Die Jawa als „Kultobjekt" in der ehemaligen DDR

Die Zeit ist hier um 40 Jahre zurückgestellt, das sind die schnellen Jungs vom „Spinnerberg" mit den Jawas

Jawa Maschinen, insbesondere die Modelle der 350 cm³ Klasse, stellten in der ehemaligen DDR etwas ganz Besonderes dar. Im Allgemeinen hatten die Durchschnittsverbraucher relativ wenig Informationen über die westlichen Produkte jenseits der grünen Grenze. Gut bedient waren diejenigen Bürger im relativ grenznahen Raum, die ihr Wissen über ihr spezielles Interessengebiet im Westfernsehen erweitern konnten. Vor dem Mauerbau in Berlin (13.08.1961) konnte man die Gelegenheit nutzen, um sich im amerikanischen Sektor von Berlin oder bei Reisen in die Bundesrepublik über den Lebensstandard jenseits der DDR-Grenze zu informieren, danach ging legal nichts mehr.

Für die motorradbegeisterte Jugend war dieses „Schaufenster" auch nicht immer oder nicht für jeden zu erreichen, man musste selbst nach Wegen suchen um sein Hobby zu ermöglichen. Für die relativ kleine Palette an Zweiradfahrzeugen, die im Handel zu erwerben waren, gab es da nur eine geringe Auswahl, und wie auch schon in Berichten vorher erläutert, waren die sogenannten hochwertigen Industriegüter ja kontingentiert und im Normalfall nur über langfristige Bestellungen legal zu erwerben.

Der Traum eines jeden Jungen und auch einzelner Mädchen war die 31/2, so war die Bezeichnung im „Fachjargon". Wer mit dem Original nicht zufrieden war, veränderte nach eigenem Geschmack in vielfältiger Form. Jawa-Clubs gab es überall, nicht etwa in Form offizieller Vereine, da trafen sich die „privilegierten" Besitzer der schnellen Hirsche individuell. Die wachsamen Augen der Behörden sahen das allerdings nicht gern, aber die Jungs störte das weniger und da machte man gemeinsam die Gegend unsicher, wenn nicht gerade geschraubt wurde.

Zwei von ihnen, die Berliner Roland Dummer und Günter Knaack, sprechen noch heute voller Begeisterung von dieser Zeit. Im Westen von Berlin traf man sich an der „Spinnerbrücke", einem Kultort der Motorradjugend, nahe der Avus an der Spa-

Ein Umbau mit Jawa Königswellenmotor im Nortonfahrwerk zwischen den englischen Caferacern, die Maschine trägt deutlich die „Knaacksche-Handschrift", man traf sich mit Freunden im Jawa-Land

Jawafreak Ulrich Hänsig aus Karl-Marx-Stadt baute seine Jawa wesentlich um, MZ- und Panonniateile wurden dem böhmischen Motorrad gern angebaut

