MOTOR

elke week al het motornieuws

17
24 april 1981
68e jaargang
ƒ 2,95-48 b.frs

TEST JAWA 350

BIRMINGHAM MOTOR SHOW

SPORT VAN DE PAASDAGEN

MOTOR

het enige nederlandse motorweekblad
tevens officieel orgaan van de knmv
verschijnt iedere vrijdag

Uitgeverij Nortier en Harmsze B.V.
Pompstationsweg 7,
2597 JT Den Haag.
Telefoon 070-543300*. Giro 167897.
Telex 34143 motor nl.
Voor België P.C.R. 000-0933519-88.

Abonnementen:

Nederland	per jaar	ƒ 69,—
	per halfjaar	ƒ 35,50
België	per jaar	Bfr. 1070,—
	per halfjaar	Bfr. 550,—
Andere landen per jaar (uitsluitend zeepost)		ƒ 155,—
Losse nummers		ƒ 2,95

Directie:
C. de Boorder, S. Jouby

Hoofdredacteur:
Derk J. Evers

Redactie:
Harry van Hemmen – sportredacteur
Koos van Leeuwen – technisch redacteur
Co Wichard – algemeen redacteur
Toon van de Vliet – free lance redacteur
Hans van Loozenoord – free lance redacteur
Willem Lute – redactieassistent

Vaste medewerkers:
Jaap Timmer, Jaap van Steenbergen – redactie KNMV, Henk Boersma, Anko Kielman, Martin Schalkwijk, Derk J. Wolsink, Han Van Geenhuizen.

Fotografie:
Wout Meppelink e.a.

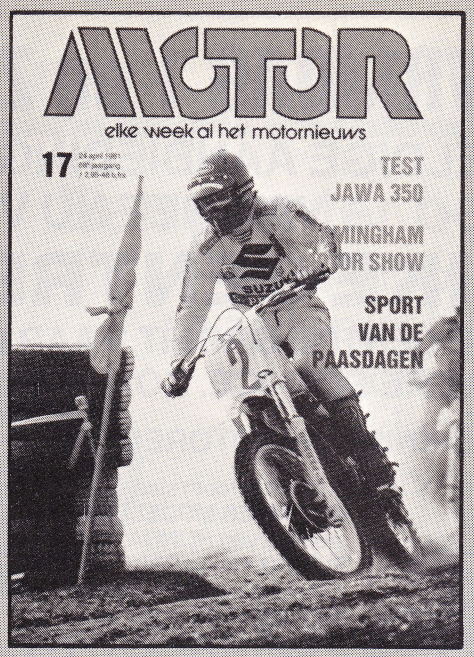
Advertenties:
Wim Ramkema

Vormgeving:
Nick Liebert

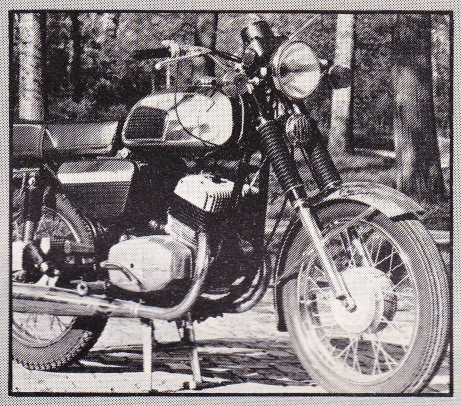
Druk:
Koninklijke Tijl-Zwolle B.V.

Buitenlandse correspondenten:
Ir. Pavel Husak, Tsjechoslowakije; Shigeo Kibiki, Japan; Leo v.d. Linden, België; Philippe Michel, Frankrijk; Carlo Perelli, Italië; Bruno de Prato, Italië; Charles G. Proche, USA; Bert en Esther Ulrich, Zwitserland; Mick Woollet, Paul Fowler, Andrew McKinnon, Douglas J. Jackson, Engeland.

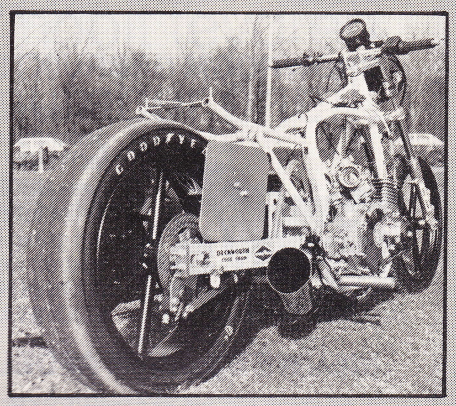
deze week in



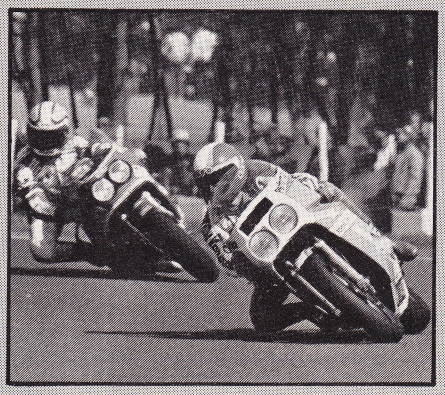
Harry van Hemmen schoot deze plaat van Brad Lackey, die in een wolk van stof door de bocht brandt. Het GP 500 circus zorgt wél voor actie!



