

VINTAGE JAWA 300 CL



# PRAGER FRÜHLING 2.0



**TEST.** MIT TSCHECHISCHER LIZENZ WERDEN IN INDIEN WUNDERSCHÖNE EPIGONEN AUS DEN FÜNFZIGERJAHREN GEFERTIGT – MUSEUMSREIFE GLANZSTÜCKE MIT DEM SCHMELZ DER GUTEN, ALTEN ZEIT.

Text: [Peter.Schoenlaub@motorrad-magazin.at](mailto:Peter.Schoenlaub@motorrad-magazin.at) | Fotos: Kurt Pinter



**M**it gängiger Vintage-Mode hat diese Jawa nichts zu tun. Während die Bestseller dieser Liga – Modelle wie Ducatis Scrambler oder BMWs R nineT – Stilmittel vergangener Tage aufgreifen und modern interpretieren, scheint die Jawa 300 CL einem Motorrad-Poesiealbum zu entspringen – verfasst von einem Romantiker, weichgezeichnet und handkoloriert im betulichen Stil der Wirtschaftswunderjahre.

Bevor wir das kleine Juwel unter die Lupe nehmen, blenden wir kurz zurück und sprechen wir über: Jawa. Fast schon vergessen taucht die alte, tschechische Marke plötzlich wieder auf und weckt allein schon mit dem

Klang ihres Namens Erinnerungen. Gegründet wurde sie 1929, als Frantisek Janecek mitten in der Weltwirtschaftskrise die Motorradfertigung der maroden Ostdeutschen Firma Wanderer übernahm; deren Autofertigung ging kurz darauf an die Auto Union, Vorläufer von Audi. Aus den Anfangsbuchstaben seines eigenen Namens und der übernommenen Firma formte er eine neue Marke: Jawa.

Richtig Fahrt nahm Jawa erst nach dem Krieg auf, als man anerkannt fortschrittliche Bikes fertigte und mit einigen Entwicklungen sogar Maßstäbe setzte. In diese Zeit fallen auch die Typen 353 und 354, auf die unser Testbike stilistisch Bezug nimmt.

In den Heydays der Fünfziger wurde das tschechische Label zu einem führenden europäischen Hersteller, der das Gros seiner Exportware natürlich in die Bruderstaaten des Ostblocks lieferte, vor allem in die DDR und Russland. Aber auch Österreich wurde mit Jawas bedient. Verantwortlich war Josef Faber Senior, der sein heute so erfolgreiches Unternehmen 1948 als Jawa-Importeur gründete.

Wie für so viele legendäre Motorradhersteller wurde auch für Jawa die Luft ab Mitte, Ende der Sechzigerjahre dünn. Das Zweirad verblasste im Glanz der Automobile, die für eine größere Masse leistbar wurden. Die Flucht in Nischen – Mopeds vor allem,

aber auch Kuriositäten wie Motorrad-Anhänger (nicht zum Draufstellen, sondern zum Nachziehen!) – sorgte dafür, dass der Markenmythos auf kleiner Flamme durch die Jahre simmern konnte und im Gegensatz zu einstigen Größen wie Puch überlebte.

Heute kümmert sich ein kleines Team südlich von Prag – in Tynec nad Sázavou – um die Pflege der Marke und den Weiterbestand einer kleinen Modellpalette. Schwerpunkt ist eine neue Modellreihe an Viertaktern, die man in China auftragsfertigen lässt und in Tschechien endmontiert. Es sind drei 350er-Modelle: ein klassisches Nakedbike, ein Scrambler und ein vollverkleideter Café Racer.

Nebenbei hat man die Markenrechte für den asiatischen Raum im Jahr 2016 an ein Tochterunternehmen des gewaltigen Mahindra-Konzerns in Lizenz vergeben. Die „Classic Legends Private Ltd.“ fertigt seit 2018 drei Modelle, mit denen man vor allem am Heimmarkt ein Gegengewicht gegen die wachsende Popularität von Royal Enfield schaffen will: Das Programm besteht aus unserem Testbike als klassische Variante, einer etwas zeitgenössischeren Abwandlung namens Forty Two und einem witzigen Bobber mit frei schwebendem Sattel namens Perak.

Ursprünglich war nicht geplant, diese indischen Jawas auch nach Europa zu bringen; hierfür waren ja die in China gefertigten Stücke gedacht. Allerdings dürfte der überraschend große Erfolg dieser Baureihe am Subkontinent zu einem Umdenken geführt haben. Mittlerweile wird die 300 CL auch auf der offiziellen Homepage geführt, und der rührige österreichische Importeur (Congenia GmbH) konnte sich ein erstes, kleines Kontingent sichern.

Damit stehen wir nun endgültig vor dieser kleinen Inderin mit tschechischem Pedigree, die man ansatzlos ins Herz schließt wie einen treuherzig blickenden Hundewelpen.

Der Moderne wird hier ganz offensichtlich abgeschworen, dem Fortschritt lächelnd der Rücken gekehrt –



*DIE INDERIN MIT  
TSCHECHISCHEM  
PEDIGREE  
SCHLIESST MAN  
SO SCHNELL INS  
HERZ **WIE EINEN  
TREUHERZIGEN  
HUNDEWELPEN.***

doch der Schein trügt, zumindest ein wenig. Der hier verbaute Einzylinder fußt nämlich auf zeitgemäßen Konstruktionsmerkmalen, verfügt neben Wasserkühlung sogar über Vierventiltechnik und zwei oben liegende Nockenwellen. Das Getriebe schlichtet sechs Gänge, was angesichts der Leistung ein wenig übertrieben scheinen mag. Andererseits: Warum nicht?

