



Старушка-кивачка

1954 год для Jawa можно считать самым важным в истории. Именно тогда мотоциклы с объёмом двигателя 250 и 230 см³ получили маятниковую подвеску сзади и гидравлические подвески на обоих колёсах. В 50-х весь мир отказывался от сухих рам, параллелограммных вилок и свечных задних подвесок, и чехи были в авангарде

ДЕНИС DEAN ПАНФЁРОВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ



Именно переход на новые подвески предопределил изменения, которые были внесены в мотоцикл. Гидравлика позволила без потери комфорта уменьшить посадочный диаметр покрышек на три дюйма – с 19 до 16, что уменьшило внешний диаметр колеса почти на 8 см. Под новые маленькие колёса пришлось бы переделывать раму, грязевые щитки, поэтому, не мелочась, просто разработали новый мотоцикл. Красивый и современный. Так появилась 350–354/01, которую за большие ходы подвесок при жизни называли «Кивачкой», а после снятия с производства и перехода на новую Jawa 634 стали ласково называть «Старушкой».

Ставка на двухцилиндровый мотоцикл, пригодный для эксплуатации с коляской, при выходе на рынок СССР оказалась выигршной, что позволило небольшой чехословацкой компании произвести свой миллионный мотоцикл уже в 1964 году. Всего же в СССР было поставлено более миллиона

«Старушек», что снижает их музейную ценность, но позитивно влияет на восприятие мотоцикла публикой, будя в ней приятные детские и юношеские воспоминания о давно минувшей эпохе развитого социализма.

Подход, применённый при реставрации тестируемого мотоцикла, следует признать правильным. Удалось обойтись без колхоза и коктейля из запчастей от разных моделей. Заводская комплектация была восстановлена скрупулёзно, даже директор мотоциклетного музея в Млада-Болеславе, где выпускалась эта марка, не найдёт, к чему придраться. Да, это отняло несколько лет и кучу денег, но результат работы впечатляет. Во время съёмки ни один человек не прошёл мимо без зашкаливания мимимиметра, каждый считал своим долгом подойти, рассказать о своём детстве, в котором обязательно присутствовала Jawa, рассыпаться в комплиментах мотоциклу и выразить зависть его хозяину. Утомляет, если честно. И это несмотря на то, что съёмку мы специально проводили в семь утра, чтобы народу было поменьше. Днём бы вообще снять не получилось.





ПЕТРО

JAWA 350-354/04
344 см³, 16 л. с., 1964 г. в.,
145 кг, не продаётся





КАКОЙ ЖЕ РОДНОЙ И ЗНАКОМЫЙ ЗВУК. У МЕНЯ АЖ СЛЕЗУ ВЫШИБЛО!

Некоторые технические усовершенствования, тем не менее, при реставрации в мотоцикл были внесены, но они невооружённым глазом не видны. Во-первых, поставили герметичный необслуживаемый аккумулятор, из которого, в отличие от оригинального, не выходят трубочки вентиляции, висящие в опасной близости от правого глушителя и проедающих его насквозь парами серной кислоты. Кстати, именно поэтому на явских разборках правые глушители в хорошем состоянии встречаются реже и стоят дороже левых. Под правой крышкой двигателя оригинальный 45-ваттный генератор постоянно го тока, выдававший 6 вольт, был заменён на современный 12-вольтный с бесконтактной системой зажигания. Догадаться можно только при изучении надписей на цоколях ламп и потому, что мотоцикл уверенно заводится с первого пинка кикстартера – нетипичный сценарий для середины 60-х. Всё-таки современные технологии сильно облегчают жизнь: когда свеча выдаёт искру мощную, что слона убить может, и при этом вовремя, то оживить мотор становится намного проще.