De aloude Jawa 350 is al vaker het onderwerp van een test geweest. Maar de tweetakt twin is en blijft een populaire verschijning in de goedkoopste klasse, vandaar dat we de herinnering nog even ophalen.



Techniek en rij-indruk van de Kawasaki 1200 Pro-Stock sprinter van Bert Voorthuis. Een gedetailleerd verhaal van de vooruitgang die in sprintmachines van vandaag te vinden is. En zo'n ding gaat echt hárd van de plaats!



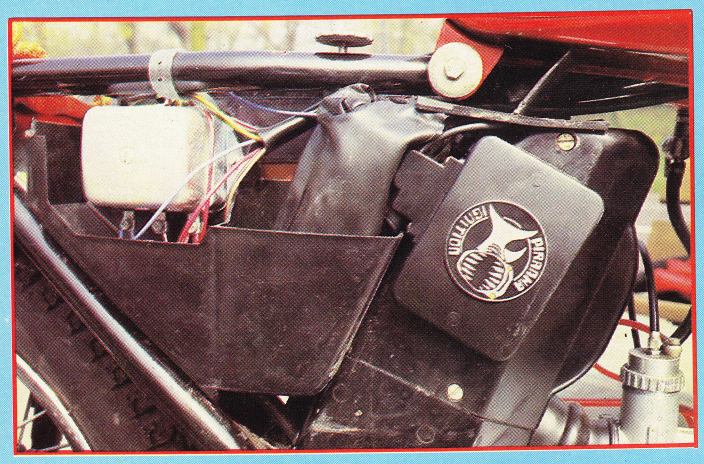
De Paasdagen zijn altijd geliefd bij de heren organisatoren om veel wedstrijden te organiseren. Tot de toppers daaronder behoren natuurlijk Le Mans en de wegraces in Hengelo.

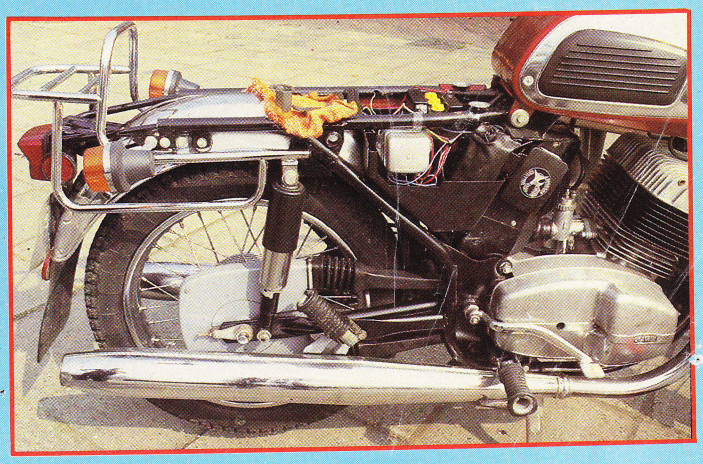
Cocktail	910
Birmingham Motor Show	912
Honda CX dirt-tracker	914
Le Mans	915
Kawa Pro-Stock sprinter	925
Harley-Davidson miniatuur	930
Test Jawa 350	933
Wegraces Hengelo	940
Sport: Roden, grasbaan, diverse uitslagen	942
KNMV Nieuws	945

JAWA 350

Het zou aardig zijn om te weten hoeveel motoren er om de status en hoeveel er om praktische redenen worden gekocht.
Misschien is het nóg interessanter om het aantal machines te kennen dat contant betaald is, gefinancierd wordt of nog helemaal niet afgerekend is.
Nu Nederland langzaam maar erg zeker armer aan het worden is, de gulden boterzacht lijkt te zijn en de inflatie de stijging van de benzineprijzen nog weet te overtreffen zijn de

voorgenoemde vragen steeds indringender aan het worden. We moeten schijnbaar een stap terug.
En wanneer dat soort zaken aan de orde zijn begint de belangstelling voor goedkopere motorfietsen te stijgen. Een van de machines die met een bodemprijs werken is als altijd de Jawa 350. De tijd dat de twin jarenlang voor onder de twee mille werd aangeboden is ook voorbij, maar desondanks is de 350 Oilmaster een financieel aantrekkelijke machine.





