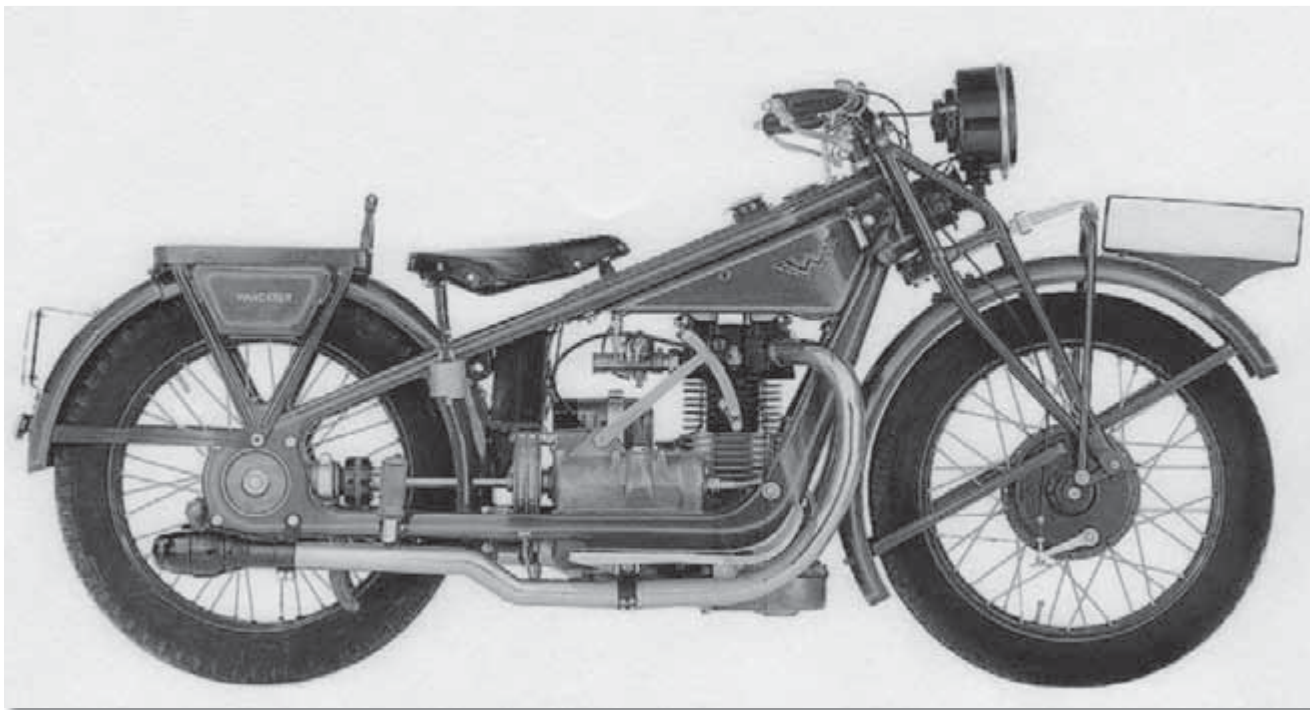


Cestovní motocykly

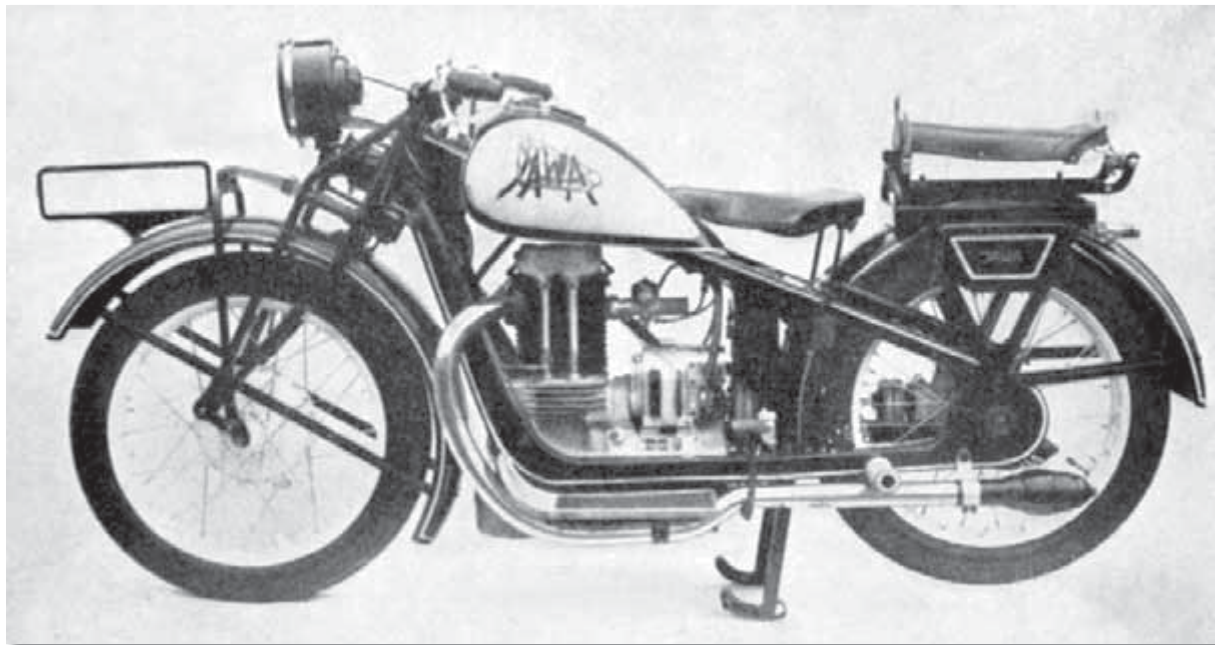
1929 – Jawa 500 OHV

Historie motocyklů Jawa začíná rokem 1929. Na zahájení vlastního vývoje chyběl především čas, a tak se Ing. Janeček rozhodl pro licenční výrobu. Shodou okolností se nabízela možnost získat výhodnou licenci na výrobu jednoválcové pětistovky od firmy Wanderer z německého Chemnitz. Její jednoválcové a vidlicové dvouválcové se osvědčily už v letech první světové války a nová jednoválcová pětistovka z roku 1927, zkonstruovaná inženýrem Alexandrem Novikoffem, se měla stát ostrou konkurencí motocyklům nesoucím značku BMW.

