

Jawa 350

la compagna cecoslovacca robusta ed economica

E' una bicilindrica due tempi ispirata a sani criteri turistici ed utilitari. Detiene il record del prezzo più basso e consuma relativamente poco. Sopporta bene gli strapazzi e tira forte.

di Marco Ferrari





La linea è un po' tozza e antiquata. Lo specchietto è ora montato di serie. Le leve offrono un'ottima presa; i comandi elettrici sono molto funzionali.

Abbiamo tirato a lungo anche col freddo

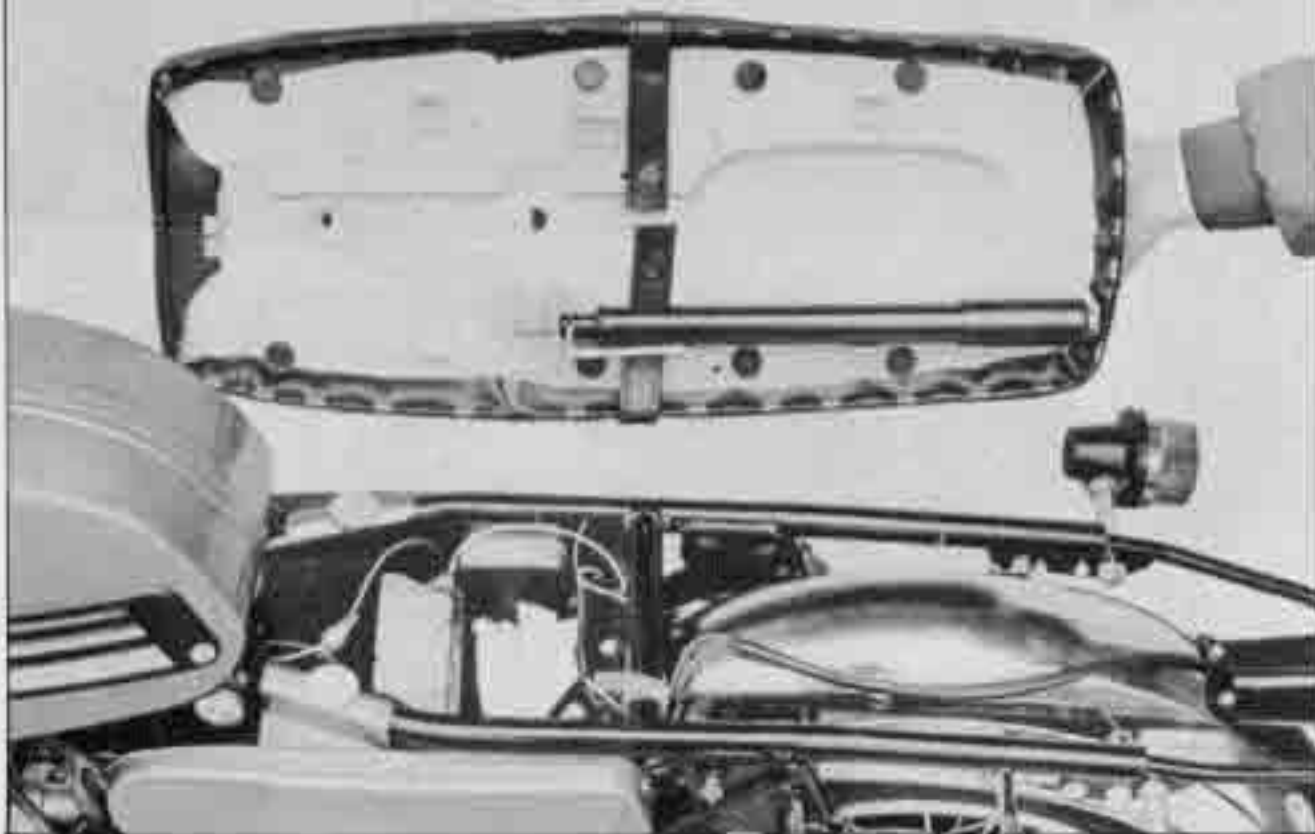
La nostra prova è stata fatta prevalentemente in periodo invernale, tuttavia abbiamo egualmente sottoposto il motore a sforzi intensi, affrontando ripide salite e lunghi tratti autostradali a tutta manetta.



