

# Jawa 50 RS/GP – fichtl tak trochu jinak

6-7 minut

Text: [Martin Hakl](#) | Foto: [Martin Hakl](#) | Foto: [jawa50okruhy.cz](#) | Zveřejněno: 11.7.2017 |  
Zobrazeno: 48 310x

## Jawa 50 GP

Hodina v sedle „eresového“ pionýra mě sice pořádně zmohla, ale aspoň jsem si udělal obrázek o tom, jak mám na písecké trati vodit padesátikubíkový stroj a konečně přejít k vrcholu celého testování – ostré **Jawě 50 GP**. Měl bych asi spíš napsat motocyklu **MOOP**, protože s původním pionýrem má tenhle stroj společnou akorát klikovku a část rámu. Cože je to MOOP? Je to zkratka slov **MO**tocykly **O**takara **P**líška, který je duchovním otcem téhle krásné stavby.



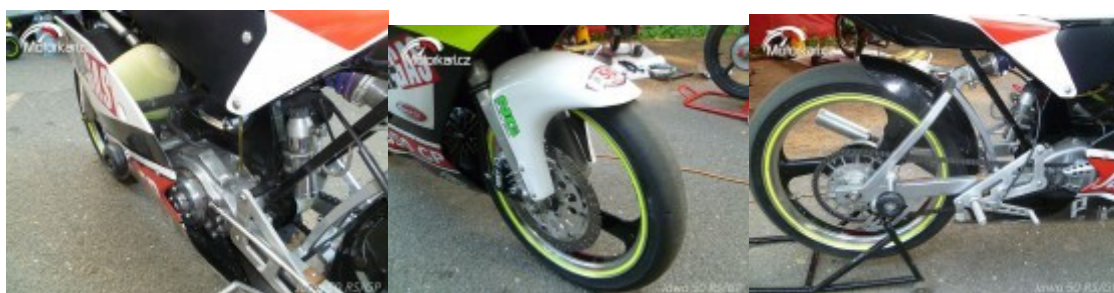
Nejprve však trochu k **pravidlům téhle kubatury**... Jsou velmi benevolentní a pouze některé části stroje musí vycházet s motocyklů Jawa 50 (typ 550, 555, 05, 20, 21, 23, 23A). V zásadě jde pouze o hlavní část rámu mezi uchycením motoru a hlavou řízení, přičemž uložení motoru a kyvné vidlice lze upravovat, rám můžete také vyztužit. Lze využít libovolnou přední i zadní kyvnou vidlici, zadní odpružení, kola i brzdy. Volnější jsou i úpravy motoru, kde musí být zachováno vrtání, zdvih a litinová vložka, přičemž počet kanálů je neomezený. Sice musíte zachovat jeho původní siluetu, ale kartery můžete odlívat vlastní, je možné použít jakýkoliv karburátor, lze použít rozvod šoupátkem, klapky, suchou spojku či čtyřstupňovou převodovku. Musí zůstat zachováno chlazení vzduchem, ale pro jeho vyšší účinnost lze na válec či hlavu navařit přídatná žebra.



Motory jsou naladěny často až na výkon dvaceti koní, **rychlost těchto strojů přesahuje i 125 km/h**, a motoru v případě téhle kubatury ale odpovídá i „zbytek“ motorčky, kde stejně jako u motoru nezůstal kámen na kameni. U tohoto motocyklu MOOP je původní pouze část rámu, kterou předepisují regule, tedy od hlavy řízení (včetně) po uložení motoru. Kyvná vidlice je domácí výroby s centrálním tlumičem uchyceným pod sedlem. Přední vidlice pochází z jakési maloobjemové Yamahy, ale například u Petrova stroje je použita z downhillového kola – pochopitelně řádně upravená. Samozřejmě jsou sedmnáctipalcová litá kola s kotoučovými brzdami. Pro zklidnění motorčky je samozřejmě použit hydraulický tlumič řízení. **Ergonomie i**



**vzhled stroje** je čistě „silničářská“ s nízko uloženými říditky a naopak stupačkami posunutými vzad a nahoru. Řazení je řešeno prepákováním s jedničkou nahoře – tady se původní fichtly shodují se silničními závodními mašinami. Pokud je kubatura Jawa 50 RS určena pro absolutní nadšence a neklade velké nároky na mechanickou zručnost i peníze, tak v případě třídy Jawa 50 GP je tomu právě naopak – tady už musíte být opravdu technicky zdatní a navíc vám nesmí být líto pustit do přípravy stroje nějakou tu pětku – mašina, se kterou budete moct pomýšlet na boje o stupně vítězů, vás vyjde od padesáti do sta tisíc. Přesná pravidla obou kubatur najdete zde. [MM Jawa 50 GP\\_RS.pdf](#)



Také proto nasedám na speciál MOOP s **notnou dávkou respektu** a sleduju, jak jindy klidný papá Plíšek začíná nervózně přešlapovat, neúměrně zvyšuje frekvenci a počet vykouřených cigaret a z bedny s náradím si připravil ten největší hasák – je mi jasné, k čemu by ho použil v případě, že bych s mašinou fláknul... Proto první kola opravdu vložím a osahávám stroj, který nemá s původním pionýrem absolutně nic společného, posed je hodně dlouhý, mašina je sportovně tvrdá, ovladatelnost stoprocentní! S přibývajícimi koly začínám vnímat potřeby motoru, podle elektronického otáčkoměru zjišťuju, že **motor točí kolem 12.000 ot/min** a pásmo těch použitelných není právě veliké – původní pionýry měly v technických údajích uvedené maximální otáčky 6.500 ot/min, ale s nimi byste se tady snad ani nerozjeli! Nic zásadního se neděje do osmi tisíc, ale to právě tóčo začíná až kolem deseti – to zažíváte pocity, které nemají s fichtlem jediný společný prvek! Mašina jede jak z praku a já si jízdu

začínám opravdu skvěle užívat. Ve chvíli, kdy už mám chuť začít pořádně tahat, vzpomenu si na hasák v rukách papá Plíška a radši odjízďím do depa – nemám ji osahanou a dva pády s RSem přišly dopoledne tak nečekaně...



Už jsem v životě vyzkoušel dost motorek, ale málokterá mě překvapila, takhle tenhle stroj. Vždycky jsem považoval silnici za královnu všeho motorkaření a dovedu si představit, že bych flattrackové závodění vyměnil právě za fichtly. Však už jsem se také s klanem Plíšků domluvil na účasti v některém závodě, takže se těšte na report ze závodního víkendu!



Zdroj: <https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-reportaze/jawa-50-rs-gp-fichtl-tak-trochu-jinak-36939.html?kid=40899>