Motocykly Wanderer byly sice kvalitní, ale také poměrně drahé, a díky tomu se jen těžko prosazovaly i na domácím trhu, takže společnost Wanderer se po ukončení dodávek pro armádu potýkala s neутěšenou finanční bilancí, kterou ještě zhoršovalo navyšování nákladů na záruční opravy nedostatečně vyzkoušených strojů. A právě v tomto okamžiku přišel Ing. Janeček se svou nabídkou – a v Chemnitz dlouho neváhal. Kromě licence na výrobu nové pětistovky získala Janečkova společnost všechny dosud vyrobené celky i s kompletním výrobním zařízením a výroba motocyklů v Chemnitz byla roku 1929 definitivně ukončena.



Wanderer 500 posloužil jako vzor pro výrobu Jawy 500 OHV



Jawa 500 OHV z první výrobní série až na detaily odpovídala svému licenčnímu vzoru

Zatímco jedna motocyklová značka ze světa zmizela, v Praze, v místě nazvaném „Na Zelené lišce“, vzniká značka nová. Dnes už sotva zjistíme, kdo přišel na geniálně jednoduché spojení jmen Janeček a Wanderer do nové obchodní značky Jawa, zato s jistotou známe přesné datum, a dokonce i čas, kdy byla na patentním úřadě v Praze zapsána. Stalo se tak v půl jedenácté dopoledne dne 17. srpna 1929 pod číslem 37525. Zbrojovka Dipl. Ing. F. Janeček se od této chvíle jmenuje Jawa a 9. října téhož roku je Jawa registrována jako ochranná známka rovněž u světové organizace pro duševní vlastnictví v Ženevě.

Zbývalo ještě vymyslet grafické ztvárnění loga nového výrobce motocyklů. První motocykly Jawa nesly na svých nádržích nápis Jawa s pozadím, které bylo tvořeno obrysy lisovaného rámu prvního motocyklu. Klasický ovál, tak jak jej známe dnes, se ve své první podobě objevil až v roce 1931 na bocích nádrží posledních sérií Jawy 500 OHV a rozšířený o iniciály FJ, známé z původně vyráběných granátů, doplněné o šestici paprsků vpravo i vlevo. Registrován byl pod číslem 56772 až 31. března roku 1936.

První Jawa 500 OHV se představila svým budoucím majitelům 23. října roku 1929 při zahájení Pražského autosalonu. Od svého vzoru se na první pohled lišila kapkovitou nádrží na palivo a její červený lak se v budoucnu stane stejnou tradicí jako firemní znak.

Jednoválcová pětistovka s půlkulatou spalovací komorou měla objem 498,7 cm³ (ø 84 × 90 mm) a výkon 13,2 kW (18 koní). Motor měl suchou klikovou skříň, tlakové oběhové mazání a v jedné skříni s blokem motoru byla i třístupňová převodovka ovládaná ruční pákou. Zadní kolo bylo poháněno prostřednictvím hnací hřídele s odpruženým spojením a o bezpečné zastavení se starala pásová brzda působící na tuto hřídel. Právě díky této hřídeli se novému stroji záhy dostalo přezdívky Rumpál.

Dvojitý lisovaný rám se zcela shodoval s německým originálem, stejně jako přední vidlice odpružená listovým pérem. Nevýhodou tohoto řešení byl krátký zdvih a malá pevnost přední vidlice, která v běžném provozu často nevydržela namáhání a lámala se. Ostatně ani mazací systém neušel

pozornosti konstruktérů z Jawy a ještě před zahájením sériové výroby byl přepracován. Na kola byly montovány pneumatiky o rozměru 27 × 4 a 175 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 95 km/h při spotřebě 5 až 6 litrů/100 km.

Jawa 500 OHV rozhodně nepatřila mezi lehké váhy, ale poměrně slušný výkon, kvalitní dílenská zpracování a provozní spolehlivost ji přímo předurčovaly ke spojení s přívěsným vozíkem, který měl ve standardní výbavě brzdu ovládanou pedálem uloženým vedle brzdového pedálu motocyklu.

Hlavní příčinou zabraňující výrobě velkých sérií pro nejširší okruh zákazníků se ovšem stala cena. Přestože byla nová pětistovka zhruba o tisíc korun levnější než zahraniční konkurence, stále patřila spíše k těm dražším vozidlům své kategorie. Hlavními příčinami byly složitá výroba a pracnost, které se promítly do prodejní ceny. Motocykl v provedení sólo byl nabízen za 14 890 Kč a s přívěsným vozíkem se cena vyšplhala až na 17 000 Kč. Za stejné peníze bylo v té době možno koupit třeba Aero 500. V roce 1929 bylo vyrobeno 258 motocyklu.

Už v roce 1930 se světu představila druhá výrobní série (612 stroju), lišící se od svých starších sester úpravami provedenými na základě zkušeností získaných v každodenním provozu. Předně se změnila přední vidlice. Křehké trubky byly nahrazeny lisovaným plechem. Motocykl získal na robustnosti, ale také na spolehlivosti. Dosavadní válcový světlomet, který byl přezdívaný kastrol, byl nahrazen perfektním výrobkem společnosti Bosch s posuvným parabolickým zrcadlem přezdívaným „Hruška“ a karburátor Zenith uvolnil místo dvoušoupátkovému karburátoru značky Amal. Elektromagnetické zapalování sice zůstalo zachováno, ale stačilo projevít přání, a na jeho místě mohlo být zapalování bateriové. Kvalitnější motocykl za nižší cenu – tentokrát vám mohlo stačit rovných 14 000 Kč.

