



CLUB IRELAND



JAWA 250 Travel First Year Review

JAWA 250 Cestovní První rok aktualizace

Nick: AlešT.

Město: Hoëice

(Kraj): Královéhradecký

Nickname: AlešT.

Town: Hořice

Region: Královéhradecký

Je lehčí než Jawa 350, ne o moc (zhruba o 10kg díky lehčímu motoru). Při jízdě je to znát, zatáčky jsou radost. Trochu slabší byly použité zadní tlumiče. Na největším předpětí se motorka vzatáčkách, kde jsou nějaké nerovnosti, nepříjemně houpe.



It's lighter than a Jawa 350, not much (about 10 kilograms lighter thanks to the engine). The first thing to know about the ride is that corners are fun. A little bit softer rear suspension has been used. The greatest unevenness with the bike

is in the corners, where the suspension causes some uncomfortable swings.

Jawa dodává 3 druhy zadních tlumičů, stačí je tedy vyměnit za jiný typ, což jsem provedl k maximální spokojenosti. Pneu a tlumiče udělají opravdu velmi mnoho s pohodlím i jízdními vlastnostmi.

Motor je použitelný už od 3000 ot., kdy lze jet na 5-ku 40 km/h a zrychluje, bez protestů. Jde jet jen na 2000 ot., jen bych přitak nízkých otáčkách netrpal motor velkým přidáním plynu.

Plnou sílu má již od 4000 ot.! Viz graf z brzdy. Ideální motorka také do města.

Nechci z toho dělat jinou motorku, chci tam ponechat co možná maximum dílů původních nebo dílů české výroby a využít maximálně její praktický potenciál. Motor plní normu Euro3. Je vybaven sekundárním vzduchem do výfuků a recyklací výfukových plynů. Tím je pod nádrží a u airboxu natlačeno dost silných hadic, které časem odstraním. Dále jsou v každém výfuku dva katalyzátory. Výsledkem je, že po ohřátí motoru a katalyzátorů, spaliny neucítíte.

Brzda je převzata z Jawy 650, průměr kotouče 320mm. Na 650 je asi jen průměrná, na 250 však výborná! Řekl bych nejlepší věc, co na motorce je. Už brzda na 350 byla povedená, jen byla potřeba

Jawa provides 3 settings of the rear shock absorbers. You might have to replace them with another type, which I did with complete satisfaction. Tyres and shock absorbers have a lot to do with comfort and drivability.

The engine is usable from 3000 rpm. You can ride it from 5 to 40 kph and the bike accelerates without protest. It will go smoothly from 2000 rpm. I would just humour the engine from low revs without high throttle.

Full power comes in from 4000 rpm! See chart on the brakes. Perfect bike in the city.

I do not want to make it into a different bike, I want to leave on as many original parts or parts of Czech production as possible and make the most of its practical potential. The engine performs to Euro3 standard. It is equipped with a secondary air system into the exhaust pipes and exhaust recirculation. This is under the tank and the airbox has a sufficiently robust hose which can be under enough strain to disconnect eventually. Furthermore, there are two catalysts in each exhaust. After the engine and catalysts warm up, the effect of all this equipment is not felt.

ji ovládat větší silou. Navíc se zde projevuje brzdící účinek 4T motoru, což u 2T není. Zadní brzda bubnová se takřka nepoužívá a tak trvá déle, než se rozbrzdí. Pak je účinek dostatečný, běžný.

Startuje dobře jak teplá tak i studená. Jen je po delším odstavení potřeba startovat opakovaně, 2x-3x. Volnoběh se drží kolem 1500-2000ot.

Zvuk výfuků je dobrý, téměř neslyšitelný a nevýrazný. Při vyšších otáčkách a hlavně větším otočení plynovou rukojetí je zvuk zajímavý. Z motoru vychází kultivované šelesty a je dobře slyšet cvakání podtlakem ovládaných ventilů přídatného vzduchu do výfuků.

K výfukům mám jednu malou výhradu. Dosahují vysokých teplot i v zadní části a nemají v exponovaných místech žádné kryty. Při troše nepozornosti či nešikovnosti, propálí kalhoty v okamžiku.

Doplnil jsem motorku ozadní nosič a kufr od Louise, pod označením "Motodetail", vyrábí ho firma "Shut". 42l za 1900 peněz. To je poloviční cena oproti podobným, např. od Givi. Tímto děkuji firmě Novel Moto z Hradce Králové. Bylo třeba ale doplnit gumové těsnění, aby víko nedělalo rámus. Kufr žádné těsnění nemá.

