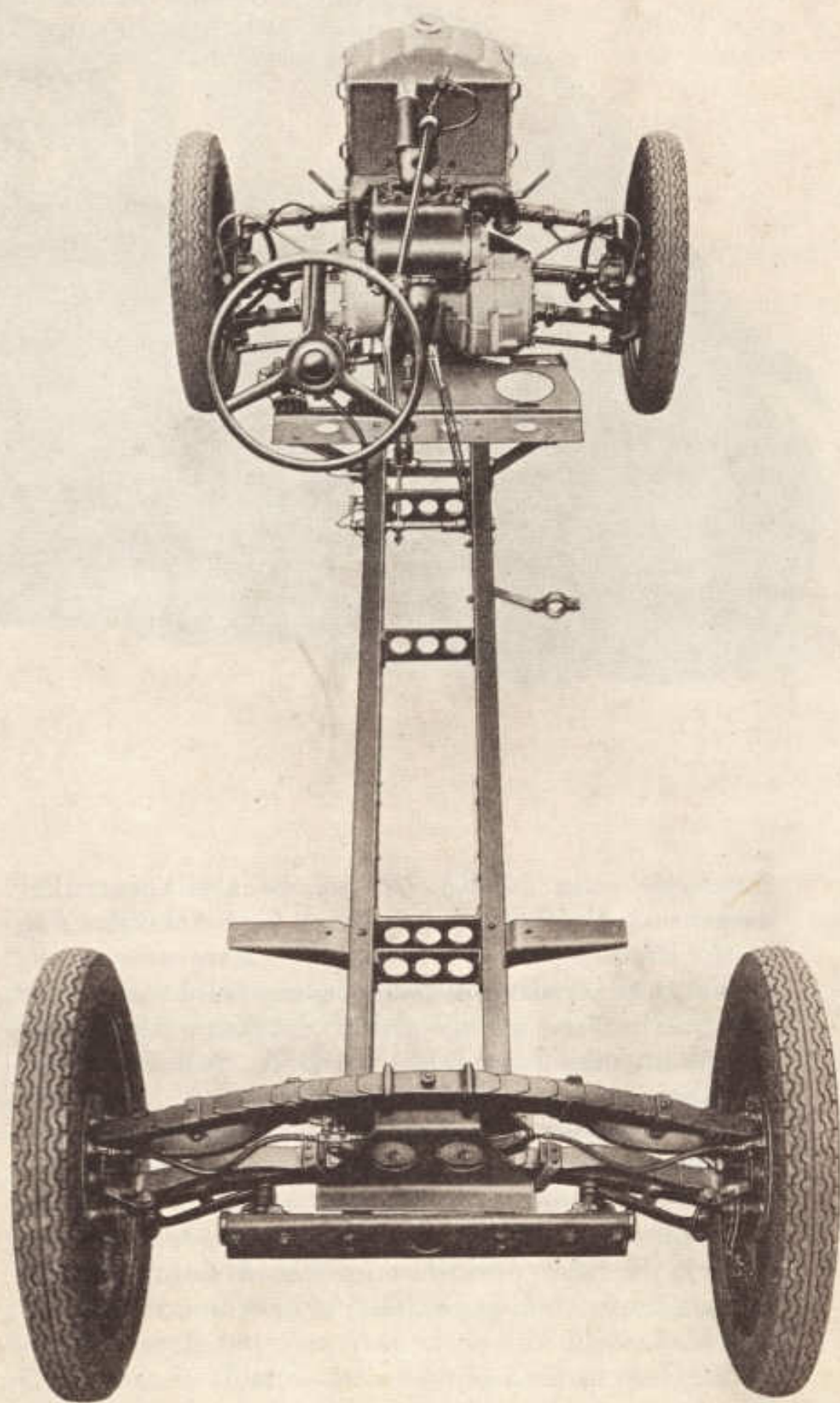


AUTO JAWA

700



*pohodlný užitkový vůz
za lidovou cenu*

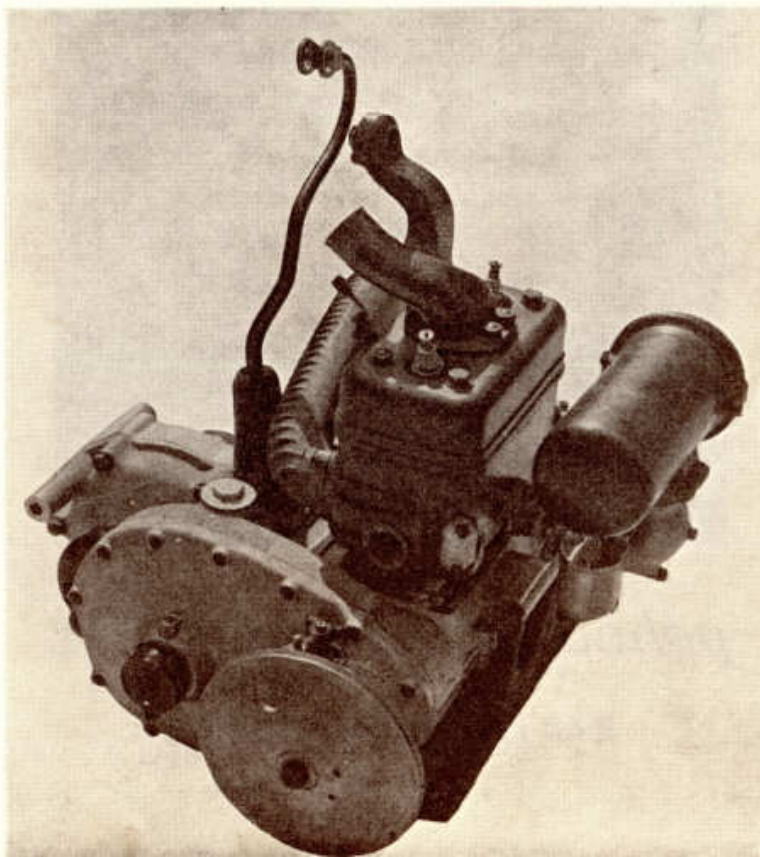


AUTO JAWA 700

Technický popis

Hnací agregát vozu Jawa 700 je monoblokové konstrukce; skládá se z dvouválcového dvoutaktního motoru, dynostarteru, třístupňové rychlostní skříně a diferenciálu.

DVOUTAKTNÍ DVOUVÁLCOVÝ MOTOR. Dvouválcový dvoutaktní motor, konstruovaný podle patentu dra Schnürle, vykazuje — díky vratnému vyplachování — neobyčejně vysoký výkon, překvapující pružnost, velmi dobré využití paliva a ve srovnání