Ještě lepší a levnější byly motocykly třetí série z roku 1931 (146 kusu). Za 12 000 Kč byl k máni solidní motocykl, lišící se na první pohled novou koncovkou výfukového tlumiče ve tvaru rybího ocasu, nahrazující předchozí „granát“. V provedení s kompletním elektrickým osvětlením, klaxonem a bateriovým zapalováním Bosch byl za 13 750 Kč.

Uvnitř se skrývala ještě nová čtyřstupňová převodovka, ta byla ovšem nabízena pouze za příplatek 500 Kč. Zato nový firemní znak na nádrži byl v ceně.

Od roku 1931 nabídku rozšířilo provedení Speciál s luxusní výbavou. Kromě velkého chromovaného světlometu Bosch nebo Marschall byla Jawa 500 OHV Speciál na první pohled rozeznatelná od standardního provedení i podle elegantních trojúhelníkovitých schránek na náradí na bocích zadních blatníků, přístrojového panelu s osmidenými hodinami, ampérmetrem, podle zdvojeného



Jawa 500 OHV dostala v roce 1930 novou přední vidlici a v roce 1931 nový tlumič výfuku



Jawa 500 OHV ve spojení s postranním vozíkem

akumulátoru, chromovaných ráfků kol a nádrže a k zahození nebyl ani vyšší výkon motoru, který umožňoval dosáhnout nejvyšší rychlosti 125 km/h oproti 110 km/h standardní verze. Od běžných pětistovek mohl luxusní Jawu odlišovat i příplatkový černý lak. Nic ovšem není zadarmo, a tak musel zájemce sáhnout do kapsy pro dalších 2 500 Kč.

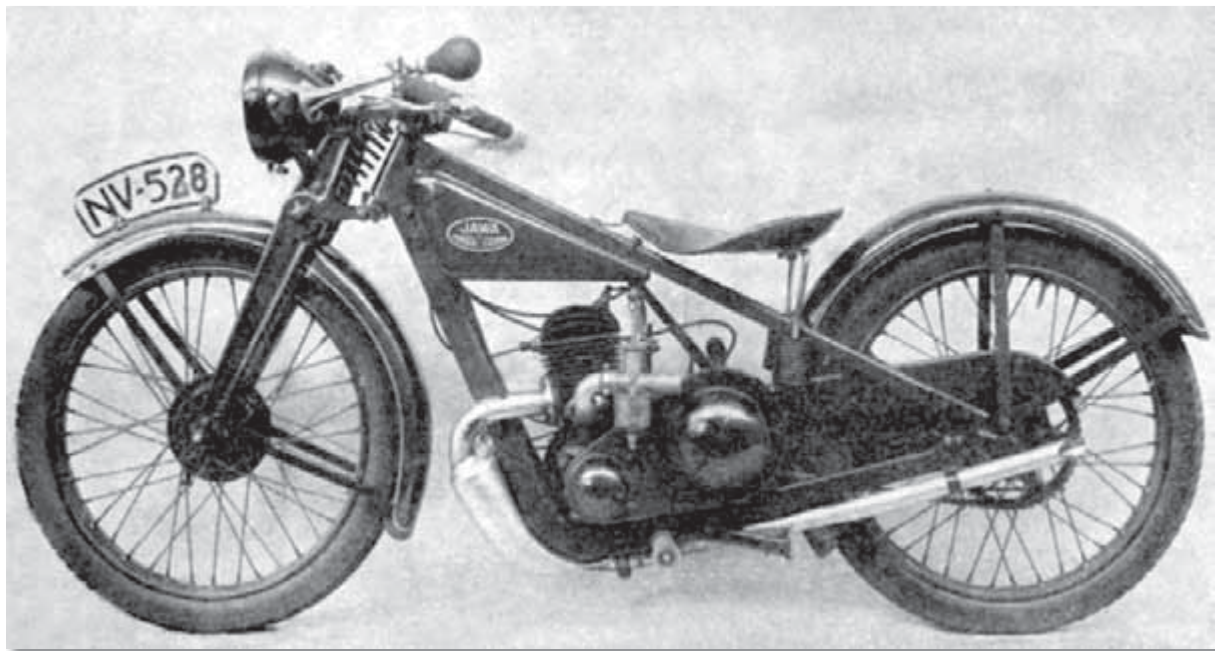
Hlavně v motoristických časopisech poválečné éry se můžete dočíst, že v případě koupi licence na zastaralého a neohrabaného Wanderera udělal továrník Janeček chybu, ale když si uvědomíte, že v těžkých dobách hospodářské krize bylo prodáno 1 016 kusů, nešlo zase o tak špatný obchod a zřejmě ani o špatný motocykl, vždyť se udržel v prodeji až do roku 1935 a hodně těchto strojů bylo v provozu ještě po druhé světové válce. V posledním roce prodeje už cena klesla na 10 908 Kč. Kromě toho leccos o spolehlivosti vypovídá i dálková jízda, kterou v roce 1933 uskutečnil kapitán František Příhoda. Na svém půllitru vyjel z Plzně, aby se vrátil po padesáti dnech a ujetí 9 000 kilometrů.

Na druhou stranu je fakt, že i po třech letech produkce motocyklu představoval zisk z prodeje zbraní

téměř dvojnásobek zisku z prodeje motocyklů, a splnění snu Ing. Janečka o výrobě motocyklu, který by byl dostupný každému pracujícímu, se tedy zdálo být téměř nespílitelné. Těžká, komplikovaná, a tím pádem i často zlobící pětistovka na tuto roli stačit nemohla. Byl tedy nejvyšší čas rozšířit nabídku o motocykl přinejmenším stejně spolehlivý jako těžký půllitr, ale lehčí a hlavně mnohem dostupnější. V Jawě se rozhodli vedle těžkých a drahých velkých čtyřtaktů vyrábět i lehké motocykly poháněné dvoudobým motorem.

