



Die „Kyvacka“, das Superbike der DDR 1970, 350 cm<sup>3</sup>



Die 15/02 von 1955 mit Königswelle

# Das Kultobjekt Jawa und die Königswelle



Teil 2 Text | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Hilmar Bruch (2)

*Nun sollten sich die Früchte der gefahrvollen, geheimen Entwicklungsarbeit während der deutschen Naziherrschaft positiv für den Neustart der Firma auswirken. Ein Modell der „geheimen“ 250-cm<sup>3</sup>-Maschine wurde bei Rennfahrer Antonin Vitvars Schwägerin versteckt, und ein weiteres lag zerlegt in einer Scheune vergraben bei Vitvars Bruder. Die Maschinen für die Produktion waren noch nicht wieder ganz zusammengesetzt, da begann schon die Serienfertigung der neuen Motorräder. Bereits 1945 wurde das Modell bei der internationalen Ausstellung in Paris der Weltöffentlichkeit präsentiert und erhielt für ihre modernen Konstruktionsdetails, ihre gefällige Linienführung sowie für ihre guten Fahreigenschaften eine Goldmedaille. 1946 auf dem Pariser Autosalon war sie das am meisten beachtete Motorrad. Das war die Geburtsstunde der „Perak“ Model 10 – Perak, abgeleitet von Pero-Feder, wegen ihrer Geradweg-Hinterradfederung. Es folgte das Modell 12 mit 350 cm<sup>3</sup> Hubraum. Unverkennbar waren hier die „Gene“ der folgenden Modelle über Jahrzehnte zu erkennen.*

Die „Kyvacka“, die „Schaukel“ der Modellreihen 353, 354 und ihre Nachfolger beherrschten ab 1953 den Markt. Die Hinterradschwinge wurde damit in die Serie überführt, dazu kam die hydraulische Telegabel. Die geschmeidigen Fe-

derungseigenschaften sorgten für den volkstümlichen Namen. Die Maschine wurde stilistisch gelungen großflächig verkleidet, Fächer für Bordzubehör und die Batterie waren in die „Karosserie“ integriert, dazu passend sorgten die 16“-Räder für ein sehr gefälliges Aussehen. Somit wurde dieses Modell, dem Gestaltungstrend internationaler Motorradfirmen angepasst, zu einem der schönsten Fahrzeuge aus dem Hause Jawa. Das ist sie heute noch, zeitlos elegante Linienführung, problemlos in Wartung und Instandhaltung und trotzdem robust im Betrieb. Das verstaatlichte Jawa-Werk wurde 1949 von der Volksregierung beauftragt, ein Motorrad mit 500 cm<sup>3</sup> Hubraum zu entwickeln. Bereits beim Pariser Salon im Oktober 1950 präsentierte Jawa eine 500er-ohc-Maschine. 1952 erschien die 500-cm<sup>3</sup>-Maschine mit der Modellbezeichnung 15/01 auf dem Markt, die Sensation

schlechthin. Die 15/02 folgte während des Jahres 1954. Das Fahrgestell wurde von den Perak-Modellen in einer Weiterentwicklung, dem größeren und leistungstärkeren Motor angepasst, übernommen. Es war der einfache, konventionelle Rahmen aus Vierkantrohren verschweißt. Unter dem Aspekt, die Maschine auch im Beiwagenbetrieb zu nutzen, war der Rahmen stabiler ausgelegt. Der Motor dieser relativ raren Maschine verfügte über eine ohc-Ventilsteuerung mittels klassischer Königswelle. Der Viertakt-Twin ist ein Parallelläufer, wie bei Blockmotoren üblich, hatten Motor und Getriebe ein gemeinsames, durch Kammern getrenntes Gehäuse. Bevor die Königswelle verwendet wurde, kam eine Schnecke für die Winkelübertragung von der Kurbelwelle zum ohc-Kopf zum Einsatz. Dieser Schwachpunkt wurde relativ schnell während der Serie an der

15/01 beseitigt. An der 15/02 wurden ab 1953, der Vernunft gehorchend, neben verschiedenen weiteren Modifikationen am Fahrwerk, die Bremsen verbessert. Offiziell sollen in Tynec etwa 5.000 Stück dieser raren Maschi-



Eine frühe 15/01 mit der „Spirale“ zum Nockenwellenantrieb



Dagegen eindeutig der Antrieb mit Königswelle am Modell 15/02



Das Meisterwerk, eine Replika des Prototypen von 1958

ne für den Inlandmarkt produziert worden sein. Bekannt ist aber auch, dass eine kleine Stückzahl in der DDR zur Auslieferung kam und hier als Eskort-Maschinen bei Staatsempfängen genutzt wurde. Auch an verdiente Sportfunktionäre sollen etwa 15 Maschinen vergeben worden sein.

