**Мотоцикл JAWA**

JAWA. Чехословацкий мотоцикл «ЯВА». В 70-80-х олицетворял собой мечту советского человека о крутизне и мужском достоинстве.

«Между ног болтается, на три буквы называется» - из недавнего советского народного фольклора, повествующего о широком кругозоре владельцев "Явы".

История «Явы» началась в 1928 году, когда чешский инженер Франтишек Янечек решил переоборудовать принадлежащий ему оружейный завод «Zbroiowka» на производство мотоциклов. Базовой моделью стал немецкий 500-кубовый «Wanderer», для чего и был куплен патент у этой фирмы. Так и получилось это название «Jawa» («Ява»), где «Ja» - это сокращение от Янечек, а «Wa» - от Вандерера. В 30-е годы здесь выпускались более элегантные модели британского инженера Джорджа Патчетта. Потом - война, на заводе по приказу германского командования делалось «Все для фронта, все победы» (правда, немецкой). И лишь немногочисленные энтузиасты-подпольщики, между изматывающей работой и саботажем, корпели ночами над чертежами мотоциклов светлого будущего. Оно настало в 1946 году, когда первая послевоенная «Ява-250», показанная на выставке в Париже, вызвала сенсацию. В ней были применены такие новинки, как механизм переключения передач, сопряженный с автоматическим включением сцепления, гидравлические амортизаторы, новая конструкция рамы и расположение ящиков для инструментов. Этими машинами, вместе с трофейными мощными немецкими, пользовались советские офицеры и солдаты военной администрации. Так появились единичные (вывоз техники был жестко регламентирован советской военной администрацией) «Явы» на полях России.

А тем временем чешский заводик не стоял на месте, производя новые, все более совершенные модели. В 1948 году была выпущена «Ява-350» - с двухцилиндровым двухтактным двигателем. Эта, как и ее предшественница «250», были базовыми моделями, в которые вносились лишь некоторые улучшения, не затрагивающие основы конструкции. Именно эти модели и их многочисленные модернизации и служили верой и правдой многочисленным поколениям советских мотоциклистов. К 1960 году каждый третий советский мотоциклист (порядка сорока тысяч человек) ездил на чехословацкой «Яве». Но самый бум приобретения «Яв» начался на несколько лет позже... В 1976 году чехословацкое объединение «Мотоков», поставляющее в в СССР «Явы» перешагнуло финальную черту и поставило рекорд - на необъятных просторах 1\6 суши теперь бегало и размножалось дальше более миллиона «Яв» (по статистике, в среднем продавалось более ста тысяч экземпляров в год). Сколько народу заглядывало в магазин «Спорттовары», чтобы увидеть, а при возможности и купить это чудо - чехословацкую двухгоршковую «Яву-350», которая тогда стоила совершенно фантастически большие деньги - 650 новых (после реформы 1961 года) рублей. Чуть дешевле, стоила более устаревшая модель «Явы-250» - 520 рублей (а ведь поездка на метро тогда стоила 5 копеек, а батон хлеба - 13 копеек). Коляска «Велорекс» для желающих ездить на своем сокровище со всей семьей стоила всего 150 рублей.

А рядом в магазине сиротливо пылился вовсе не пользующий повышенным спросом наш гордый мотоцикл «Ковровец», который стоил всего 250 рублей. Серьезные мотоциклисты его просто не замечали, и, отказывая себе во всем, копили на «Яву». Можно смело сказать, что тогдашняя «Ява» не уступала по престижности современному «Харлею». Именно на «Явах», с ветерком ездили эдакие Волки из «Ну, погоди!» - черные брюки клеш, тельняшка - атрибут мужественности, ремень с бляхой, повышенная волосистость, выбивающуюся из-под защитного шлема, на котором гнездились очки-консервы.. И самое главное - на бензобак обязательно лепились переводные картинки. Поскольку тогда еще не было фотографий ни «великого и ужасного» Оззи Озборна, ни Алиса Купера, ни даже Конана - Арнольда Шварцнегера, то там чаще всего располагались фото роскошных «блондинок в теле», привезенных отслужившими в ГДР сержантами и ефрейторами. Дембеля тогда служили тонким мостиком между забугорным миром сказочных, почти потусторонних стран социализма, и российской глубинкой, которой это изредка показывали по телевизору. При этом было только одно ограничение: считалось «западло» клеить на своего двухколесного железного коня изображение автомобиля, даже иномарки. Выбравший мотоцикл (на котором можно было «делать», т.е. обгонять автомашины), не мог так унизить железного друга. Тем более саму «Яву» с хромированными трубами, да ведь о ней мечтал каждый второй мужчина в СССР, от подростка до прославленного космонавта! Редкая советская девушка была способна не обратить внимание на ухаживающего за ней «Явовладельца».