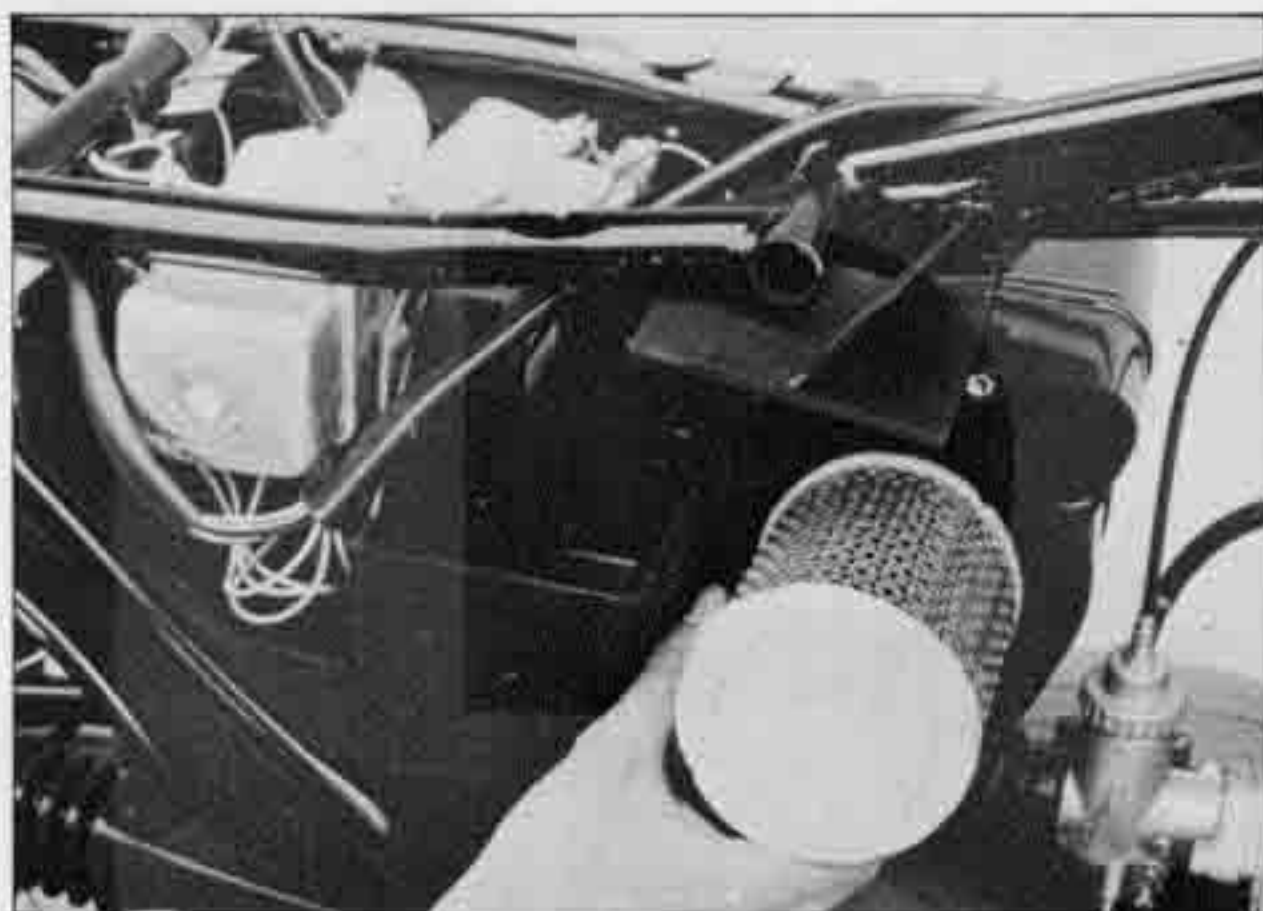
Jawa 350



Gli strumenti sono ben leggibili anche di notte, precisi e con gli aghi che non oscillano. Al centro la chiave e le spie di dinamo, ebbaggliante, folle e lampeggiatori.



La sella con sotto la pompa è fissata al telaio tramite il lucchetto visibile accanto alla maniglia per sollevare la moto sul cavalletto. Le fiancaline si possono smontare agendo sui pomelli a vite sottento dopo aver sollevato la sella. Visibile anche il portafusibile con il grosso fusibile da 15 A più un fusibile di scorta.