Вместе с заслонкой, перекрывающей для облегчения холодного пуска воздух, есть ещё и кнопка, топящая поплавков и поднимающая уровень бензина в поплавковой камере. Оба решения позволяют обогатить смесь. Не включая зажигания, с открытым «газом» нажимаем пару раз на кик, закрываем дроссель, утапливаем ключ в замке и энергично

пинаем кикстартер. Мотор оживает не с современным «р-р-р», привычным по четырёхтактным рядникам, а с «тёплым ламповым» двухтактным «треньдень-день-требедень». Какой же родной и знакомый звук. У меня, как у старого «явиста», аж слезу вышибло! Стоит, тренькает, работает ровно, сизым дымком из глушителей пыхает – красота!

Совмещение в одном рычаге функции кикстартера и лапки переключения передач было гениальным решением, при этом очень функциональным. Так мы получили крупную и удобную переключалку, которой удобно пользоваться даже в массивной обуви. После переборки хозяином коробки первая включается вниз, что привычнее, чем вверх, как было раньше, а сейчас осталось только на трековых мотоциклах. Механизм полуавтоматического сцепления позволяет пользоваться лапкой КПП без выжима рычага сцепления слева на руле, так что рычаг пригодится только при старте, дальше про него можно забыть и не трогать при переключениях как вверх, так и вниз.

Низкая высота сиденья упрощает жизнь невысоким людям, но делает позу за рулём тесной. Колени согнуты больше, чем на 90°, примерно как на современных спортбайках, но привычного наклона туловища вперёд при этом нет. Это не добавляет удобства. Тем не менее, доехать на нём до Чёрного моря вполне реально, что было подтверждено сотни тысяч раз, даже родило термин «крымский

JAWA	350-354/04
Год выпуска	1964
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, 2-тактный, рядный
ГРМ	2 клапана на цилиндр, ДОНС
Рабочий объем, см ³	344
Макс. мощность, л. с.	16
Степень сжатия	7,4:1
Система охлаждения	воздушная
ТРАНСМИССИЯ	
КПП / привод	4-ступенчатая / цепь
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
ПРОЧЕЕ	
Рама	стальная
Снаряжённая масса, кг	145
Макс. скорость, км/ч	115

багажник», описывающий конструкцию для «Старушки», на которую сверху кладётся сумка с одеждой и запчастями, а по бокам привязываются две 20-литровые канистры для бензина. Максимальную скорость 115 км/ч всю дорогу поддерживать не получится, мотор перегреется и клина схватит, но со скоростью 80–85 уехать можно хоть на край материка, где солнце из Тихого океана всплывает или в Атлантическом с шипением тонет.

Едет мотоцикл хорошо. Где-то на уровне современных четырёхтактных «125-к». Возможно, YBR 125 он обставит в разгоне, но Duke 125 от него уедет. Разгон сопровождается надрывным звоном мотора и клубами белого дыма из глушителей. Древний двигатель с чугунными цилиндрами и алюминиевыми поршнями, имеющими

**АНТОН СЗЕСН ВОРОНЦОВ**

Была мечта – иметь вылизанную «Старушку» для красивых выездов взамен нежно любимой 250–353/04, сгоревшей при пожаре в гараже. В результате было решено строить мечту с нуля, и выдавшая виды Jawa 350/360 была куплена недорого как основа для восстановления. Аппарат повидал на своём веку всё и имел на одометре 80000 км пробега, из которых половина – с коляской. От основы по факту осталось только самое главное – документы и рама. Весь внешний обвес собран заново по крупяцам и имитирует более раннюю модель – 350/354. Мотор полностью собран из новых запчастей, включая картер. К сожалению, сделал глупость, обратившись за подгонкой железа и последующей окраской на сторону. Контора, имевшая репутацию в «явском» сообществе, наделала такой кризисы, что сражаться с её устранением пришлось ещё полтора года уже самому. В процессе допущено три сознательных «косяка» – электронное зажигание Vape для беспроблемной езды, водительские подножки от современного CZ как замена травмоопасным нескладывающимся родным и перешитое под требования моих больных суставов седло с более мягким наполнителем. В остальном даже специалист определит, что это 354/04, а не на восемь лет более молодая 350/360, как написано в документах. Вроде, всё, что хотел, удалось: вау-фактор мотоцикла зашкаливает. Остальное покажет время.



