

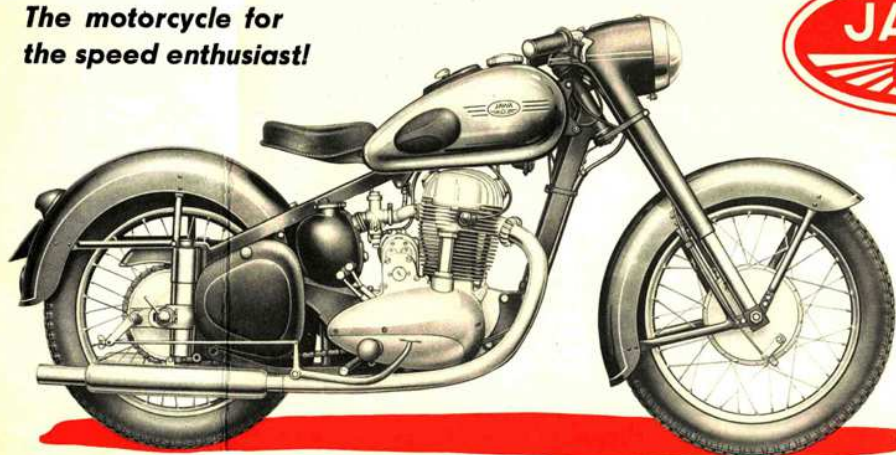
„Velorex“ - JAWA Typ 15/00 500ohc Gespann 1952



Ing. Frantisek Janecek betrieb bei Prag eine Waffenfabrik. 1929 erwarb er die Lizenz zum Bau der deutschen Wanderer Motorräder (bei der Suche nach Partnern war auch Puch kurz im Visier gewesen). Aus den Anfangsbuchstaben beider Namen ergab sich die Bezeichnung Jawa. Die Konstruktion war allerdings nicht besonders fertiggedacht (Motor- und Getriebeproblem waren ebenso alltägliche Ereignisse wie brechende Preßstahlrahmen) und das Produkt daher schwer absetzbar. Janecek gab aber nicht auf, engagierte den englischen Techniker George William Patchetts und kümmerte sich um den

Erwerb weiterer Lizenzen – auch die kamen von der Insel, speziell genannt sei hier der Zweitakt-Motorenspezialist Villiers. Deren Technologie prägte Jawa bis weit in die 50er Jahre (in der unser Fotomodell entstand), die Marke ist in unseren Breiten hauptsächlich für blau dunstende Motorräder mit 125 und 250er Motoren und für ihre Erfolge im Geländesport bekannt. 15 Siege bei Six Days Fahrten zeichnen hierfür verantwortlich, und die Dominanz bei Eis- und Grasbahnrennen war legendär (eine Folge der „Einverleibung“ der auf Bahnmaschinen spezialisierten Marke ESO).

*The motorcycle for
the speed enthusiast!*



Letzteres bringt uns aber unserem eigentlichen Thema schon näher, denn die Bahnrenner waren ebenso mit hauseigenen Viertaktern bestückt wie die Straßenrenner, die auch nicht ganz erfolglos waren. Schon in den dreißiger Jahren baute Jawa 350er Modelle mit Viertaktmotoren, die obengesteuerte Variante sah (allerdings nur) beim ersten Hinsehen sogar aus wie ein Königswellenmodell. Aber erst der 1952 vorgestellte Typ 15/00 hatte tatsächlich einen OHC Motor, ausgeführt als Parallel Twin. Zu diesem Zeitpunkt war Jawa bereits verstaatlicht und mit den Marken CZ, ESO und Ogar zusammengeschlossen worden. Vielleicht wird deshalb eine Jawa in Österreich häufig etwas gering geschätzt und als Ostblock—Traktor herabgesetzt. Zu Unrecht, wenn wir uns diese bildschöne, knallrote Maschine mit den leicht nach vorn geneigten Zylindern betrachten: das Aggregat sitzt in einem stabilen Vierkant-

Stahlrohrrahmen und zeigt die gekapselte Nockenwelle nach rechts außen, wo sie allerdings von dem ebenfalls in ferrarirot lackierten Velorex Seitenwagen verdeckt wird. Teleskopfederung vorne und hinten gehörten in diesen Baujahren schon zum Standard. Sehr modern wirkt die in die Gabelführung integrierte Lampenverkleidung. Dass dieses Detail sehr an die englische Triumph erinnert, kommt nicht von ungefähr, allerdings waren es nicht die Jawa Designer, die da über den Teich geschickt haben: der Chef von Triumph, Ted Turner, hatte sich 1946 auf dem Pariser Salon die dort ausgestellte 250er Jawa scheinbar sehr genau angeguckt ...Obwohl die Bedienungsanleitung gleich mehrsprachig gedruckt wurde, kam die 500er nie in den Export. Es musste erst der eiserne Vorhang fallen, bevor dieses 28 PS starke und knapp 150 Km/h schnelle Motorrad als Oldtimer auch in andere Länder ausgeführt werden konnte – heute, wo Tschechien Mitglied der EU ist, kein Thema mehr ...