s normálními dvoutaktními motory jedinečně tichý chod. Spotřeba motoru při průměrné cestovní rychlosti 70 km/hod. nepřesahuje 8 l/100 km.



Motor vybavený válečkovými a jehlovými ložisky je jednoduchý, nemá ventilů, ani choulolistivého a opotřebeného podléhajícího rozvodového ústrojí. Nevyžaduje odborného seřizování a nákladných oprav. Je naprosto spolehlivý.

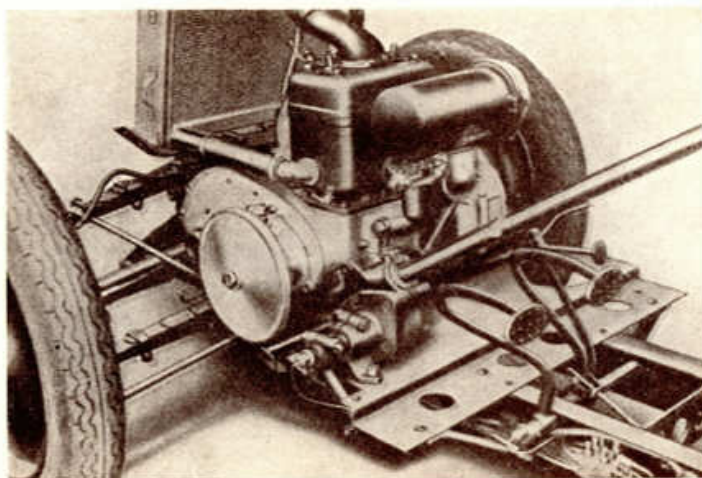
Spouštění motoru děje se elektricky dynostarterem, nasazeným přímo na hlavním hřídeli — tedy bezhlučně a spolehlivě — nebo ručním starterem pohodlně z vnitřku vozu.