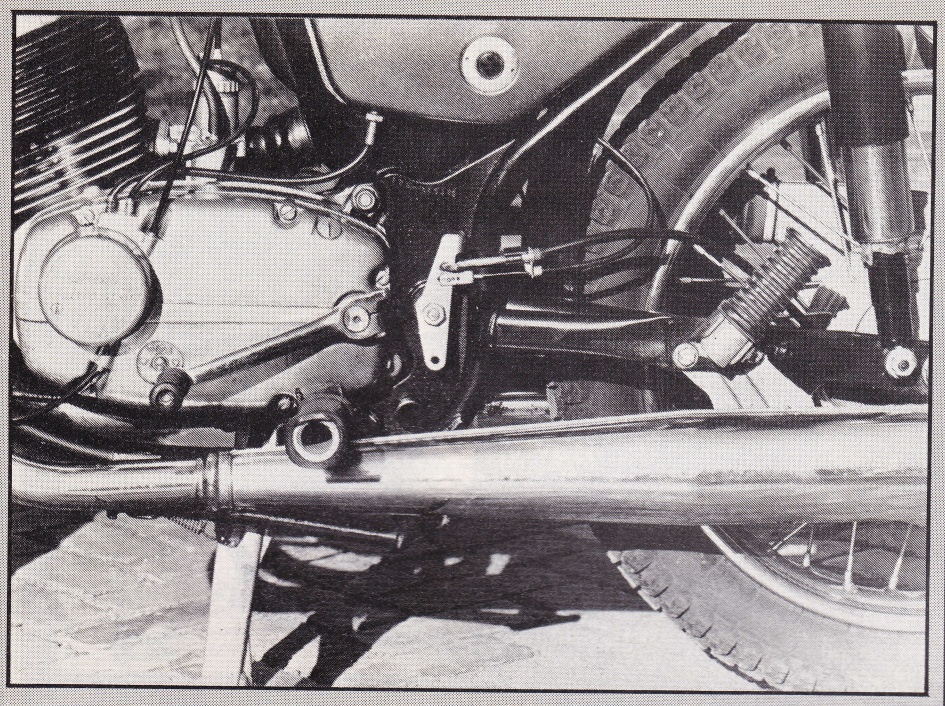
Boven: De Piranha ontsteking is als extra gemonteerd. Het systeem beviel goed op de Jawa.

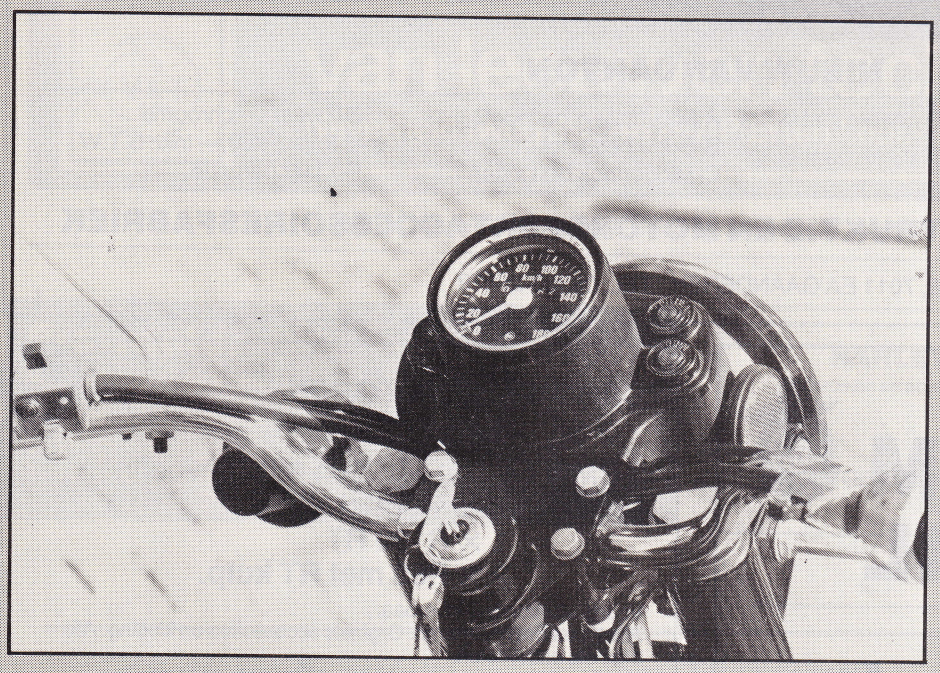
We reden de bekende verschijning weer eens, om te kijken of dit toch wat verouderde ontwerp door zijn prijsstelling weer modern is geworden. Het blok van de 350 behoort zo langzamerhand tot een van de zeer vertrouwde verschijningen. De staande tweecilinder tweetakt haalt adem door één Jikov carburateur zonder gezeur van een mebraan of iets anders. Gewoon recht toe recht aan zuigersturing dus, waarbij een milde compressieverhouding van 9.2:1 wordt gebruikt. Origineel worden de Tsjechische Pal bougies gebruikt met een waarde van 225, maar de ervaring heeft geleerd dat de produkten van de firma Bosch aanzienlijk beter voldoen. Een olieautomaat zorgt voor een mengverhouding die afhankelijk is van de belasting van de motor.