Der Radstand der Maschine ist mit 1.375 mm angegeben und die Höhe des Schwingsattels (Modell 15/01) mit 710 mm bei 110 mm Bodenfreiheit. Die ölgedämpfte Teleskopgabel hat in der Anfangsphase ihrer Dämpfung ein weiches Ansprechverhalten, dieses verändert sich beim weiteren Einfedern aufgrund der progressiv wirkenden Federn und wird härter. Beachtlich ist aber die Besonderheit, dass die Gabel so fortschrittlich konstruiert war, dass man ihr aufgrund einer eingesetzten Dämpferkartusche ohne Weiteres den Begriff der frühen Upside-down-Gabel zuordnen kann. Die hinteren ungedämpften Geradweg-Federbeine haben aufgrund des Kettenantriebs der Maschine einen relativ geringen Federweg. Die Raddimensionen betragen vorn 3.25-19" und hinten 3.50-19".

Ein Jawa-Liebhaber, der 1957 in der DDR unbedingt eine der 500-cm<sup>3</sup>-Maschinen offiziell erwerben wollte, schrieb seine Bitte direkt an das Werk und bekam auch eine Antwort darauf –allerdings war es eine Ablehnung. Völlig korrekt wurde ihm mitgeteilt, dass diese Modelle nur in geringer

Stückzahl für den Behördenbedarf im eigenen Land, insbesondere für die Polizei der Tschechoslowakei produziert werden.

1957 arbeitete man an weiteren Modifikationen des Modells 16. Besonderes Augenmerk wurde den besseren Fahreigenschaften in punkto Fahrwerk geschenkt, und in der Erprobung testete man die Maschine mit einer Hinterradschwinge, die sich ja bereits in der Rennausführung bestens bewährt hatte. Leider konnte das als Prototyp entwickelte Schwingenfahrzeug nicht mehr in die Produktion übergeleitet werden, da diese 1958 eingestellt wurde. Nur sehr wenige Maschinen (evtl. keine zehn Stück) wurden gefertigt; das modifizierte Fahrgestell der Kyvacka kam zum Einsatz. Es wurde mit 16"-Rädern für eine Serienmaschine sowie mit 19"-Rädern für eine Sportversion experimentiert,



Der Erbauer Dieter Hadrava in Aktion

die schön geschwungene Karosserie gab der Maschine eine geschmackvolle Linie.

Jawa-Experte Dieter Hadrava aus Auerbach im Vogtland machte es sich zur Aufgabe, dieses stilistisch schönste Modell aus der Reihe der Königswellenmaschinen in perfekter Ausführung nachzufertigen und hat es damit der Nachwelt erhalten. Man darf diese Maschine absolut als das Meisterwerk eines begabten „Edelschraubers“ bezeichnen. Auch in der Tschechischen Republik hat ein ehemaliger Rennfahrer solch ein Meisterstück erstellt.

Das Ende der exotischen Maschine war nicht aufzuhalten. Leider – gerade deswegen – sollte jeder Besitzer einer solchen „Diva“ pfleglich und sorgsam mit ihr umgehen. Dabei sind die Jawa-Freunde Vogtland beispielgebend, und sie machen mit vielen Aktivitäten, unter Führung ihres Vereinsvorsitzenden Dieter Hadrava auf sich und die tollen Maschinen aufmerksam.

Auch einige pfiffige Motorradliebhaber in der ehemaligen DDR schmuggelten einzelne Maschinen, in Teilen zerlegt, über die „grüne Grenze“ und fuhren dann mit Papieren anderer Jawa-Typen im Straßenverkehr der DDR. Von mindestens zwei Umbauten mit dem Königswellenmotor in englischen Fahrwerken von AJS und Norton existieren Fotos (siehe „Top Speed“ 07/2008).

## MOTORSPORT für Zuhause

### BÜCHER 90 JAHRE SCHLEIZER DREIECK



34,- Euro

### AUDI 11 X 24 H

Die Erfolgsgeschichte von LeMans



15,- Euro

### AUSSTELLUNGS- KATALOG

Schriftenreihe des Museums für  
sächsische Fahrzeuge Chemnitz



14,90 Euro

### ZWISCHEN FAHRERLAGER, START UND ZIEL



28,- Euro

Bestellung unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)