1932 – Jawa 175 Villiers

Nákup licence se osvědčil už v případě první pětistovky motocyklů Jawa jako nejjednodušší a nejrychlejší způsob rozšíření výrobního programu, a obdobný postup byl proto zvolen i pro zahájení výroby lidového motocyklu poháněného dvoudobým motorem. Dipl. Ing. Janeček mladší se ve Velké Británii seznámil s člověkem, který měl v nejbližších letech významným způsobem ovlivnit budoucnost Jawy jako výrobce motocyklů.



Jawa 175 Villiers – první výrobní série v provedení Standart

George William Patchett (1901–1974) byl sice spíš automobilový závodník než konstruktér, nicméně se vyznačoval technickým citem a měl spoustu kontaktů ze svého dřívějšího působení u věhlasných značek jako Brough Superior, FN nebo McEnvoy. Z dnešního pohledu šlo spíše o manažera, takže skutečnost, že se jen s obtížemi orientoval ve složitějších technických výkresech, nemusela být až tak na závalu. Především měl jasnou představu o tom, jak by měl jednoduchý lidový motocykl vypadat. Patchett se během svého působení u McEnvoye více než dobře obeznámil s jednoduchým dvoutaktním jednoválcovým motorem Villiers, který splňoval všechny požadavky kladené na pohonnou jednotku dostupného motocyklu.

A právě společnost Villiers díky Patchettovi začala dodávat motorové motory a výkresy, které konstruktéři v Jawě převedli z palcové na metrickou soustavu. Kromě motorů putovaly do Čech také převodovky, karburátory, řetězy, náboje kol a brzd, magnetogenerátory i světlomety.

Výsledkem byl lehký, velmi kompaktní motocykl nízké sportovní stavby s nápadným tlumičem výfuku, podle něhož dostal také svoji první přezdívku – obě potrubí byla totiž svedena do jednoho společného kolena, ze kterého pak pokračovala dlouhá trubka bez dalšího tlumiče. A právě podle onoho kolena pojmenoval motoristický národ novou stopětasedmdesátku přezdívku „Chobot“.

Poprvé se Jawa 175 představila na Pražském autosalonu v roce 1932 se sloganem „Nejlepší stroj za málo peněz“. Byla totiž o plnou třetinu levnější v porovnání s konkurencí – pouhých 4 650 Kč. Přestože ještě doznívala hospodářská krize, během prvního roku produkce bylo vyrobeno na 3 020 stopětasedmdesátek. Už v roce 1933 byla většina dosud dovážených dílů nahrazena součástkami vyrobenými na základě licence v Čechách a ostrovním rodným listem se mohly pochlubit pouze karburátory, magneta a řetězy. Tím pádem končila povinnost odvádět do Anglie povinné licenční poplatky, což představovalo obzvlášť v době hospodářské krize značnou úlevu.

Jawa 175 byla poháněna tříkanálovým dvoutaktním jednoválcem o objemu 172,6 cm³



Jawa 175 s úrovní výbavy Special z roku 1933



Jawa 175 Special z roku 1933

($\varnothing 57,2 \times 67$ mm) s pístem vybaveným deflektorem a magnetogenerátorem Villiers, který byl zabudovaný v setrvačnicku. Zatímco hlava válce byla vyrobena z lehké slitiny, válec se sacím kanálem na boku byl litinový. Motor dával výkon 3,6 kW (5,5 koní) při 3 750 ot/min a kompresním poměru 6,7 : 1. Třístupňová převodovka typu Albion s jednokotoučovou suchou spojkou byla ovládána ruční pákou vedoucí přímo z převodové skříně.

Podvozek tvořil rám vlastní konstrukce z lisovaného plechu stejně jako přední kyvná páková vidlice odpružená jednou vinutou pružinou. Tzv. podrámová nádrž měla objem 10,5 litrů, což při spotřebě asi 3 až 3,5 litrů benzínu míchaného s olejem v poměru 25 : 1 zaručovalo dostatečný

akční rádius. Na kola prvních sérií byly montovány pneumatiky o rozměrech 2,75 × 22 a 70 kg vážíci motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 70 až 80 km/h.

Je nasnadě, že vydařený motocykl nemohla minout účast na sportovních podnicích. Hned v prvním roce sériové produkce získal tovární jezdec František Brand (1910–1936) s Jawou 175 zlatou medaili ve Velké motocyklové soutěži. Tisíc kilometrů dlouhá trať sice vyhovovala spíše větším a silnějším motocyklům, ale o to byl úspěch cennější. V roce 1933 získal Antonín Vitvar (1904–1978) bronzovou medaili na Šestidenní soutěži v Anglii: Mohla být zlatá, ale v závěrečné hodinovce praskla přívodní kovová trubička do karburátoru, a Vitvarovi tak zbyly jenom oči pro pláč a bronzová medaile. V obou případech se jednalo o běžné cestovní stroje, které si mohl koupit každý.

Jawa 175 byla opravdovou trefou do černého, o jejím úspěchu nemluví nic přesvědčivěji než skutečnost, že zatímco v roce 1930 tvořilo trh s motocykly v Československu 94 % zahraničních značek a pouhých 6 % domácích, v roce 1937 se tento poměr obrátil přesně naopak. Zatímco v roce 1931 bylo do Československa dovezeno 2 603 zahraničních strojů, v roce 1932 to byla již necelá polovina a v roce 1933 pouhých 491. Lví podíl na tomto poklesu měla právě malá Jawa.

