



Die Rumpal von 1929



Das Geburtsjahr der Villiers war 1930

Das Kultobjekt Jawa und die Königswelle

Teil 1 Text | Fotos: Jürgen Kiebllich



Im schönen Vogtland existiert ein Verein von Jawa-Freunden, deren Mitglieder sich die Pflege der „böhmischen Produkte“ sowie deren Traditionen an ihre Fahnen geheftet haben. Einige gestandene benzingetaufte Männer und auch Frauen widmen sich nicht erst seit der Clubgründung am 24.03.2000 mit Leidenschaft und viel Hingabe dem Kultobjekt „JAWA“ in ihrem Club in Auerbach. Alljährlich organisieren sie schon über eine geraume Zeit bekannte gute Veranstaltungen zu diesem Thema in und um Auerbach. Unterdessen haben die Präsentationen einen großen Besucher- und Freundeskreis erreicht, auch über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus. Dieses Thema sollte doch einer tieferen Betrachtung unterzogen werden, denn besonders in Westsachen erreichte die Jawa einen hohen Kultstatus in der früheren DDR – nicht nur, weil das Produkt Motorrad Jawa in der DDR sowie im gesamten sozialistischen Ausland mit der „3 1/2“, so lautete die volkstümliche liebevolle Bezeichnung, als hubraum- und leistungsstärkstes Motorrad zu erwerben war, sondern auch deshalb, weil hier der größte Verbreitungsraum der „WISMUT“ (Uranbergbau der DDR, 1946 – 1954 unter SAG der Sowjets, danach bis 1990 SDAG) ansässig war. Die Kumpels wurden zur Leistungsstimulierung mit allen Waren und auch hohen Löhnen sehr bevorzugt bedient, so auch mit der äußerst begehrten 350-cm³-Maschine aus der CSR. Wir drückten uns 1954 am Schaufenster der „WISMUT-HO“ die Nasen vor Begeisterung platt, als sie dort erstmalig ausgestellt wurde – sie war ja für uns unerreichbar!

Anlässlich der Veranstaltungen der Jawa-Freunde, insbesondere beim „Jawa 500 Treffen“, fällt eine ganz besondere Maschine auf. Eine Maschine mit dem relativ seltenen 500-cm³-Viertaktmotor, denn diese wunderschöne Ma-

schine ist ein Unikat. Es handelt sich hierbei um den Nachbau eines Prototypen, der entwicklungsreif leider nie in Serie ging. Der Vereinsvorsitzende Dieter Hadrava aus Auerbach-Mühlgrün hat diese Maschine, meisterhaft und

originalgetreu, perfekt selbst nachgefertigt. Das soll eigentlich der Ausgangspunkt für das folgende Thema und ein Rückblick auf die Firmengeschichte in Tynec sein. Als im frühen 20. Jahrhundert

auch in der Tschechoslowakei die Motorradfabriken wie Pilze aus der Erde schossen, existierte in Prag eine Waffenfabrik, deren Namen lautete Zbrojovka. Der Besitzer, Ingenieur Frantisek Janecek, hatte die Fabrik 1922 im Prager



Die 350er-OHV aus dem Jahr 1935



Das Leichtkraftrad Robot, 1937



Die Legende Perak 10, 1948

Vorort Nusle in einem ehemaligen Gasthaus gegründet. Als junger Ingenieur, am 23. Januar 1878 in Kloster nad Dedinou geboren, volontierte Janecek 23-jährig in Holland beim Bau dynamisch elektrischer Maschinen. 1929 wollte Janecek, um die eigene wirtschaftliche Lage zu verbessern, in einen anderen Industriebereich expandieren. Da auch in dieser Zeit die Motorradfabriken in Böhmen wie Pilze aus der Erde schossen, wie die renommierte Firma Laurin & Clement mit dem ersten Motorrad der Welt, animierten deren Erfolge. Janecek, der Maschinenbau studiert hatte, fasste den Entschluss, auch in diesen Industriezweig einzusteigen. Tatsächlich wurden zu dieser Zeit noch 90 % der in der Tschechoslowakei verkauften Motorräder aus dem Importgeschäft angeboten. Janecek stellte 1929 sein erstes Motorrad vor, aufgrund einer Lizenzvergabe von der deutschen Firma Wanderer baute er ein Motorrad dieser Marke beinahe detailgetreu nach.