Il segreto del tiro

Valani generosamente dimensionati e corsa lunga sono in gran parte responsabili delle ottime doti di elasticità e di tiro in basso offerte dal bicilindrico cecoslovacco.

Predisposto per il side

Nitido il disegno del telaio col trave superiore in lamiera stampata e gli altri elementi in tubi. Non mancano gli attacchi per il sidecar. I tubi che salgono dalla cuffia del telaio al canotto di sterzo sono tagliati a fetta di salame per motivi di tenuta al raccordo, inoltre sono tappati da coperchi di plastica per evitare l'ingresso di elementi nocivi.



Un bel libretto

Le fiancaline sono metalliche. Quella sinistra reca una tasca per la generosa dotazione attrezzi e l'esauriente libretto di uso e manutenzione di ben 90 pagine 15 x 18 cm in francese. Dietro quella destra ci sono il filtro d'aria a cartuccia di carta e il regolatore di tensione.



Come va

Le moto d'oltracortina, date le condizioni e le esigenze locali, sono create per un uso utilitario e turistico, dando quindi la priorità assoluta a valori quali semplicità, robustezza, facilità di manutenzione e riparazione, limitati costi d'acquisto e di esercizio.

La cecoslovacca Jawa 350 bicilindrica due tempi (che a suo tempo abbiamo provato anche accoppiata al sidecar: vedi fascicolo 7-1979) è una delle migliori espressioni di questi concetti, perché realizzata da un poderoso complesso industriale di solide tradizioni.

In Italia la Jawa si distingue per il suo prezzo-record, 1.580.000 lire, cui si aggiunge — secondo i nostri rilievi — un consumo relativamente modesto per una bicilindrica due tempi.

Già in fase di rodaggio, col motore a lungo molto legato, secondo le tradizioni d'oltracortina, e con la carburazione regolata sul grasso, abbiamo ottenuto un consumo medio di 16 km/litro (al 4,5%). Dopo i prescritti 2500 km di rodaggio, ritarato il carburatore secondo le indicazioni riportate sull'ottimo libretto di uso e manutenzione, abbiamo fatto di media 18 km/litro (al 4,7%), consumo praticamente quattrottempistico, a conferma delle doti risparmiatrici di questo mezzo. Va inoltre aggiunto che fuori città non è difficile fare anche più di 20 km/litro mentre nel traffico urbano intenso è raro scendere sotto i 15 km/

litro, valore comparabile al «tutta manetta» autostradale (la Casa dichiara un consumo di 4,4 litri x 100 km a 80 kmh).

Quello che disturba un po', nella parte motoristica, è la notevole fumosità di scarico e una certa propensione alle vibrazioni, cominciando da 4500 giri, corrispondenti ad una velocità di 100 kmh. D'altra parte il propulsore vanta notevoli doti di tiro e di resistenza allo sforzo, inoltre parte con grande facilità sia caldo che a freddo (in quest'ultimo caso



bisogna «picchettare» abbondantemente per compiere l'operazione con immediato successo).