1934 – Jawa 175

V roce 1934 byla Jawa 175 podrobena natolik rozsáhlé modernizaci, že je možné mluvit o nové vlastní konstrukci, která měla s původní „villierskou“, jen málo společného. Z Anglie už byl dovážen jenom řetěz, zatímco původní anglické magneto bylo nahrazeno magnetogenerátorem Jawa 30 W a stopětasedmdesátkám tohoto modelového roku se za válec nastěhoval dvoušoupátkový karburátor Amal-Fischer. Od roku 1935 byla původní podrámová nádrž nahrazena novým typem nádrže montované nad rám, motocykl dostal nový usměrňovač a za příplatek byla k mání i elektrická houkačka. Dosavadní „chobot“ s dlouhou trubkou výfuku byl nahrazen novým zkráceným výfukem s tlumičem. Jenom páka nožního řazení zůstala pouze za příplatek.

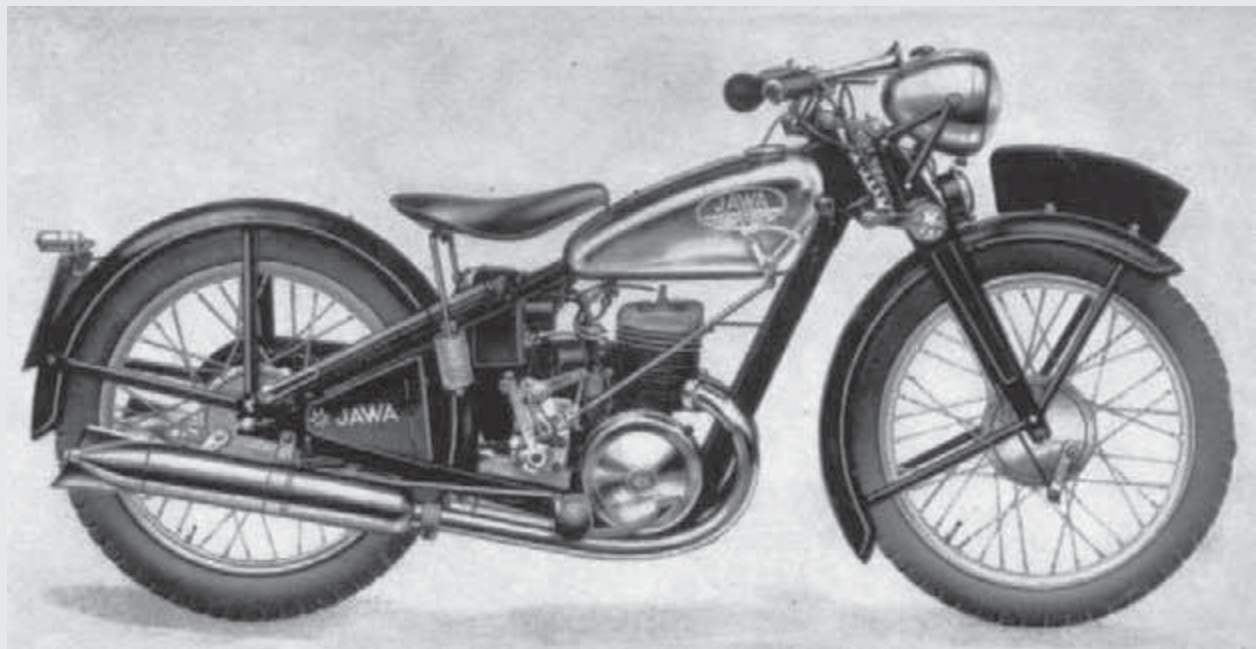
Modernizované motocykly byly od čtvrté výrobní série dodávány v provedeních Standart nebo Special, přičemž Special se od provedení Standart lišil větší výbavou, rozsáhlým použitím chromu k povrchové úpravě některých dílů a samozřejmě i poněkud vyšší cenou. Sportovní provedení se dvěma výfuky a luxusní výbavou začátkem roku 1934 stálo 5 480 Kč.

V roce 1938 dostala stopětasedmdesátka sedmikánalové vratné vyplachování a píst s plochým dnem, podle patentu dr. Schnurleho. Firma DKW byla správcem tohoto řešení, a aby nedošlo ke zbytečným sporům ohledně jeho využití a současně byl umožněn přístup československým zbrojovkám k moderní technologii, tehdejší Ministerstvo národní obrany na popud Ing. Janečka koupilo od DKW licenční práva umožňující použít systém vratného vyplachování válců. Válec rekonstruovaného motoru dostal bohatější žebrování a znovu se změnil výfukový systém – oba výfukové kanály měly nyní samostatné výfukové potrubí s tlumičem a samozřejmě vzrostl i výkon.

Díky své nízké stavbě a hmotnosti vynikala nová Jawa 175 snadnou ovladatelností a právě na tomto stroji si celá řada předválečných motocyklistů odbyla své první motocyklistické krůčky. V roce 1938 totiž Jawa vyrobila padesátikusovou sérii stopětasedmdesátek vybavených dvojitým řízením. I v evropském měřítku šlo o takový unikát, že malé Jawičky určené k výuce jízdy na motocyklu byly chráněny československou právní ochrannou známkou vynálezu.

Ač se to na první pohled nezdá, malá Jawa 175, jejímž hlavním posláním byla role nenáročného a spolehlivého dopravního prostředku, se osvědčila také jako vynikající základ pro stavbu úspěšného závodního stroje. Právě ze stavby malé a levné stopětasedmdesátky vycházela celá řada pozoruhodných konstrukcí závodních Jaw, mezi nimiž nechyběl ani čtyřtaktní jednoválcový speciál.