Overigens is het aardig om te weten dat een op de vier kopers van een Jawa toch gewone mengsmering prefereert. Dat heeft in ieder geval het voordeel absoluut betrouwbaar te zijn, maar in de praktijk blijkt het wél problemen bij het tanken te geven. Want mengsmering uit de pomp heeft niet altijd de ideale mengverhouding, terwijl langs de snelweg een mengsmeringpomp een al jaren geleden verdwenen instelling is. Een bescheiden 75 watt installatie zorgt voor de stroom terwijl origineel contactpuntjes zijn gemonteerd. Importeur Greenib had als extra op deze testmachine een Piranha electronische ontsteking gebruikt, die als extra leverbaar is. Na een uitgebreide testperiode bleek het systeem prima te voldoen, vandaar dat de gewone garantie van toepassing is. Een aardig detail is de tekening op de 'black box'. Daar staat het vraatzuchtige visje waar de merknaam van afgeleid is op afgebeeld. Het gaat echter om de twee ogen van het monstertje die keurig bij ieder ontstekingspunt even oplichten dankzij de twee diodes daarachter. Nieuwelingen zullen zich verbazen over de afwezigheid van een kickstarter. Nee, Jawa heeft geen druk-op-de-knop electrische starter, maar een van die typische Jawa details is nog steeds de dubbelfunctie van schakelpedaal en kickstarter. Even indrukken en het pedaal zwiept naar achteren om als trapper te werken. Een ding moet gezegd worden. Zo'n Jawa start altijd. Een trap de twin begint braaf te pruttelen. Iedere keer komt er knap wat blauwe rook uit de twee pijpen, die bij het accelereren zo'n strakke lichtblauwe streep achter je geeft. Als het machien eenmaal wat warmer is verdwijnt dat langzamerhand, terwijl een goede afstelling belangrijk is. Nu was er in het begin het probleem dat de 350 weliswaar direct startte, maar dan niet boven stationair toerental wilde draaien. De oplossing van het probleem bleek eenvoudig te zijn. De twin stond te arm en een slag of wat aan de

Boven: het gereedschap van 'onze' Jawa was wat summier . . . een bandenpomp is standaard bijgeleverd. Onder: nog altijd geen gemeengoed, de ingesloten kettingkast.

luchtregelschroef verhielp het manco op slag. Het geluid uit de twee pijpen is netjes gedempt, het is dat typische geluid van een rustige tweetakt, wat pruttelend en metaalachtig, maar in zijn geheel niet onplezierig. Wie een Jawa koopt verwacht daar geen superbike prestaties van. 17 Kw moet de 350 ontwikkelen bij slechts 5250 omwentelingen. Met dit vermogen rijdt een goed ingereden Jawa naar een top die zo rond de 130 kilometer per uur schommelt. Plat op de tank, neus achter de dop en ellebogen plat scoorden we een topsnelheid van 125 kilometer. Maar op de snelweg voelt de Jawa zich echt lekker met een kruissnelheid van zo'n 100 tot 110 kilometer per uur. Je merkt dat vermogen wel bij hellingen of een forse tegenwind. Dan is de puf er snel uit terwijl je af en toe achter een rappe vrachtwagen moet blijven hangen omdat je er simpelweg niet voorbij kunt. In zijn geheel genomen zijn de prestaties voldoende om op de snelweg mee te komen. Bij het stoplicht ben je nog steeds alle middenklasser auto's te snel af, terwijl voor een toeristisch weggetje met twee man erop echt vermogen genoeg is. Verwacht alleen niet dat je op een alpenhelling met volle bepakking even achteloos een rij auto's voorbij kan blazen!