Samostartující karburátor Zenith, opatřený účinným tlumičem zvuku, vznikajícího při nassávání, zaručuje okamžité naskočení motoru za každého počasí i při nízkých teplotách.

Motor vozu JAWA 700 postaven je na rozdíl od běžného uspořádání napříč chassis, takže osa hřídele motoru je rovnoběžná s osou předních hnacích kol. Toto řešení má u vozu s předním náhonem veliké výhody. Především umožňuje použití v celém hnacím ústrojí pouze čelných ozubených kol, čímž zaručeny jsou velmi malé převodové ztráty, trvale tichý chod a zvýšená trvanlivost převodového mechanismu.

Těžiště krátkého motorového bloku je posunuto vpřed, což má příznivý vliv na adhezi předních hnacích kol. Řazení rychlostí děje se při této úpravě velmi pohodlně ruční pákou umístěnou na přístrojové desce vozu. Vůz má tři stupně rychlostí vpřed a rychlost zpáteční. Vícelamelová polosuchá spojka umožňuje měkký záběr motoru. Diferenciál vozu tvořen je pouze čelními koly.

VOLNOBĚŽKA. Volnoběžka je další předností vozu JAWA 700. Všeobecně znám je princip volnoběžky u jízdniho kola i kolik tělesné námahy — hlavně v kopcovitém terénu — jezdcí ušetří. Lze si tedy snadno představit, kolik námahy uspoří motoru, jak usnadní jeho výkon, sníží jeho spotřebu pohonných látek a prodlouží život jeho jednotlivých částí. Podle zkušeností amerických konstruktérů má 50.000 km najetých s volnoběžkou na motor stejný vliv jako 40.000 km najetých bez volnoběžky. To znamená, že životní doba motoru prodlužuje se volnoběžkou o plných 20%. *U předního náhonu je volnoběžka nepostradatelná, neboť teprve jejím použitím byly překonány prvotní nesnáze dřívějších předních*



náhonů. Ostré zatáčky, i na kluzkém terénu, projíždí vůz JAWA při vysoké rychlosti naprosto bezpečně, neboť volnoběžka vylučuje při náhlém ubrání plynu prudké brzdění motorem, aniž by bylo nutno vypnouti spojku, čímž přispívá k znemožnění případných smyků. Díky volnoběžce lze při jízdě městem rychlost vozu snížit v přímém záběru až na tempo chodce a z této snížené rychlosti bez přepínání převést zase na rychlost normální, aniž by při tom motor byl přemáhán. Volnoběžkou se konečně podstatně snižuje spotřeba pohonné látky, neboť při každém ubrání plynu — tedy na př. při sjezdu s kopců nebo vjezdu do zatáčky — sníží se ihned otáčky motoru a tím i množství nassávané směsi. Celkem lze říci, že skutečně výjimečně nízká spotřeba vozu JAWA má své příčiny v dobrém vyplachování válců motoru, v souvisícím s tím dokonalým spalováním směsi, v působení volnoběžky a konečně i ve výborném pérování vozu.

Volnoběžka vozu JAWA 700 dá se jediným pohybem páky vypnouti z činnosti v případě, že chceme motoru použít k brzdění vozu v prudkých kopcích a p. Při zpáteční rychlosti vozu není třeba — na rozdíl od některých méně výhodných konstrukcí — volnoběžku vypínat, neboť je umístěna mezi motorem a rychlostní skříní. Volnoběžka usnadňuje značně řazení rychlostí, takže činí synchronisaci rychlostní skříně zcela zbytečnou.