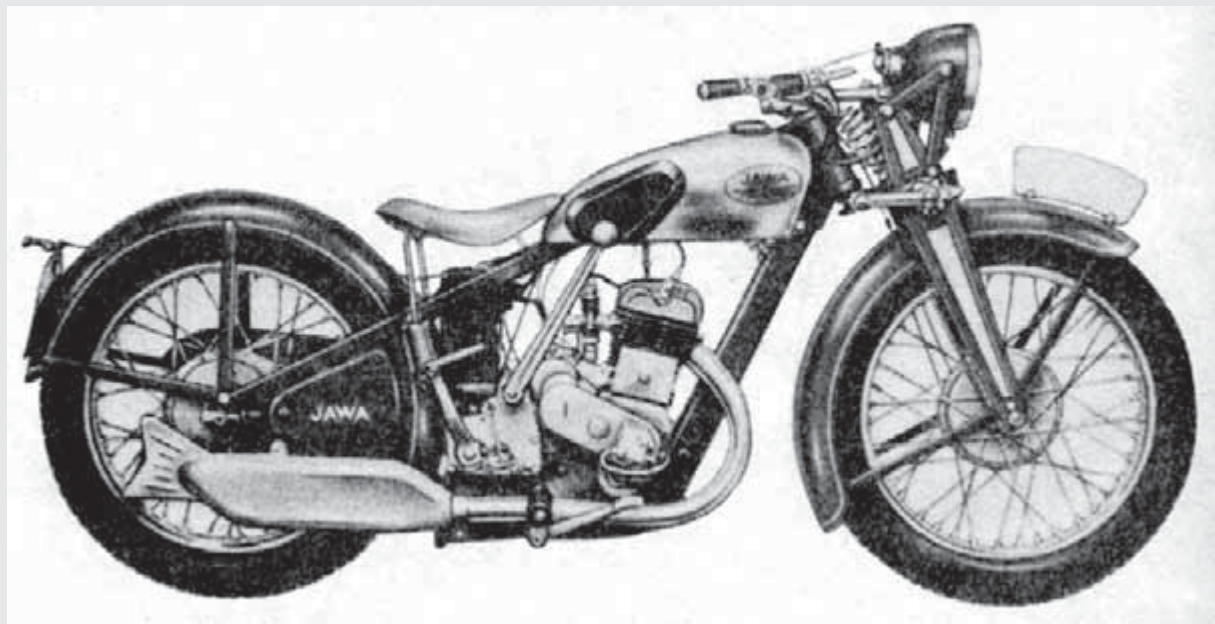
Jawa 175 byla vyrobena v počtu 27 535 kusů a během doby, po kterou byla vyráběna, neuplynul snad jediný rok, aby nebylo něco pozměněno nebo modernizováno. Postupně se malá Jawa změnila tak, že pokud vedle sebe postavíte stroj z první a z poslední série, vidíte dva zcela rozdílné motocykly. V roce 1936 byla Jawa 175 Standart prodávána za pouhých 3 490 Kč a ve výrobě vydržela až do roku 1946, kdy



Jawa 175 Special na obrázku z firemního prospektu pro rok 1935



Jawa 175 Special z roku 1936



Jawa 350 SV byla vyráběna v rozmezí let 1934 až 1936

Jawa 350 SV



z Jawy vyjely poslední kusy sedmnácté výrobní série. V roce 1935 Jawa 175 Standart stála 3 989 Kč, model Speciál byl za 4 524 Kč. Začátkem roku 1938 lidové provedení Jawy 175 s hmotností 78 kg bylo za 3 850 Kč, 85 kg vážící model Speciál stál 4 490 Kč.

Zahájením výroby stopětasedmdesátky se Jawa stala opravdovou motocyklovou továrnou a doposud převažující zbrojní výroba ustoupila už v roce 1933 do pozadí. Není divu, když poměr 18 milionů Kč obratu motocyklové výroby jasně hovořil proti 3,5 milionům Kč obratu z výroby zbraní.

1934 – Jawa 350 SV

V roce 1931, tedy ještě před uvedením slavné Villiersky na trh, se na ředitelství podniku uvažovalo o stroji, který by vyplnil mezeru mezi levnou stopětasedmdesátkou a nákladným půllitrem. Na novém motocyklu se začalo pracovat v roce 1932 a v roce 1934 se představila Jawa 350 SV.

Konstrukce podvozku sériové třístapadesátky byla odvozena od úspěšné stopětasedmdesátky, takže dvojitý rám s neodpruženým zadním kolem stejně jako přední vidlice byly y z lisovaného plechu. Palivová nádrž měla objem 10,5 litrů a její součástí byla i olejová nádrž, která zásobovala olejem čerpadlo, a karburátor Amal dodával palivo čtyřdobému stojatému vzduchem chlazenému jednoválcovému motoru s ventilovým rozvodem SV o objemu 346 cm³ (ø 70 × 90 mm) a výkonu 8,8 kW (12 koní) při kompresním poměru 5 : 1. Selektivní čtyřstupňová převodovka, ovládaná buď rukou nebo nohou, přenášela výkon na zadní kolo klasickým řetězem. Pozoruhodným konstrukčním prvkem motoru bylo dvojitě zapouzdrnění ventilových pružin. Elektrickou výbavu tvořilo zapalování buďto dynamo-bateriové Bosch nebo dynamo-magnetické Miller, elektrická houkačka a zákazník si mohl vybrat mezi reflektorem Bosch nebo o 300 Kč levnějším Millerem. Na devatenáctipalcových kolech dosahoval 125 kg vážící motocykl nejvyšší rychlosti 100 km/h při průměrné spotřebě 3,5 litrů/100 km.

Jawa 350 SV – prodávaná v levnějším provedení za 6 950 Kč bez obrátové daně, nebo 7 019 Kč při

hotovém placení – vhodně doplnila výrobní program značky o „dospělý“ motocykl za mnohem příznivější cenu než velká pětistovka.

