

PILSEN, BUDWEIS, BRAHMAPUTRA



TEST. AUSFAHRT MIT EINEM BOBBER, DER DIE EXOTIK DES INDISCHEN SUBKONTINENTS MIT DER RUHMREICHEN MOTORRADGESCHICHTE UNSERES NACHBARLANDES VERBINDET.

Text: Peter.Schoenlaub@motorrad-magazin.at | Fotos: Jürgen Skarwan



Lässige Silhouette, die die Wahrnehmung in die Irre führt: Nicht der Sattel schwingt, sondern die vermeintlich starre Schwinge; und die dünnen Auspuffröhren verfügen über einen versteckten Sammler unter dem Motor.



Jetzt bauen die auch noch einen Bobber, könnte man seufzen und im ersten Moment über den Verlust des Erbguts und der Tradition schwadronieren. Bis man ein Geschichtsbuch aufschlägt und auf Jawas der späten Vierzigerjahre stößt. Mit 250 und 350 Kubikzentimeter Hubraum stellen sie ein fast deckungsgleiches Bild der Neuauflage dar. Und noch verblüffender wird's, wenn man sich Prototypen für die damals revolutionäre 500-ohc ansieht – abgesehen von ein paar Details wie der seinerzeit üblichen Trommelbremse und der seitlich am rechten Zylinder verlaufenden Königswelle sind wir hier endgültig auf die Schablone für die Pérák des Jahres 2022 gestoßen.

„Pérák“ hießen die Modelle übrigens auch schon in der Nachkriegszeit. Damit wurde allerdings kein Motor bezeichnet, sondern der Rahmen, der mit einer damals üblichen Geradwegfederung am Hinterrad bestückt war: Péráks, das waren die „Gefederten“.

Die Pérák der Neuzeit verdanken wir nicht dem in Tschechien ansässigen Unternehmen Jawa, zumindest nicht direkt. In der Zentrale werden noch immer Teile für die legendären Zweitakter hergestellt, außerdem komplettiert man eine neue 350er-ohc-Serie mit Viertaktmotor, die man in China auftragsfertigen lässt.

Um noch zusätzlich Kohle zu lukrieren, wurde der Markenname außerdem an den indischen Großkonzern Mahindra lizenziert – allerdings beschränkt auf den südostasiatischen Raum. Dort begann man vor ein paar Jahren ausgehend vom Vierziger- und Fünfzigerjahrestil ein völlig neues Modell zu entwickeln und auf den Markt zu bringen: die Jawa 300 CL (Test in



Wunderschöne, wenn auch nicht immer ganz praktische Details; das in den Lampentopf integrierte Instrument steht beispielsweise viel zu flach, spiegelt und verdeckt die näher beim Fahrer gelegenen Anzeigen.

JAWA 350 CL PÉRÁK

Kosten/Service
Preis: € 7500,-, motorbez.
Versicherungssteuer jährlich:
€ 90,58, Serviceintervall: 6000
km, Gewährleistung: 2 Jahre

Motor/Antrieb
Einzylinder, flüssig gekühlt,
DOHC, 4V, 334 ccm,
Verdichtung 11:1,
6-Gang-Getriebe, Kette

Leistung
22 kW (30 PS) bei 7500 U/min,
max. Drehmoment: 33 Nm
bei 5500 U/min

Fahrwerk
Doppelschleifen-Stahlrohrrah-
men, vorne Telegabel, hinten
Stahl-Zweiarmschwinge mit
Zentralfederbein, Federweg
v./h.: 135/100 mm, vorne eine
280-mm-Scheibenbremse,
hinten eine 240-mm-
Scheibenbremse, Reifen v./h.:
100/90-18 und 140/70-17,
Speichenräder

Abmessungen
Radstand: 1485 mm, Sitzhöhe:
750 mm, Gewicht (trocken):
175 kg, zul. Gesamtgewicht:
322 kg, Tankinhalt: 13,2 l

Serienausstattung
LED-Heckleuchte,
Lenkerenden-Spiegel

Extras am Testmotorrad

Weitere Extras

Fahrwerte
Topspeed: 125 km/h,
WMTC-Verbrauch: 3,1 l/100 km,
CO₂: 70 g/km, Testverbrauch:
zu kurz getestet

Motorradmagazin 1/21). Dieses Modell war ansatzlos erfolgreich und konnte sogar dem *local hero* Royal Enfield bedeutende Marktanteile abjagen.