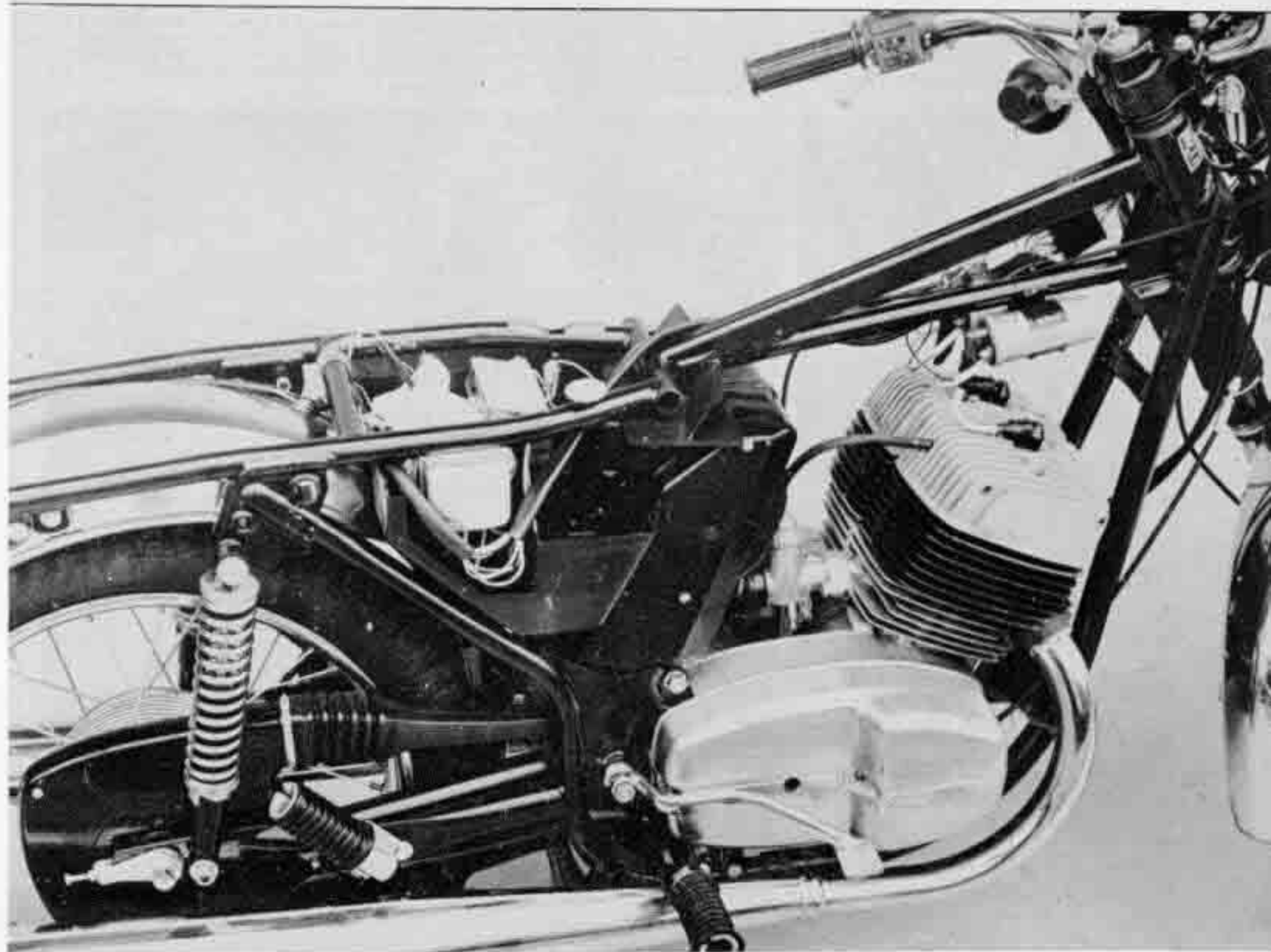
Il cambio è ben rapportato ma non gradisce un trattamento velocissimo. Buona la frizione.

I freni sono sufficienti, anzi il doppia camera anteriore se manovrato con energia provoca dei saltellamenti all'avantreno. Infatti la forcella è un po' cedevole, tuttavia questa caratteristica si riflette positivamente sul comfort. Più duri invece gli ammortizzatori. Onesta la sella.

La posizione di guida è piuttosto rialzata ma comoda. La tenuta di strada è buona anche sul veloce mentre le gomme tassellate provvedono ad avvertire il pilota con lievi derapate quando non è il caso di spingersi oltre.

La velocità di crociera ottimale in due è sul 100 kmh; quella massima 132 kmh in posizione sdraiata e 121 in posizione eretta. Sul 400 metri da fermo si fanno 17"5 con uscita a 115 kmh. (La Casa dichiara un «plafond» di 135 kmh sdraiati e 125 kmh seduti, con una potenza massima di 28 CV SAE a 5000 giri e una coppia massima di 3,3 kgm a 4500 giri.)

Non sono comunque le prestazioni velocistiche le doti di punta della bicilindrica cecoslovacca che si raccomanda invece per le sue attitudini più tranquille e per un uso più multiforme, col punto di partenza costituito dal prezzo record che abbiamo citato in principio e col viatico di un modesto costo di esercizio.