Подпись под фотографию





В ПОВОРОТЕ «КИВАЧКА» САМА ХОЧЕТ ПЕРЕЙТИ НА МЕНЬШИЙ РАДИУС

разный коэффициент теплового расширения, требует более высокую долю масла в топливе, оно хорошо смазывает цилиндр, но не успевает полностью сгорать там и выходит каплями и дымом. По современным нормам экологии он ни в одно «Евро» не попадёт с таким видом, звуком и запахом. Хорошо, что вся эта копоть остаётся сзади, и водителя не беспокоит. Можно подставить лицо ветру и наслаждаться.

Большой наклон передней вилки определяет большой вылет переднего колеса, что заставляет его самопроизвольно поворачивать вбок до упора, даже когда мотоцикл стоит на центральной подставке. Это предопределяет избыточную поворачиваемость – «Кивачка» в повороте сама хочет перейти на меньший радиус. При снаряжённом весе 145 кг это не особо напрягает, хватает одного-двух поворотов при выезде из гаража, чтобы понять и привыкнуть к такому поведению. Большой угол поворота руля помогает маневрировать в стеснённых условиях: развернуться на однополосной дороге в один приём, не касаясь при этом ногами земли, легко.

Одинаковые однокулачковые тормозные барабаны и спереди, и сзади обеспечивают весьма условное замедление, даже если судорожно сжимать рычаг переднего тормоза и энергично топтать педаль заднего. Для середины XX века это было ещё терпимо, сейчас нет. К сожалению, повысить их эффективность, не прибегая к модернизации узла, невозможно, поэтому остаётся только

смириться и адаптировать под них стиль вождения. Просто оставлять себе побольше места для манёвра, продумывать заранее пути объезда препятствия.

Всерьёз относиться к динамическим показателям этого мотоцикла нет смысла. Ну какая разница, как он разгоняется и как тормозит? Рассматривать его как средство транспорта, на котором в любую погоду и при любой температуре нужно ездить каждый день на работу и с работы, бессмысленно. Он не об этом. Выходные, побольше солнца, хром солнечных зайчиков пускает, свободные дороги, благодарные зрители-прохожие с фотоаппаратами – вот его среда обитания. Неспешно, вальяжно, для души. Можно поставить на прицеп и съездить на слёт поклонников марки в Чехию или на какое-нибудь историческое ралли, всё-таки мотоциклу уже «за полтинник». Последние километров 100–150 не грех проехать своим ходом, но ехать на двух колёсах по М1 от Москвы до Бреста будет форменным издевательством.

Найти себе донора для реставрации легко, и стоять он будет подъёмно, но сам бюджет восстановления в оригинальное состояние способен будет подкосить даже начинающего олигарха, особенно если захочется оригинальных новых хромированных деталей. Запчасти есть, но стоят негуманно. Из позитивных моментов следует отметить то, что в состоянии «тяп-ляп, чтобы ехало» мотоцикл приводится быстро и дёшево при любой степени запущенности. 🏍️

ТЕСТ-ОЦЕНКА

ДИЗАЙН	🏍️🏍️🏍️🏍️
Знакомый до умиления	
МОТОР	🏍️🏍️
Шумный, слабый, вонючий	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ТОРМОЗА	🏍️🏍️
Подвески есть, тормозов нет	
ЭРГОНОМИКА	🏍️🏍️🏍️
Сиденье низковато	
МУЗЕЙНАЯ ЦЕННОСТЬ	🏍️🏍️🏍️
В таком состоянии их единицы	
НАЛИЧИЕ ЗАПЧАСТЕЙ	🏍️🏍️🏍️
Есть, но дорого	
НАЛИЧИЕ РАСХОДНИКОВ	🏍️🏍️🏍️
Ищется не без труда	
ПРАКТИЧНОСТЬ	🏍️🏍️🏍️
Только для души либо по необходимости	
ВАУ-ФАКТОР	🏍️🏍️🏍️
Машина времени	
ЦЕНА	🏍️🏍️🏍️
Донор стоит мало, восстановление дорогое	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	3,9
Как магнит притягивает публику	