Základní techn. data a hlavní rozměry vozu

Standardní výbava: tlumič ssání, čistič vzduchu, přední sklo nerozbitné, ukazovatele směru na obou stranách vozu, stírač skla, ukazovatel stavu benzínu, tachometr s počítacem stavu kilometrů s ukazovatelem denního stavu, zpětné zrcátko, kufr zvenčí, bohaté nářadí, rezervní kolo s pneumatikou. Nádržka pojme 28 litrů, kola disková. Baterie o velké kapacitě.

Podvozek: dvojitý ocelový pružný rám.

Výkyvné osy vpředu a vzadu, s příčnými péry.

4 olejové tlumiče nárazů.

Řízení šnekem.

Mechanické brzdy na všech kolech.

Centrální mazání pod tlakem.

Motor dvoutaktní dvouválec obsahu 689 ccm, 20 HP na brzdě, vratné vyplachování (patent Dr. Schnürle), ložiska válečková a jehlová, vodní chlazení, horní mazání (1:30).

Samostartující karburátor s tlumičem ssání, bateriové zapalování s dynostarterem (dynamo a starter tvoří jeden celek přímo na klikovém hřídeli).

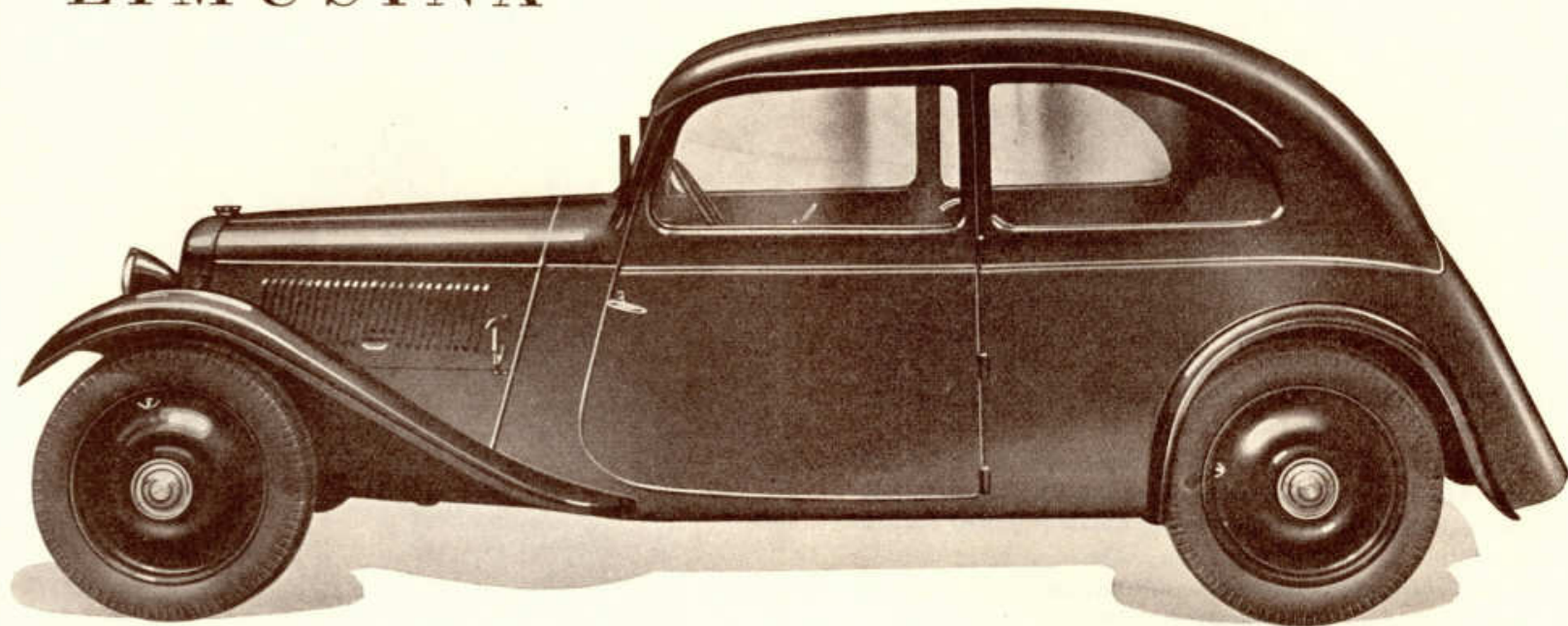
Pohon: Několikadesková spojka v olejové lázni, třírychlostní skřín se zpětnou rychlostí, diferenciál s čelními ozubenými koly, uložený přímo v motorovém bloku. Snadná přístupnost ke všem částem bloku.