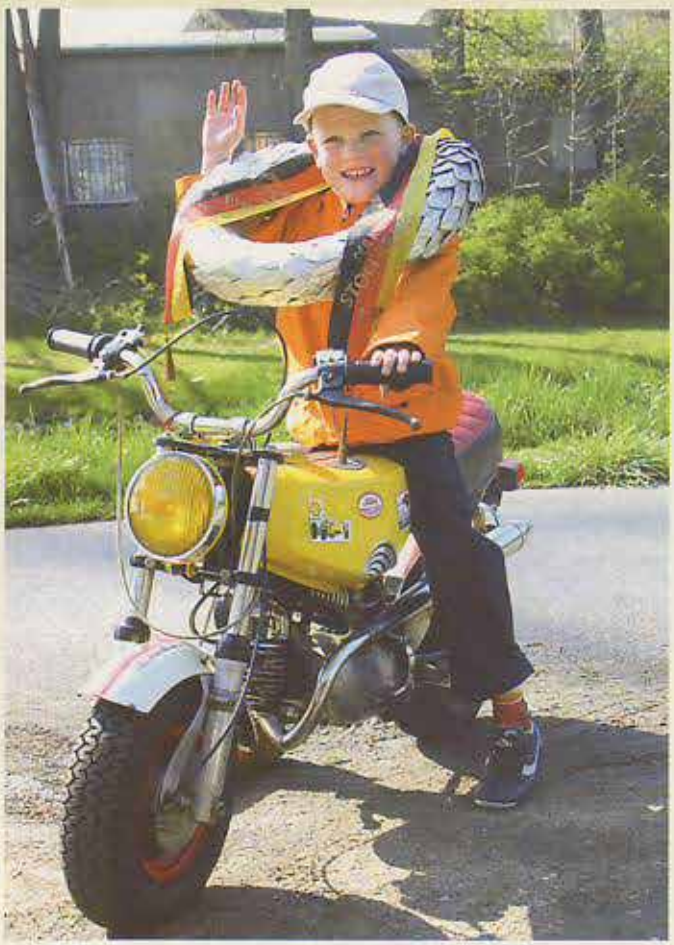
Text + Fotos: Jürgen Kießlich

An dieser Maschine wurde der 500 cm² Motor einer Jawa 15/02 in ein englisches Fahrwerk von AJS/Matchless eingebaut, eine gelungene Kombination, wie man gut erkennt

nischen Allee. Dahin kamen auch Motorradfahrer aus Ostberlin und der DDR; damit war am 13. August 1961 endgültig Schluss. Die findigen und begeisterungsfähigen „Ossis" suchten sich „ihren" Kultort nun im Osten, und das war bei Bernau an der Autobahnabfahrt Lanke, der Name des Treffs lautete als Pendant zum Westen, der „Spinnerberg". Man traf sich zwanglos, Erfahrungen wurden ausgetauscht, die „heißen Öfen" wurden präsentiert und es wurde auch gefahren, nicht immer langsam. Im Rudelstart tobte die ganze Meute auf der Autobahn in Richtung Finowfurt los, nach etwa fünf Kilometern wurde über den Grünstreifen (!!!) gewendet und zurück in Richtung Abfahrt Lanke bis zum Parkplatz Obersee gedüst, da stand das Publikum und feierte den „Sieger". Das „ACE" Cafe von London spukte in den Köpfen der jungen Motorradliebhaber, ähnliches wollte man erleben, der Film „Easy Rider" strahlte auch bis hierher und hinterließ seine Spuren ebenso wie die englischen Caferacer. So entwickelte sich eine über Jahrzehnte währende, stabile Szene der Jawa Clans. Unter den Umbauobjekten gab es patentreife Entwicklungen, natürlich wurde auch „zerschraubt", denn nicht jeder war gleich ein Meister im Kfz-Handwerk. Es entstanden sehenswerte Umbauten, zig Tankvarianten wurden ausprobiert, schmale Kotflügel sollten sportlich wirken, neue Zylinder, mit zum Teil total überproportionierten Maßen wurden entwickelt. Die Überströmkanäle zu polieren war Ehrensache, die Pleuel wurden poliert bis sie aussahen als wären sie verchromt worden, die Verdichtung wurde erhöht bis zum „geht nicht mehr", die Vorverdichtung wurde durch ausfüllen der Toträume im Kurbelge-

Auffällig an dieser Dreieinhalb ist die Zylinderpartie a la MZ/TS, der Berliner Roland Dummer, seines Zeichens perfekter Werkzeugmacher entwickelte die Zylindereinheit selbst

MESSE CHEMNITZ



Auch die kleinen Motoren der Mopeds von Jawa wurden gern zu Eigenbauten verwendet, insbesondere bei den Minis bot sich die liegende Bauform der Zylinder an. Damit könnte Karl einer der jüngsten Jawafahrer in Deutschland sein