Slim: gecombineerd kikstart-schakelpedaal en halfautomaat. De kabel van de achterrem volgt een ingewikkelde route.

Het dashboard is uiterst summier uitgevoerd.

Technische gegevens JAWA 350

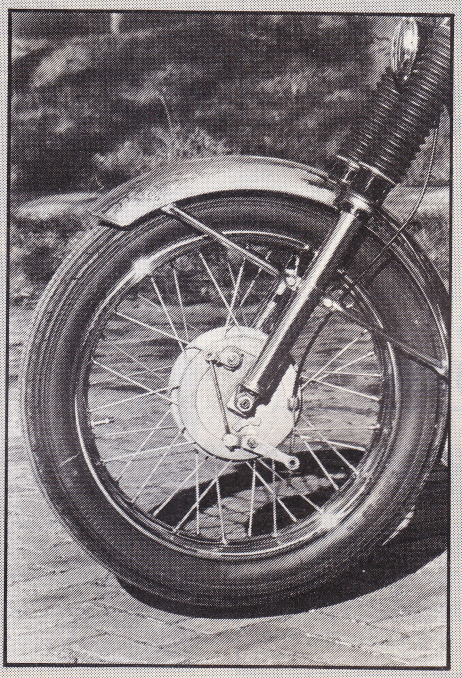
Motor
Luchtgekoelde staande tweetakt twin met zuigersturing.

boring × slag	58 × 65 mm
cilinderinhoud	343,47 cc
compressie-verhouding	9,2:1
carburateur	Jikov 2926 SBD
ontsteking	contactpunten, accu/bobine (op wens: elektronische Piranha ontsteking)
dynamo	75 watt, 12,5 Ah
accu	12,5 A
smering	mengsmering met olieautomaat

Transmissie
Koppeling: natte meervoudige platenkoppeling, halfautomaat
primair: tandwielen 1 : 1,62
versnellingen 5 3,16/1,88/1,33/1,0: 1
secundair: ketting met ingesloten kettingkast 1 : 2,89

Rijwielgedeelte

bandenmaat voor	3.25×18
bandenmaat achter	3.50×18
voorvork	hydraulisch, 150 mm veerweg
achter	swingarm, 90 mm veerweg
voorrem	duplex trommelrem, ø 160 mm
achterrem	simplex trommel, ø 160 mm
leeggewicht	160 kilo (rijklaar: 180 kilo)
inhoud tank	16,2 liter
Prijs	*f* 2.779,—
Importeur	Greenib BV, Wilhelminalaan 23, Sassenheim.



De duplex trommelrem is geen uitblinker, de capaciteit is voldoende, meer niet.

Sober
De uitvoering van de 350 is uiteraard sober. Maar een aantal van Jawa's slimme patenten ontbreken toch niet, zoals bijvoorbeeld de ingesloten kettingkast, de half-automatische koppeling en de instelbare weerstand van het gashendel. Oude kwaaltjes zijn óók gebleven. De handvatten zijn nog steeds te glad, de chromen kastjes met de knoppen voor het licht zijn een wanhoop terwijl de contactsleutel nu ook geen wonder van moderne precisietechniek is. Het schakelen is even wennen met de half-automaat. Wanneer het pedaal ingedrukt wordt, onkoppelt de motor, zodat je weliswaar wat schokkerig, maar toch zonder koppeling door het leven kan gaan. Het is wel van belang dat de afstelling in orde is, eenmaal goed kan je zelfs in een schakelen en wegrijden zonder het koppelingshendel in te hoeven knijpen. Je zit hoog op de Jawa, de motor voelt smal en vooral hard onder je aan. Dat laatste komt dan voornamelijk door de betonharde buddy en de stugge vering. Helaas zou die laatste meer demping kunnen gebruiken dan de fabriek meegegeven heeft. Desondanks stuurt de Jawa heel verdienstelijk. Vooral in de stad kan je met de 350 nog zeer vlot uit de voeten komen terwijl de Barum banden nog redelijke sportief bochtenwerk toelaten.

Bodemprijs
Voor een bedrag van 2.779 gulden (waarbij dan 350 gulden voor de elektronische ontsteking en 150 gulden voor het kofferrek komt) biedt de Jawa 350 motorplezier voor zeer weinig geld. De 350 is zuinig (wij scoorden een verbruik van 1 : 21.5), heeft redelijke prestaties en stuurt nog aardig ook. Kopers van deze motor stellen die eigenschappen primair. Daarnaast ziet de 350 er nog eens aardig uit ook. Als ze nu eens fatsoenlijke handgrepen en échte bedieningselementen zouden monteren ook, dan blijft er voor deze prijs weinig te klagen over.