Pohodlné řazení rychlostní pákou na armaturní desce
Volnoběžka dá se vypnouti pákou.

Náhon na přední kola dvěma hřídeli, s úplně zapouzdřenými speciálními klouby patentované konstrukce.

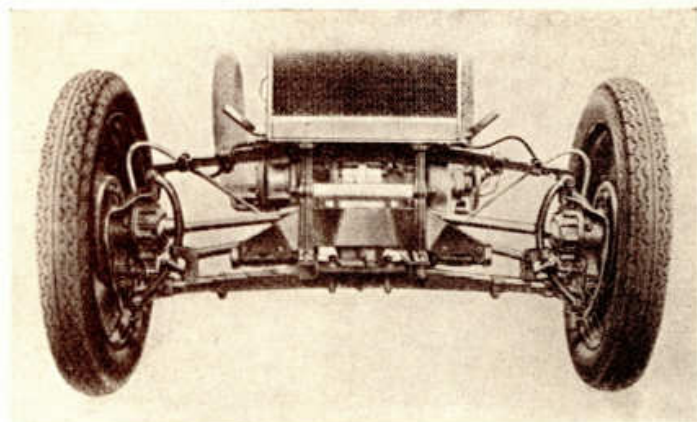
Rozchod kol	1100 mm
Rozvor (vzdálenost náprav)	2700 mm
Celková délka vozu	3750 mm
Celková šířka vozu	1500 mm
Výška se střechem	1500 mm
Vnitřní šířka	1250 mm
Váha vozu cca	680 kg
Pneumatiky	4·5×18
Spotřeba: 7—8 l benzínu a 350 g oleje na 100 km.	
Max. rychlost 85—90 km za hodinu.	

LIMUSINA



Karoserie vozu JAWA 700 znamená v konstrukci karoserií velký krok kupředu. A to z několika důvodů. Předně jest vytvořena jako karoserie samonosná, takže tvoří úplně samostatný celek, nezávislý na chassis vozu a není tudíž vystavena značnému namáhání jako karoserie jiné. Dále podařilo se na této karoserii odstraniti skoro veškerý hluk tím, že použito bylo velmi pevných a tuhých překližek. Poněvadž kostra karoserie je vždy dřevěná — až na nepatrné výjimky jen několika zahraničních lidových značek — jest zřejmé, že tvoří s ní rovněž dřevěné překližky mnohem kompaktnější a vyztužený celek, nepodléhající brzkému rozvíklání a vrzání. Celá karoserie jest pak potažena jakostní umělou kůží, která — na rozdíl od karoserií Weymannových — jest podložena tvrdou překližkou a nepodléhá tudíž promáčknutí a praskání.

Uvážíme-li dále, že při konstrukci této karoserie bylo využito všech možností, jež poskytuje přední náhon, jako jest nízké těžiště, odstranění překážející roury s hlučícím převodem z vnitřku vozu, dojdeme k přesvědčení, že taková karoserie musí býti ideálem tichosti. Konečně sluší upozorniti na to, že kabriolet JAWA 700 má 4 velká postranní okna, což ocení zejména ti, kteří jedou vzadu, neboť mají právě takovou vyhlídku do krajiny, jako ve velkém voze. Zvenčí i zevnitř otevíratelný a prostorný kufr je rovněž značným pohodlím, zejména na cestách. Vůz JAWA 700 dodáváme podle přání buď jako pevnou limusinu nebo kabriolimusinu se sklopnou střechou, jako otevřený dvou- nebo čtyřsedadlový roadster nebo konečně jako lehký vůz dodávkový. Popis a vyobrazení všech těchto typů obsahuje náš podrobný prospekt, který milerádina požádání zašleme.