В отличие от многочисленных творений советских заводов, клепающих различные марки мотоциклов (кроме «Ковровцев» и «Уралов», можно еще вспомнить такую полузабытую технику как «Ижы» - «Планеты» и «Спорты», «Днепры») на «Яве» можно было ездить без проблем, не слишком часто утруждая себя ремонтом. Если, конечно, выполнять несложные инструкции: первые полтысячи километров - обкатка (дороги поровней и без пассажира) и в бензин надо добавлять специальное масло. При этом, в отличие от обслуживания отечественного «Урала», при обслуживании «Явы», вовсе не нужно было быть по уши в масле. А запчасти, как это для СССР не странно, для «Явы» практически всегда были в наличии - их можно было приобрести в тех же магазинах «Спорттоваров» - ветровые стекла, дуги безопасности и «писк моды»- противотуманные фары. Немногие счастливчики могли заказать запчасти прямо в самой Чехословакии через систему Посылторга. В основном все доставали уже из советских запасов. Желая повысить свой мотоциклетный уровень, «Явские» фанаты караулили в киосках стоящий бешенных денег (целых два рубля!) «Чехословацкий мото-ревю».

В 1974 году в области «явостроительства» произошла мини-революция: вместо уже ставших в Советском Союзе родными «Ява-250» и «Ява-350» моделей 559-07 и 360-00 в продаже появилась новинка - «Ява-350» модели 634-01. Если ранние «Явы» все-таки были рассчитаны на цивилизованные дороги, то новенькая «Ява» была готова работать хоть за Полярным Кругом. Поэтому при разработке ходовой части была принята за основу спортивная модель, предназначенная для шестидневных мотосоревнований. Внимание было уделено устойчивости мотоцикла при езде по льду, скользким дорогам, поворотам.

Основные характеристики самой распространенной в СССР модели - «Ява-350» модели 634-01 образца 1974 года: вес мотоцикла 155 килограмм - легче нашего «Урал», что немаловажно, потому что многие хранили своих железных коней в квартирах. Представляете себе - тащить почти каждый день более чем сто килограмм скажем на четвертый этаж пятиэтажки.

Грузоподъемность - 180 кг. Но эта цифра - условна, ведь что только не крепили на заднее сиденье!

Двигатель - двухтактный, двухцилиндровый, воздушного охлаждения.

Мощность - 22 л.с.

Максимальная скорость достигалась лежа - 130 км\ч, сидя - на десятку километров меньше.

Преодолеваемый подъем (без груза и пассажира) - 72 %.

Расход топлива - примерно 4 литра на 100 километров (

Объеме бака - 16,2 литра. Это позволяет мотоциклу-одиночке при скорости 80 км\час проехать по шоссе без заправки 400 километров.

Топливо - бензин А-76 (А-80).

Генератор - 6 вольт, 75 вт, емкость аккумуляторной батареи - 14 ампер-часов.

Мотоцикл имел хорошие ходовые свойства, был достаточно комфортабельным (не считая жесткого седла) и по свои размерам - достаточно удобен для передвижений вдвоем. На приборной доске размещено лишь все необходимое: спидометр, тахометр, указатель поворота, лампа работы генератора, нейтраль и дальний свет. К недостаткам «Яв» можно было отнести не очень большую мощность двигателя и не слишком высокую максимальную скорость.

После «бархатной» революции и раздела Чехословакии, в условиях, когда экспорт в Росси мотоциклов практически прекратился, филиал в Быстрице наладил производство новых моделей. В 1993 году начинается производство новой, более совершенной модели - 250\593 «Master». На них стоял двухтактный двигатель с жидкостным охлаждением. Мотоцикл также имел две модификации: 250\593 «Police» и 250\593 «Sport». Начиная с 1995 года здесь стали производиться легкие мотоциклы «Mosquito», на которых устанавливался маломощный 50-кубовый движок, изготавливаемый в Словакии фирмой «Tomos». Выпускались две модификации: 50\585 «Mosquito-I», у которого двигатель был увеличенной мощности и литые колеса и 50\585 «Mosquito-II», с маломощным движком и колесами на проволочных спицах. Изготавливались также различные модели по заказам других стран (например, Аргентины - мотоцикл 350\639.2 «Chopper»). Выпускался также мотоцикл двойного назначения 350/640, стилизованный в духе «эндуро».

А на всей территории бывшего СССР в столицах, городах и поселках до сих пор верно служат свои хозяевам тысячи красных «Яв».