Vyměnil jsem mému vkusu nevyhovující polepy nádrže za jiné, doplnil nádrž o tankpad Progrid. Taktéž rukojetě jsou progrid v barvě motorky. Posléze vyhřívané Saito. Ty se velmi osvědčují při teplotách pod 15st.

Další pohodlný cestovní doplněk je plexi Givi. Motorka tím také získala vzhledově.

Přední světlo z 650 Classic. Díky chopperáckému kšiltku světla na Travelku moc nehodí. Z finančních důvodů to ale prozatím odložím, kšiltek je malý, decentní a světlo svítí velmi dobře. Žárovka samozřejmě H4. Používám kvalitní Osram Silvestar. Má lepší rozložení světla a stříbrnou čepičku, která dodá světlometu s čirým sklem na atraktivitě.

Chtěl jsem původně namontovat jiné hezčí blikače, tzv. Portugal (blinkry SIM z Yamahy, montují se na Jawy 350), ale při přímém porovnání jejich svítivosti (a to ani s 21W žárovkou) Portugaly na Facomsky neměly. Facomsky tím byly prohlášeny za krásné, velmi funkční-bezpečné. Rád jsem je tam ponechal.

Musel jsem upravit i palivový kohout. Byl špatně dostupný. Buď se otláčíte o hranu nádrže a kastl, nebo se spálíte o motor. Udělal jsem si na páčku

The brake is borrowed from the Jawa 650, 320 mm diameter discs. The 650's braking is just about average, but on the 250, it's excellent! I would say it's the best thing on the bike. That brake on the 350 was hilarious, but it needed more muscle to control it. In addition, there is a four-stroke engine braking effect, which the two-stroke doesn't have. Rear brake drum is almost unnecessary, and thus takes longer than braking together. Then the combined effect is sufficient.

Starts well, hot or cold. Only after a prolonged shutdown are 2 or 3 attempts needed to start it again. Idling hovers around 1500-2000 rpm.

Exhaust note is good, almost inaudible, and unremarkable. At higher speeds, and especially larger throttle openings the sound is interesting. The engine makes civilised sounds and you hear the clicking of vacuum-operated valves allowing additional air into the exhaust.

With the exhausts I have one small complaint. They reach high temperatures in the rear section and there's no cover for any exposed areas. With a bit of awkwardness or carelessness, you could burn your pants in a second.

I added a rear bike rack and a box from Louis, under the title "Motodetail", made by a firm "Shut", 42 liters for 1900 crowns. That is half the price compared with, for example, the box from GIVI. I thank Novel Motor Company of Hradec Králové. It should be added, but the rubber gasket to the lid did not make noise. The trunk has no seal.

I replaced for preference the tank stickers, added a Progrid tankpad. I also fitted colour-matched handlebar grips. Then heated Saito grips. They are well proven at temperatures below 15 degrees.

A more convenient travel accessory is the Plexiglas Givi screen. The bike's appearance also improved.

The headlight is from the 650 Classic. Thanks to the chopperlike set-up the lights don't suit the Travelka. For financial reasons, but for now put off, replacement is planned. Still, the light is unobtrusive and light quality is very good. H4 bulb of course. Osram SilverStar is a good one to use. It has a better distribution of light and a silver cap, which gives the lamp with clear glass an appeal.

I originally wanted to mount blinkers from a nice supplier called Portugal (SIM flashers from Yamaha are mounted on the Jawa 350), but in direct comparison of their intensity (even with a 21W bulb)

takový nástavec a je to lepší. Víčko pal. nádrže velmichválím - často u Jawa kritizovaný problém. Zde je víčko Zadi uzamykatelné a opravdu ani náznakem neteče, nesákne. Nádrž plním vždy max.-po okraj. Navíc je nízké a ploché, nevadí tankvaku.

Překvapil mě řetěz ČZ, typ 520! Podle mě zbytečně silný, ale proč ne, aspoň vydrží. Dal jsem na Jawa pneu Metzeler ME77. Vypadají lépe než Mitasky, ovšem na mokrunesedí vůbec dobře, hodně kloužou! Proto jsem se po sjetí Metzeler vrátil k zadní Mitas H-03. Universální alacináMitas se ve všem, kdomě vzhledu, Metzeler vyrovná, na mokru je dokonce lepší a v terénu podstatně lepší.

Ještě bych časem asi vyměnil brzdovou hadici za nějakou hezčí. Stávající gumová je také s Jawy 650 Classic, kde jsou vyšší řídítka, takže zde je zbytečně dlouhá, různě se kroučí kolem krku řízení a není tak vzhledově hezká jako "pancéřovky". Jinak k brzdě nemám připomínky, brzdí vítečně.

Spojka už se rozchodila natolik, že je to bez připomínek. Zpočátku šla moc těžce. Pomohlo namazání lanka a čepů, a pak pár km jízdy.