Jawa 350

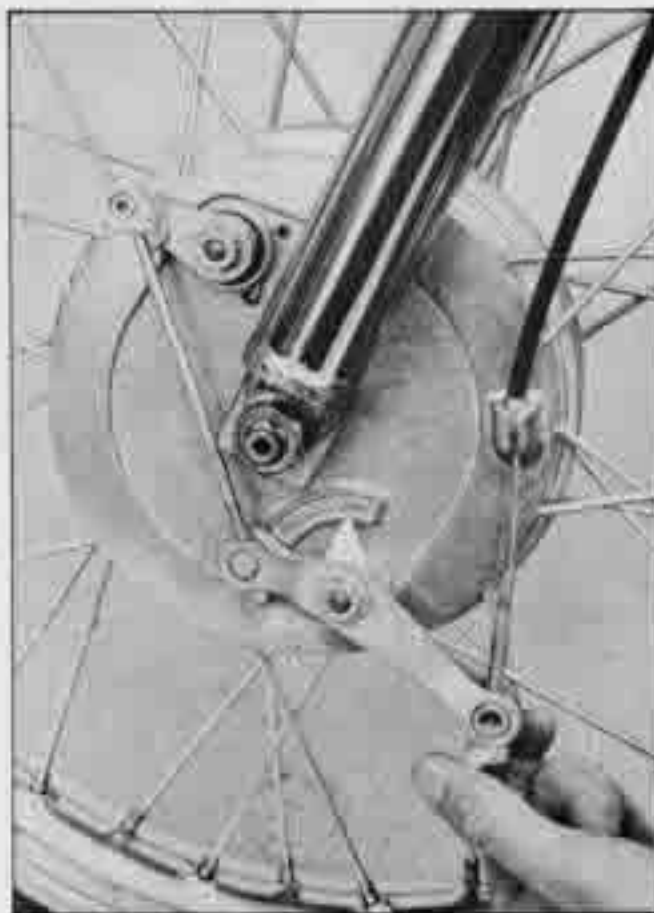
Leva bivalente



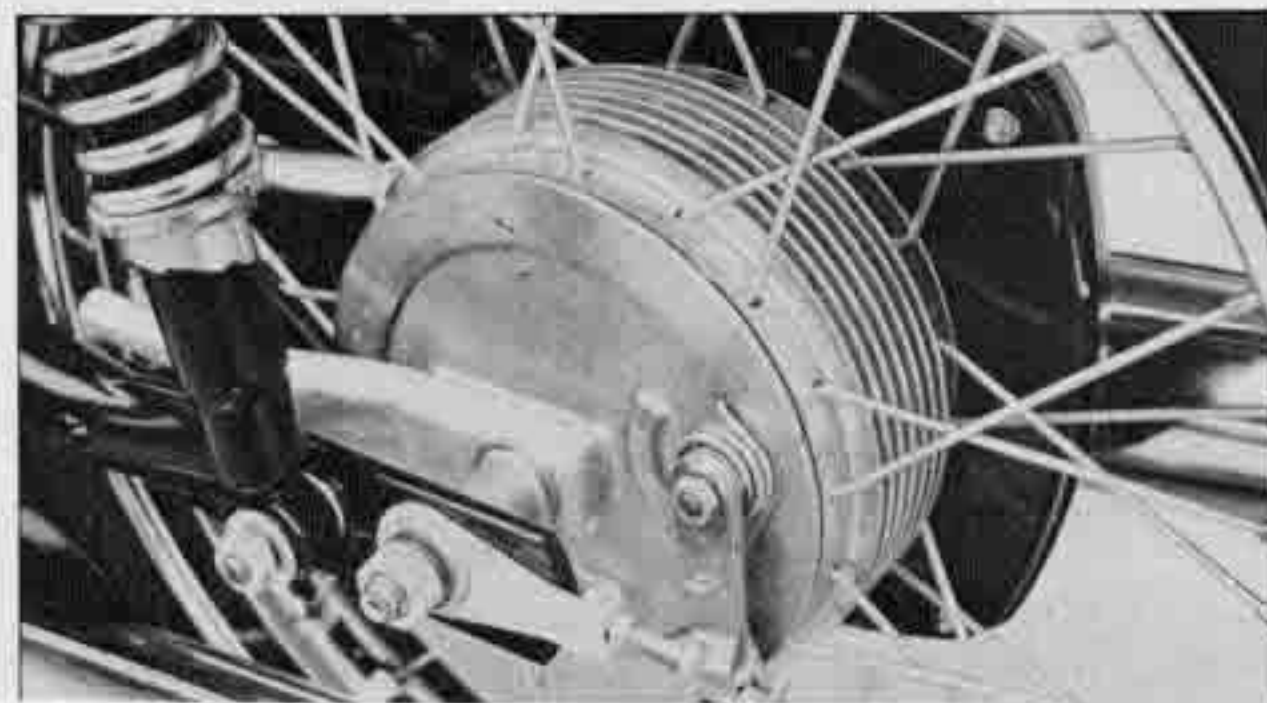
Le pedane del guidatore sono pieghevoli in senso obliquo. Ben sistemato il pedale del freno posteriore. L'alimentazione del motore bicilindrico è assicurata da un solo carburatore.