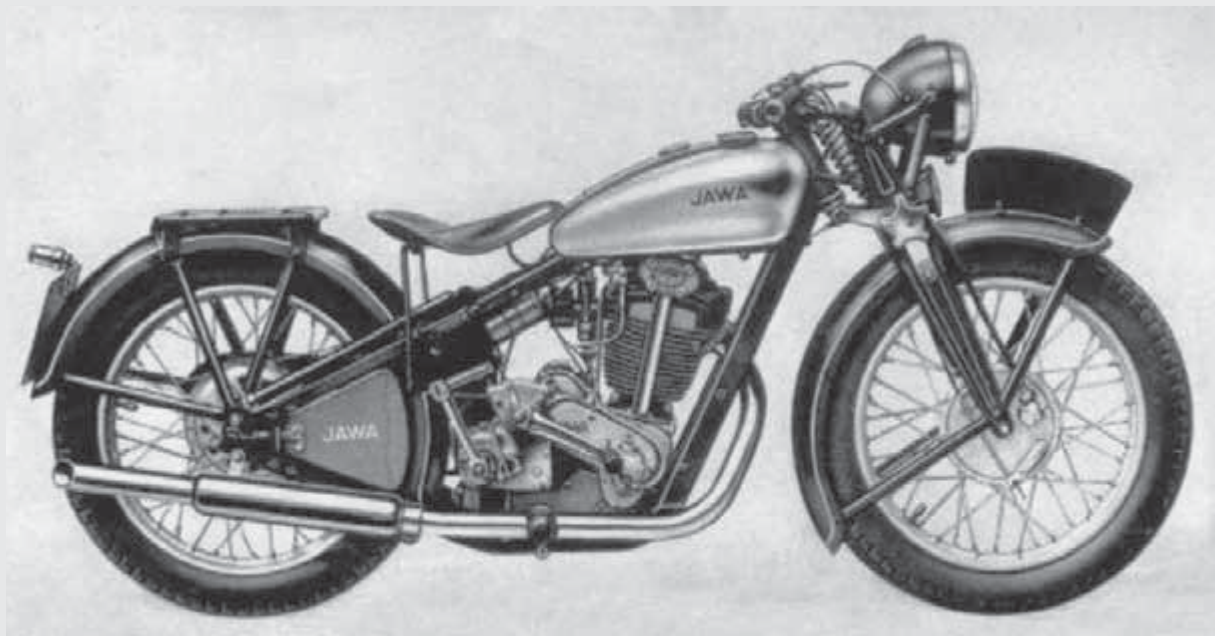
Nová třístapadesátka poháněná čtyřdobým motorem byla typickým představitelem solidních cestovních motocyklů, a přestože její rám během prototypových zkoušek vykazoval nedostatečnou tuhost, svými majiteli byla ceněna pro slušné jízdní vlastnosti. A podle hesla, že když něco dobře funguje, pak není důvod cokoliv měnit, nebyly během tří let její produkce prováděny na motocyklu jakékoliv změny zásadnějšího rázu, snad s výjimkou posledního roku výroby, když se na motocyklu objevil tlumič výfuku ve tvaru rybího ocasu. Ale to se jednalo spíše o módní záležitost než cokoliv jiného. Celkem bylo do konce roku 1936 vyrobeno 2 504 kusů tohoto solidního motocyklu. Začátkem roku 1938 se Jawa 350 SV s americkou elektroinstalací Miller prodávala za 7 450 Kč, s výzbrojí Bosch stála 7 750 Kč.

Jawa 350 SV byla prvním motocyklem kompletně zkonstruovaným v Jawě, a pro několik větších sportovních podniků byla dokonce speciálně upravena – byl zvětšen kompresní poměr, vyleštěny kanály a upraveno časování ventilů. Výsledkem byly zlaté medaile jezdců Vitvara a Dusila z mezinárodní šestidenní soutěže v Německu v roce 1934.

1935 – Jawa 350 OHV

Jawa 350 SV nebyla natolik exkluzivním motocyklem, aby mohla v nabídce značky nahradit Jawu 500 OHV. Pro tuto roli se mnohem lépe hodil model, který měl být původně jenom derivátem čtyřdobé třístapadesátky s ventilovým rozvodem SV určeným pro sportovní soutěže a závody.

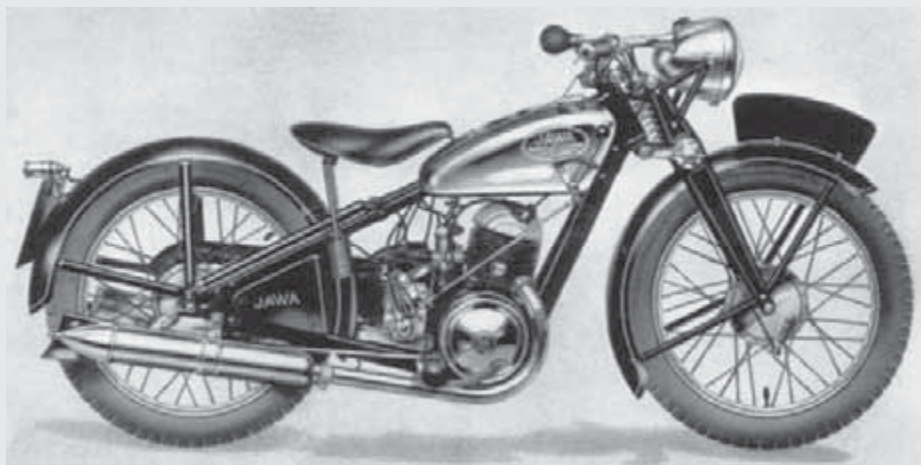
V roce 1935 byla na trh uvedena Jawa 350 OHV, která se od Jawy 350 SV lišila konstrukcí válce a použitého ventilového rozvodu a celou řadou dalších detailů. Motor s objemem 346 cm³ (ø 70 × 90) dával výkon 11 kW (15 koní) při 4 000 ot/min a kompresním poměru 6 : 1. Dvojitinné pístové čerpadlo poháněné od vačkové hřídele zajišťovalo ztrátové mazání a stejně jako u starší třístapadesátky s rozvodem SV byla nádrž na olej součástí palivové nádrže. O přípravu směsi se