Aus der Schublade längst vergangener Tage stammt hingegen die Trommelbremse am Hinterrad, die wiederum zu einem 1-Kanal-ABS führt: Gestottert wird nur am Vorderrad.

Einnehmend sind die Liebe zum Detail und die Sorgfalt in der Verarbeitung, zwei Themen, die man nicht zwangsläufig und ansatzlos mit asiatischen Bikes in Verbindung bringt. Die Jawa 300 CL macht hier in beiden Bereichen sympathische Ausnahmen.

Es beginnt beim großen Ganzen, beim Entwurf der Grundform: Die Proportionen sind stimmig, die Linien passen. Kalkulierter Eyecatcher ist natürlich der zepelinförmige Lampen-

topf, der den Lenkkopf umschließt und das Rundinstrument integriert – ein großartiges Konzept aus einer Epoche, die noch immer fasziniert war von den Gesetzen der Aerodynamik und die gestalterische Eleganz mit technischer Perfektion zu vereinen wusste. Da verzeiht man sogar, dass die viel zu flach stehenden Instrumente schlecht ablesbar sind, teilweise sogar vom umschließenden Blech überdeckt werden.

Dies ist auch insofern schade, weil der Tacho mit seinem goldenen Zifferblatt und dem integrierten, ebenfalls analogen Tankinstrument wie ein edler Zeitmesser wirkt – Art Nouveau in Diensten der Geschwindigkeit.

Nicht gespart hat man mit Jawa-Logos: Gleich zweimal findet es sich an der linken Motorseite unten, rechts zusätzlich auch prominent am Zylinderkopf. Es ziert die verspielte Hupe, den ornamentalen Tankdeckel, die Außenseiten der Fußraster-Gummierungen – und selbstverständlich tief eingepreßt die verchromten Flanken des Tanks. In ähnlicher Üppigkeit gezogene goldene Zierlinien vollenden das Bild eines Motorrads, das dem Luxus im Kleinen huldigt, der sympathischen Aufwertung der Genügsamkeit.

Genauso fährt sich diese Jawa auch: luxuriös im kleinen Rahmen. Es ist eine Bescheidenheit, die keinen Verzicht bedingt, sondern mit Selbstbe-



Ornamentaler Tankdeckel, unzählige Markenlogos und ein spektakulärer, zeppelinförmiger Lampentopf mit integriertem Rundinstrument. Dass man es schlecht ablesen kann, verzeiht man diesem Design großzügig.



## JAWA 300 CL

### **Kosten/Service**

Preis: € 6600,-, motorbez.  
Versicherungssteuer jährlich:  
€ 76,80. Serviceintervall:  
6000 km, Gewährleistung:  
2 Jahre

### **Motor/Antrieb**

Einzylinder, flüssig gekühlt,  
DOHC, 4V, 295 ccm, Verdich-  
tung 11:1, 6-Gang-Getriebe,  
Kette

### **Leistung**

17 kW (23 PS) bei 7000  
U/min, max. Drehmoment:  
25 Nm bei 5750 U/min

### **Fahrwerk**

Doppelschleifen-Stahlrohr-  
rahmen, vorne Telegabel,  
hinten Stahl-Zweiarm-  
schwinge mit zwei Federbei-  
nen, Federweg v./h.: 135/100  
mm, vorne eine 280-mm-  
Scheibenbremse, hinten eine  
153-mm-Trommelbremse,  
Reifen v./h.: 90/90-18 und  
120/80-17, Speichenräder

### **Abmessungen**

Radstand: 1370 mm, Sitz-  
höhe: 765 mm, Gewicht  
(trocken): 182 kg, zul. Ge-  
samtgewicht 322 kg,  
Tankinhalt: 13,2 l

### **Serienausstattung**

1-Kanal-ABS

### **Extras am Testmotorrad**

-

### **Weitere Extras**

-

### **Fahrwerte**

Topspeed: 125 km/h, WMTC-  
Verbrauch: 2,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>:  
67 g/km, Testverbrauch: zu  
kurz getestet



wusstsein auf eine andere Spielart des Motorradfahrens verweist, jenseits von Performance und Dynamik.

Gemeint sind Genuss und spielerische Freude an den einfachen Dingen. Etwa am sanften Motorlauf, dessen Eleganz möglichen Vibrationen keinen Raum gibt und den Auspuffsound keine Dominanz zugesteht. Das Fahrwerk ist komfortabel, die Sitzhaltung entspannt, die Bremsen erledigen ihre Aufgabe kompetent, aber ohne Grimmigkeit.

Damit stellt die Jawa einen Gegenentwurf zu kleinen Cruisern dar, besonders was die Haltung zur Fortbewegung betrifft: Man wandert ohne Hast durch die Landschaft, kommt ganz selbstverständlich zu einem entspannten Tempo, das vorgegebene Limits gar nicht erst

ausreizt: 80 reicht selbst dort, wo man 100 fahren könnte – dafür sind Blicke links und rechts der Fahrbahn erlaubt.

Freilich darf man auch schneller fahren. 125 sind möglich, was aber vom Motor nicht mehr mit ähnlichem Gleichmut hingenommen wird. Mit Nonchalance führt er den Fahrer wieder auf die richtige Fährte und erzieht somit zu Gleichmut und Gelassenheit.

Daunenweich eingepackt in diese unschuldige Art des Fahrens beginnt man hier zu träumen: von einer Welt, als die fernen Ziele noch Gardasee oder Riviera hießen, man Hüte trug und Briefe schrieb, Sparbücher unter die Matratze schob, der Mann noch im und nicht am Mond war – und ein kleines Motorrad zur großen Freiheit wurde. ■