Nota caratteristica del motore Jawa fin dall'immediato dopoguerra è quella di aver riunito in un solo elemento la leva di avviamento ed il pedale del cambio. Per l'avviamento bisogna premere la leva verso l'interno e ruotarla verso l'alto. Una volta avviato il motore la leva torna automaticamente nella posizione di comando del cambio. Il cavalletto centrale è una robusta fusione, quello laterale è abbastanza saldo.

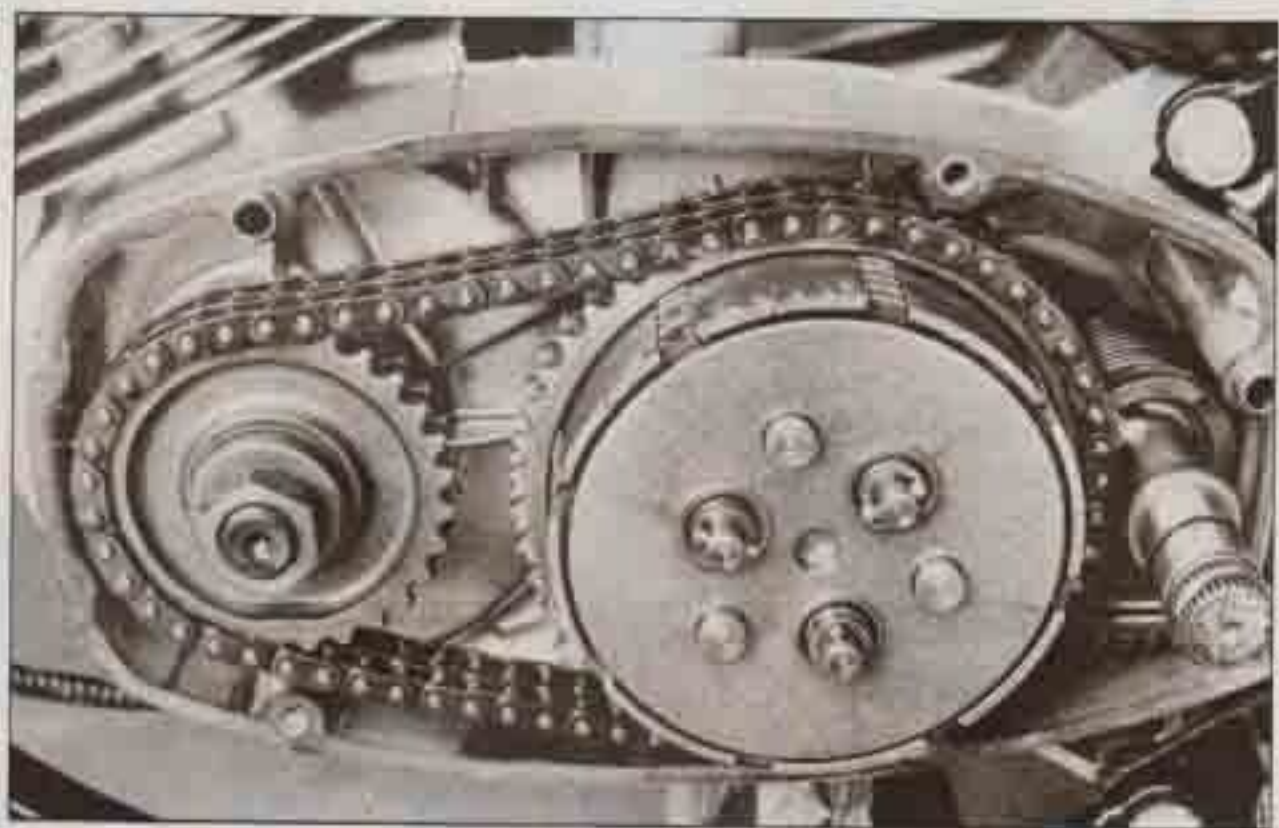
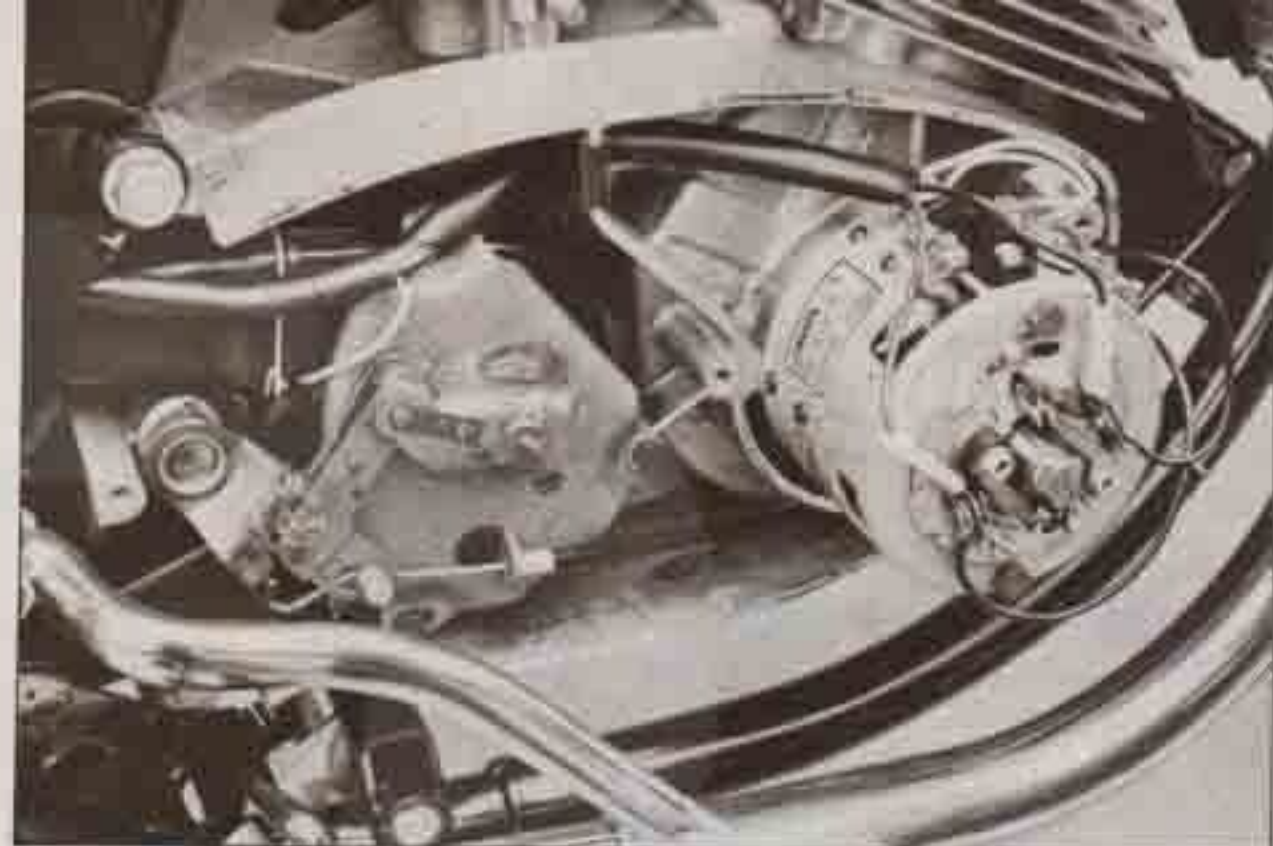


Il freno anteriore è un tamburo centrale a doppia camma, con spia per lo stato di usura delle guarnizioni e registro a vite per il leveraggio. Anche il posteriore ha la spia di usura e la rondella di registrazione però è un monocamma. Apprezzabile la protezione per la catena finale che la rende praticamente ermetica riducendo al minimo la manutenzione.