V Ů Z J A W A 7 0 0

má *přední náhon* nejen vzorně konstruktivně řešený, nýbrž i na mnoha desetitisících zahraničních vozů prakticky dokonale vyzkoušený a osvědčený. Uvádíme jen některé z výhod této konstrukce: Spojením motoru s hnacím ústrojím v jediný celek dosahuje se zmenšené váhy vozu, odpadá dlouhý, hlučící hnací hřídel pod karoserií a jednoduchý podvozek jest při stejné pevnosti lehčí. Současně lze snížit těžší vozu, čímž dosáhne se výborných jízdních jeho vlastností. Zjednodušením hnacích orgánů zmenšují se ztráty v převodech, takže se lépe využije výkonnosti motoru a tím při určité rychlosti sníží spotřeba pohonné látky. Přenos hnací síly na přední kola děje se vyzkoušenými a neobyčejně trvanlivými *kulovými* klouby patentované konstrukce, které, jsouce dokonale zapouzdřeny, dovolují nezvykle veliký rejď (43°) a přenášejí ve všech polohách rovnoměrný pohyb na hnací kola. Tyto klouby jsou jednou z konstruktivně nejcennějších částí vozu JAWA 700; jsou naprosto spolehlivé, bezpečné a jejich opotřebení i při nejtěžším provozu je opravdu mizivé.

Nejdůležitější předností předního náhonu je větší bezpečnost, hlavně při projíždění zatáček. Řízení hnací kola táhnou vůz ve směru určeném řidičem, takže obávaný smyk předních kol je prakticky vy-

loučen. U zadního náhonu tlačí naopak hnací kola vůz stále v původním směru vpřed, i když přední kola snaží se jej stočiti. V případě, že vůz při brzdění na kluzkém terénu přece dostane smyk, je u předního náhonu možno aktivně zasáhnouti a přidáním plynu vůz pomocí předních kol ze smyku „vytáhnouti“, což u zadního náhonu učiniti nelze.

Pneumatiky se více šetří, poněvadž se v zatáčkách nesmýkají. Ani karoserie tolik netrpí, neboť chassis je méně namáháno a méně se deformuje než při pohonu zadními koly.

Díky přednímu náhonu, nízko položenému těžišti a správnému rozložení hmot je stabilita vozu JAWA 700 i při rychlé jízdě v zatáčkách skutečně ideální. Řízení vozu JAWA — šroubovým soukolím a nezávislými tyčemi — je snadné a pohodlné, takže i fyzicky slabé dámy lehce a při dlouho trvajících jízdách vůz bez únavy ovládají.

Chassis vozu tvořeno je v podstatě dvěma podélnými nosiči, je tuhé, ale díky přednímu náhonu a samonosné karoserii i při neobvyklé délce (rozvor 2700 mm) velmi lehké.

Všechna čtyři kola jsou zcela nezávisle odpérována paralelogramy příčných per; touto úpravou dociluje se výborného sezení vozu na silnici a nepatrného opotřebení pneumatik. Tlumení výkyvů obstarávají čtyři účinné a regulovatelné olejové tlumiče.

Brzdy na všech čtyřech kolech jsou bohatě dimenzovány. Nožní brzdící páka působí na všechna čtyři kola, ruční páka jen na zadní kola.

Vůz Jawa 700 je vybaven centrálním mazáním chassis, které umožňuje pohodlné, spolehlivé a ekonomické promazání všech důležitých míst jediným sešlápnutím pedálu uvnitř vozu. Je tím velmi usnadněno ošetřování chassis, což má veliký vliv na jeho trvanlivost a bezvadnou funkci jednotlivých ústrojí.



Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha-Nusle II.

Telefony 563-51, 52, 53, 54