Poslední věc. Bohužel, nemá boční stojánek! Mně to moc nevadí, ale ne každá slečna motorku na hlavní stojan dokáže dát! Mám už vymyšlen boční stojan, ale čas na realizaci zatím není.

Díky 5st. převodovce a tahu motoru už od spodu to zrychluje celkem svižně. Rychlosti tam padají lehce, plynule, tiše jedna za druhou, ale chce to cvik. Otáčky motoru klesají rychle, tak je nutno i rychle řadit. Neutrál se hledá snadno.

Motor má v určitých otáčkách vibrace, které můžou být dlouhodobě trochu nepříjemné, protože se přenáší do stupaček, sedla i řidítek. Nic naplat, že je všude spousta silentbloků, někde dokonce zdvojené až ztrojené. Do "tachometrových"80km/h - 6000ot. není cítit téměř nic. Od 6000 do 7000 jsou cítit v řidítkách, ale od 7000 do 8000ot. (90-100km/h) opět téměř nic na řídítka nejde.

Na motor bez vyvyžovacích hřídelí velmi slušné. Pro jezdce snesitelné.

Co se výkonu týká. 12kW a 17Nm toč. momentu není opravdu mnoho. Tyto údaje jsou v TP. Moje motorka má po precizním zajetí motoru snad díky použitíšpičkového oleje, naměřeno 18,2 HP (13,5 kW) a 18,75 Nm.

Průběh točivého momentu (síly motoru)je velice dobrý, již těsně nad volnoběhem dává 80% z

the Portugal Facoms are not as good. Facoms have been declared as beautiful, highly functional, safe. I'm leaving them there.

I had to adjust the fuel valve. It was poorly accessible. Either it fouls the edge of the tank and panels, or you get burned by the engine. I did make an adjustment to the lever and it's better. I highly commend the tank - often criticized as a Jawa problem. There is a lockable Zadi lid and there really isn't even a hint of a leak. So I can fill my tank up to the brim. In addition, it's low and flat.

I was surprised by a chain of ČZ type 520! For me that's too heavy duty, but why not. I put on Metzeler ME77 tyres. They look better than Mitas versions but in the damp they're no good, very slippery! So I went back after rolling off the rear Metzeler to a Mitas H-03. Universal pattern Mitas is an improvement in all but appearance over Metzeler, in the wet is even better and off-road much better.

I would probably eventually replace the brake hose for something prettier. The current rubber hose is also Jawa 650 Classic, where the handlebars are higher, so on the 250 it's too long, twisted around the neck control and is not as visually pretty as braided type. Otherwise I have no comments on the brake, it's good.

Clutch works fine, so no comments. Initially, it felt too stiff. It helped to lubricate the pivots and cable, and then after a few miles all was well.

One last thing. Unfortunately, no side stand! I do not mind too much, but not every girl can put the bike on the main stand! I have devised a side stand, but no time to implement yet.

Thanks to the 5 speed gearbox and low-down torque, it accelerates briskly. Ratios there can be selected, smoothly, quietly, one by one, but it needs practice. The engine speed decreases rapidly, so that must also be taken into account. Neutral is found easily.

The engine has a vibration at certain speeds, which may ultimately prove a little uncomfortable, because it is transferred to the footrest, seat and handlebars. There's nothing to be done, it is all mounted on a lot of silent blocks, sometimes even double and triple. Up to 80 kph (6000 rpm) you don't feel hardly anything. From 6000 to 7000 vibration is felt in the handlebars, but from 7000-8000 rpm (90-100 kph), again almost nothing.

For an engine without a balance shaft, smoothness

maxima, které dosahuje již ve 4000ot. a drží se do 6500. Pak mírně klesá, ale tam už nastupuje vrcholící výkon. Není proto třeba téměř řadit při běžné jízdě. Vše se jezdí na pětku, jen otočit plynem.

Jawa jezdí skoro denně, v horku i v dešti, k mé naprosté spokojenosti. Dokonce se kvůli ní těším ráno na cestu do práce.

is very good. For riders it's bearable.

As for performance concerns: 12kW and 17Nm torque. The torque figure is not really very high. My bike is a precise reflection of the specifications, perhaps because of oil viscosity, it measured 18.2 HP (13.5 kW) and 18.75 Nm.

Torque (engine power) is very good, already just above tickover it gives 80% of the maximum, which is now reaching 4000 rpm and is maintained till 6500 rpm. Then it slightly decreases, but there is no power band. It is therefore good for normal driving. You can ride in fifth, just turn up the gas.

This Jawa runs almost every day, in the heat and rain, to my complete satisfaction. I look forward to the morning rat-race to work because I'm riding this bike.