Nei coperti del carter troviamo a sinistra la catena dup'lex per la trasmissione primaria ed il pacco della frizione entrambi in bagno d'olio. A destra c'è invece la dinamo col ruttore d'accensione, il cavo e il leveraggio della frizione. In alto ma armonico il disegno del blocco motore. In evidenza anteriormente sulla sinistra la presa di moto del contagiri.



Le caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico due tempi con inalterabile a 182° cilindri in ghisa inclinati di 25° e teste in lega leggera distribuzione a tre valvole di luci con pistoncini piatti alesaggio e corsa 58x65x2 = 343,47 cc. compressione 9:2.

Accensione: a spinterogeno, con dinamo 6 V-75 W e ruttore alla destra dell'albero motore. batteria 6 V-14 Ah e bobine AT sotto il serbatoio; anticipo accensione 2,7 + 3,2 mm prima del PMS; distanza tra i contatti del ruttore 0,4 mm, candela PAL 14-9 (grade termico 250 scala Bosch); distanza tra gli elettrodi 0,6 - 0,7 mm.

Lubrificazione: motore miscela 97/4% capacità serbatoio litri 18 di cui circa 2,5 di riserva.

Carburatore: Iikov 2920 SBD, getto max. 115, getto min. 55, spillo conico alla terza tacca dall'alto, vite del minimo aperte da 1/2 a 1 e 1/2 giri.

Trasmissione: primaria a catena duplex 3/8 x 3/8" sulla sinistra, rapporto 1,82 (denti 29/47); secondaria a catena 1/2 x 5/16" racchiusa sulla destra, rapporto 2,89 (denti 18/52).

Cambio: in blocco a quattro rapporti comandato da pedale a leva singola sulla sinistra che funge anche da pedivella d'avviamento; rapporti interi 3,16 in prima, 1,88 in seconda, 1,53 in terza e 1 in quarta; rapporti totali di trasmissione, 14,82 in prima, 8,8 in

seconda, 6,24 in terza e 4,88 in quarta.

Sospensioni: forcella telesidraulica con escursione di 150 mm e 140 cc olio ogni stelo, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telesidraulici escursione ruote 80 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in acciaio da 2,15-16 con pneumatici Barum 3,25-16 ant. e 3,50-16 post., pressioni di gonfiaggio 1,25 ant. e 1,5 post. solo 1,5 ant. e 2 post. col passeggero.

Freni: anteriore a doppia camera, dimensioni utili 160 x 35 mm (92,2 cm²); posteriore mo-

nocomma con la stessa dimensioni utili dell'ant.

Impianto elettrico: alimentato dalla dinamo da 6 V-75 W e dalla batteria da 6 V-14 Ah; faretto anteriore con lampada biluce 6 V-35/35 W e lampadina 6 V-4 W; fanalino posteriore con lampadina 6 V-15 W e lampadina 6 V-5 W.

Dimensioni: lunghezza m 2,080, interasse m 1,390, larghezza manubrio m 0,710, altezza massima m 1,055, altezza sella m 0,820, altezza pedana m 0,205.

Peso: 158 kg a secco.

Quanto costano i ricambi

(in lire, IVA compresa)

Ecco i prezzi di vendita al pubblico delle parti di ricambio di più probabile sostituzione • testa 19.550 • carburatore 41.400 • cartuccia filtro 4.900 • cilindro (blocco cilindri) 34.050 • pistone completo di segmenti 11.730 • piastra 12.650 • albero motore 115.000 • pacco frizione 34.500 • manubrio 54.050 • pignone/corona 11.500 • catena 19.550 • batteria 30.180 • faretto ant. 24.150 • lampadina 13.800 • contatti

2.875 • telaio 241.500 • forcella 210.450 • forcellone 58.660 • ammortizzatore 27.800 • cerchio ant. 20.700 • cerchio post. 20.700 • manubrio 27.800 • leva freno 2.300 • leva frizione 2.300 • pedale cambio 9.200 • pedale freno 9.200 • peggiedini 4.800 • trasmissione flessibile frizione 4.025 • tram. fless. freno ant. 4.025 • post. 4.025 • contagiri 36.800 • trasmissione flessibile contagiri 7.475 • contachilometri 32.200 • trasmissione flessibile contachilometri 6.900 • coppia ceppi 11.040 • serbatoio 73.600 • sella 89.000 • parafanghi ant. 34.500 • post. 36.800.