Das Erstlingsprodukt war die Jawa 500 OHV „Rumpal“. Der Firmenname setzte sich aus den Anfangsbuchstaben von Janecek

und Wanderer zusammen und blieb bis heute so erhalten. Der Motor des Modells arbeitete nach dem Viertaktprinzip, der Getriebe-Blockmotor hatte einen Hubraum von 498 cm³ und wurde OHV gesteuert. Die führenden Köpfe des Unternehmens neben dem Firmenchef Janecek waren der Briten George William Patchett als ehemaliger Rennfahrer, Rennleiter und Konstrukteur sowie der junge Ingenieur Josef Jozif.

Die 175-cm³-Maschine „Villiers“ von 1932 war das nächste nennenswerte Produkt aus der Fabrik in Nusle. Janecek jun., ebenfalls studierter Ingenieur wie sein Vater, arbeitete aus Studiengründen über Jahre in England und stellte die Verbindung zu Villiers her. Ein bei Villiers produzierter 172-cm³-Zweitaktmotor mit Nassenkolben passte in Janeceks Konzept, und er erwarb dafür eine Lizenz zum Nachbau. Im Mai 1932 wurde die Maschine bereits der Öffentlichkeit auf dem Prager Autosalon präsentiert.

Es folgte die Produktion der 350 SV, diese wurde durch ein neues prestigeträchtiges Modell, die 350 OHV 1935, abgelöst. Die beiden Modelle 350 SV und

OHV wurden anlässlich des Großen Preises für Automobile auf dem Masarykring bei Brno vorgeführt. Die optisch gut gelungene OHV mit ihrem markanten Viertaktsound aus einem Zylinder und 15 PS Leistung hielt sich bis 1945 im Produktionszeitraum über sechs Jahre.

Die gesteigerte Wirtschaftslage in der Tschechoslowakei um die Mitte der 1930er-Jahre gestattete den Firmen in verschiedenen Industriezweigen eine Erhöhung ihrer Produktion, so auch in der Fahrzeugindustrie. Für Jawa wuchs aber auch wieder eine Konkurrenz im eigenen Land in Form der erstarkten Firma CZ aus Ceska Zbrojovka heran, da wurden sehr schöne Zweitaktmodelle mit 175 und 250 cm³ Hubraum von Ignaz Kuhl entwickelt.

Janecek, als guter Kaufmann, erkannte die Vorteile eines Leichtmotorrades im Produktangebot und entwickelte die Robot für den „kleinen Geldbeutel“ der zahlreich interessierten Kundschaft. Dieser kleine Einhundertkubiker mit seinen 2,6 PS aus dem Einzylinder-Zweitaktmotor wurde zwischen 1937 und 1945 in erheblichen Stückzahlen verkauft. Natürlich wurden davor und auch danach eine ganze Reihe bemerkenswerter Modelle entwickelt und in die Serie übergeleitet, aber das kann hier nicht abgehandelt werden. Überwiegend waren es Zweitakter, aber auch Viertakter und Sportmodelle, eine ganze Reihe an bemerkenswerten Prototypen versanken wieder klanglos in der Versenkung – leider. Dazu gehörte 1944 ein Versuch mit einem Zweizylinder-Viertaktmotor OHC gesteuert, es war wohl zu spät am Ende des II. Weltkrieges.

Am Ende der Aufzählungen aus der Vorkriegsära soll aber noch ein Prototyp genannt werden. Aufgrund verschiedener Versuche mit Zweitakttern stellten die Techniker 1942 ein Modell mit Einzylindermotor vor. Dieser Prototyp mit 250 cm³ Hubraum leistete 8 PS bei 4.000 Umdrehungen/min. Hier wurde der Name „Perak“ geprägt – ein Name, welcher von 1946 bis 1956 in verschiedenen Modellen eine enorme Renaissance und große Bedeutung erlebte und noch heute einen guten Klang in den Ohren der Kenner hat.

Die Perak 18, 350 cm³, 1950

MOTORSPORT für Zuhause

BÜCHER

AWO

Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

DIE CECHE – BÖHMERLAND-MOTORRÄDER

Das legendäre technische Erbe eines deutschen Kraftfahrzeugpioniers



9,90 Euro

SOWJET. MOTORRÄDER

Zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

DKW

Motorradsport 1920 – 1939



19,- Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info