ход поршня	65 мм
Рабочий объем двигателя	344 см ³
Мощность	16 л.с.
Коробка передач	четырёхступенчатая
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Передача на заднее колесо	цепью
Рама	трубчатая, одинарная, неразборная, закрытого типа
Передняя подвеска	телескопическая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами
Задняя подвеска	маятниковая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами
Колеса	взаимозаменяемые
Размер шин	3,25×16"



В следующем номере

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



MT-11 «Днепр»

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
1:24