Jawa 350 OHV na obrázku z firemního prospektu z roku 1935

**Jawa 350 OHV
v provedení Spe-
ciál z roku 1939**





Dvoudobá Jawa 250 v provedení Speciál na obrázku z firemního prospektu z roku 1935



Jawa 250 vyráběná během let 1935 až 1940 se dočkala obnovení výroby v roce 1945, kdy byla smontována malá série těchto motocyklů ze zachráněných součástek

staral karburátor Amal a zapalování bylo dynamoakumulátorové. V porovnání s motorem předchozího typu SV měla čtyřstupňová převodovka elektronovou skříň a stejně jako u typu 350 SV tvořila s motorem tzv. semiblok. Rám byl shodný s rámem Jawy 350 SV, pouze přední vidlice byla o něco robustnější se zvětšeným tlumičem pérování. Motocykl, který vážil 142 kg, dosahoval rychlosti 115 km/h.

Jawa 350 OHV byla vyráběna ve dvou provedeních – Standart a Speciál – lišících se nejenom velikostí plochy povrchově upravené chromováním, ale Speciál nabízel i větší světlomet se zabudovaným, v noci osvětleným rychloměrem a řazením rychlostních stupňů nožní pákou. Zatímco standardní provedení si muselo vystačit s pneumatikami o rozměrech 3,25 × 19, dražší verze jezdila na pneu o rozměrech 3,50 × 19. Ve výrobě pak levnější Standart nahradil Jawu 350 SV a Speciál se stal náhradou za Jawu 500 OHV. V roce 1938 model s ručním řazením stál 9 240 Kč, s nožním řazením byl za 9 450 Kč.

Jawa 350 OHV dosáhla značné obliby, a zatímco výroba Jawy 350 SV byla ukončena v roce 1936, Jawa 350 OHV se ve výrobním programu udržela až do roku 1946. Během produkce byla postupně upravována, takže zlepšení se dočkalo i kritizované olejové mazání, nepřilíši spolehlivé zapalování, pozdější série mají zvětšená chladicí žebra a zakrytý ventilový rozvod.

Celková produkce dosáhla 2 700 kusů a ještě dlouho po válce patřila Jawa 350 OHV k žádanému zboží, i když po našich silnicích už jezdily modernější „křivačky“, alespoň pokud lze soudit z inzerce z padesátých let. V současnosti je vrchová třístapadesátka Jawa jedním z nejvyhledávanějších veteránů domácí provenience.

1935 – Jawa 250

Vedle čtyřdobé třístapadesátky, určené pro náročnější zákazníky, byla v roce 1935 uvedena na trh i skromnější dvěstěpadesátka.

Jawa 250 byla poháněna dvoutaktním jednoválcovým motorem o objemu 248 cm³ (ø 63 × 80 mm) a výkonu 6,6 kW (9 koní) při 3 850 ot/min. První provedení byla vybavena motorem vycházejícím ze

systému použitého u Jawy 175 Villiers s plochým válcem a křížovým vyplachováním. Pohonnou směs připravoval nejdříve karburátor Villiers, který však brzy nahradil karburátor Grätzin. Spaliny byly z motoru odváděny dvěma výfukovými potrubími ukončenými plochým tlumičem.

Zájemce o novou dvěstěpadesátku si mohl vybrat, zda bude třístupňovou převodovku ovládat rukou, nebo prostřednictvím nožního řazení. Lisovaný rám se osvědčil už při stavbě stopětasedmdesátky i silnějších třístapadesátek, a tak byl použit i v tomto případě. Palivová nádrž na 10 litrů směsi oleje a benzínu (v poměru 25 : 1) stačila na dojezd zhruba 350 km. Poměrně lehká dvěstěpadesátka, vážící 95 kg, si totiž vystačila se 3 l/100 km a dokázala uhanět rychlostí až 100 km. To vše za 5 490 Kč. V roce 1936 neexistovala výhodnější koupě, a tak není divu, že do konce roku 1946 spatřilo světlo světa na 14 000 těchto motocyklů.

Stejně jako ve většině už popisovaných typů ani Jawa 250 se nevyhnula průběžné modernizaci, a tak už v roce 1936 byl karburátor Grätzin nahrazen karburátorem Amal, v roce 1937 se dvěstěpadesátka mohla pochlibit novým tvarem palivové nádrže s páčkou ručního řazení místo dlouhé páky vedené od skříňe převodovky a samozřejmě stejně jako ostatní modely i dvěstěpadesátka dostala nové tlumiče výfuku ukončené tzv. „rybím ocasem“. Motor s křížovým vyplachováním se často přehříval a jeho spotřeba také nebyla zrovna nejmenší. Hlavní příčinou bylo nedostatečné vyplachování válce, a proto byl, stejně jako u ostatních motocyklů Jawa poháněných dvoudobým motorem, použit už zmiňovaný systém vratného vyplachování podle patentu dr. Schnurleho.

V souladu s modelovou politikou Jawy byla samozřejmě i Jawa 250 nabízena v provedeních Standart a Speciál, navzájem se lišících úrovní výbavy a povrchovou úpravou jednotlivých součástí.

Nesmíme zapomenout ani na omezenou sérii Jawa 250 „horský typ“, na první pohled identifikovatelnou podle přídatného setrvačnicku umístěného vně klikové skříňe u řetězového kola primárního převodu. Díky němu neměla Jawa ztratit dech ani v tom nejpříkřejším stoupání.