häuse verbessert. Auslass- und Einlasskanäle wurden vergrößert, der Vergaser erhielt eine größere Hauptdüse, die Schalldämpfer räumte man total aus, es gab ja keinen TÜV im Lande der Mangelwaren. Die Perfektionisten erfanden bereits eine zusätzliche Möglichkeit zur Schmierung des Mittellagers der Kurbelwelle von außen, bevor das im Werk zur Ausstattung in der Serie gehörte. Leute um Günter Knaack, für die das Schrauben zum Beruf gehörte, er arbeitete als Mechaniker im Jawabetrieb von Eberhard Jung in Berlin, veränderten die Getriebe, die Übersetzungen wurden den schnel-len Fahrbedürfnissen angepasst, insbesondere erhielten die 3 1/2 einen ganz langen ersten Gang. Motoren wurden auf Drehschiebersteuerung umgebaut, selbst gelungene Konstruktionen mit wassergekühlten Motoren waren zu bewundern, auch Zweivergaseranlagen waren keine Seltenheit. Roland Dummer entwickelte nach MZ-Vorbild selbst komplette Breitwand-Zylinder, die Zylinder hatten eingezogene Laufbuchsen aus Schleuderguss. Da für die Angüsse der Krümmerverschraubungen keine Gewindeschneidwerkzeuge vorhanden waren, wurden auch diese angefertigt, und, und ... Ja, selbst in der Fachpresse des Ostens wurden regelrechte Frisieranleitungen veröffentlicht, da waren Schablonen der Abwicklungen für die Zylinder mit genauen Bemaßungen aller Kanäle abgedruckt, selbst erprobte Varianten der Vergaserbestückung, des Wärmewertes anderer Zündkerzen, Feinstbearbeitung im Motorinneren, Veränderungen der Schalldämpfer und sogar der Kurbelwellen war da alles aufgeführt. Es gab eben keinen TÜV mit leidigen Hauptuntersuchungen, ein großer Vorteil im „ausgereiften" Staatsgefüge.

Die Schraubenfedern an den Federbeinen und der Telegabel wurden freigelegt und verchromt, überhaupt, wer Beziehungen zu einem Verchromer hatte war der „König" im Lande, denn das war eine echte Rarität. Die Bremsen der Jawa waren im Prinzip nicht schlecht, aber wer wollte denn schon ein Motorrad von der Stange, für Umbauten waren die Vollnabenbremsen der Pannonia ein gesuchtes Objekt, ergänzt wurden diese mittels angepasster Ankerplatten der IFA BK, die ganz Pfiffigen bauten diese auch noch auf Doppelduplex um. Der typische Scheinwerfer der Jawa wurde gegen andere Produkte ausgetauscht, Maguralenker wurden, wenn nicht im Original zu bekommen, perfekt nachgebaut.

Dann gab es noch die Fetischisten, die ihre Maschine bis zum geht nicht mehr abspeckten, um mit jedem Gramm an verlorener Masse um tausendstel Sekunden schneller zu werden. Da konnte man dann bei den illegalen Sprints blanke Gerippe von einst schönen Maschinen vorfinden, da war jedes Stück Blech oder nicht unbedingt notwendige Ausstattung für den Straßenverkehr entfernt worden.

Aber tatsächlich wurden bei gut vorbereiteten Maschinen Geschwindigkeiten bis an die Grenze von 160 km/h erreicht, wir wollen nicht erfragen, wie viele Kurbelwellen da aber auch geopfert wurden. Apropos Opfer, die gab es auch unter den jugendlichen „Sägern", wie auch zu jeder Zeit oder Epoche im Umgang mit Fahrzeugen zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten.

Letztlich sollte noch erwähnt werden, dass viel unternommen wurde um in den Besitz einer ordentlichen Ledermontur zu kommen, wem die Oma aus dem Westen einen Harroanzug mitbrachte, der konnte sich dann in dessen Glanz ergötzen. Wer das nicht konnte, griff auf gekaufte oder selbst genähte Bekleidung aus Teled oder Lederol, dem Lederersatz der DDR, zurück. Aus dieser Zeit stammte auch der Slogan „Jeder Westler dich beneidet, weil du in Lederol gekleidet". Zum Outfit eines echten Jawafahrers gehörte natürlich der Fuchsschwanz am Zündschlüssel und der Schraubendreher, der am Vorderteil des Rahmen eingesteckt wurde.

Besonders „privilegierte" Edelschrauber mit Zugriff auf eines der seltenen 500 cm³ Königswellenmodelle bauten ihr Traummotorrad auf dieser Basis um, und davon gibt es noch heute Bastler mit sehenswerten Umbauten.

Im nächsten Heft werden sie „Ladykiller", scherzhaft für die British Bike Fraktion, einen der schönsten Caferacer der ehemaligen DDR kennen lernen.

An diesem Eigenbau wurde der 50 cm³ Motor eines Jawa Pionyr verwendet, auch Gabel und Federbeine kamen zum Einsatz, das Produkt ist unterdessen schon 40 Jahre alt