Der große Zuspruch führte zu zwei Konsequenzen: Zum einen werden die ursprünglich nicht für Europa gedachten „indischen“ Jawas nun auch in unseren Breiten angeboten und zum anderen wurde das Modellprogramm ausgeweitet. Und damit sind wir nun endlich bei der Pérák angelangt.

Im Gegensatz zur lieblichen, freundlichen, chromblitzenden 300 CL gibt sich die Pérák schon beim ersten Kennenlernen zurückhaltender. Motor, Rahmen, Lenker, Räder, Schalldämpfer – alles ist mattschwarz ausgeführt, genauso sind es die lackierten Teile wie Tank, Seitendeckel und Kotflügel. Chrom darf nur mehr an wenigen Stellen glänzen, etwa am schönen Tankverschluss.

Diese optische Düsternis ist natürlich dem Zeitgeist geschuldet, der Bobber oder generell Cruiser eher im schattigen Geläuf des „Dark Custom“ sieht, den Harley vor ein paar Jahren ausgerufen hat. Sie kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei aller Zurückhaltung in Farbe und Glanz viel Liebe

ins Detail gesteckt wurde; vor allem aber verteilten die Designer das Jawa-Logo in aller Großzügigkeit, bis hin zu den Gummi-Griffen und -Fußrastern.

Optisch erinnert die Pérák mit ihrem stilisierten Schwingsattel und dem „frei stehenden“ Hinterrad natürlich sofort an die Triumph Bonneville Bobber, wobei ja der oben genannte Blick in die Geschichtsbücher jeden Verdacht des Abkupferns sofort im Keim erstickt. Wenn, dann aus der eigenen Historie!

Obwohl die neue Pérák natürlich auf der 300 CL aufbaut, so wurde doch auch erstaunlich viel verändert, nicht zuletzt der Motor. Durch ein Hubraumwachstum stehen nun mehr Leistung und Drehmoment zur Verfügung, was sich beim Fahren sofort bemerkbar macht.

Der hübsche Einzylinder ist ja grundsätzlich ziemlich modern aufgebaut, mit DOHC-Zylinderkopf, Vierventiltechnik und Flüssigkühlung; auch das Getriebe sprengt mit sechs Gängen das übliche Maß in dieser Liga.

Diese sechs Gänge wollen aufgrund der kurzen Übersetzung auch emsig gewechselt werden, was dank einer guten Kupplung und präziser Schaltvorgänge gern erledigt wird. Ab rund 60 Stunden-

Großartiger Gag: die in den Sattel integrierte, runde LED-Heckleuchte; unter dem Sitz erkennt man das schräg angeordnete Federbein; ganz unten ein Blick auf den langgestreckten Lampentopf und den wunderbaren, verchromten Tankverschluss.



kilometern läuft der sechste Gang rund und reicht damit für alles Weitere.

Die im Vergleich zur 300 CL zusätzliche Power bedingt dann auch, dass man gerade im Bereich des Landstraßen-Limits, also 100 Stundenkilometer, mehr Reserven hat. Wird der Motor dort ab 80 schon unwillig, so dreht die Pérák hier noch entschlossen weiter und fröhlich auch bis zum amtlichen Topppeed von 125.

Ein paar kleinere Vibrationen hier und da muss man vor allem beim Ausreizen der Drehzahl in Kauf nehmen, aber beim entschleunigenden Cruisen auf der Landstraße im höchsten Gang läuft alles sanft. Wie überhaupt der Einzylinder fein abgestimmt ist und bei artgerechter Bewegung wenig Lastwechsel besitzt sowie akustisch zurückhaltend agiert.

Einen angemessenen Job erledigen die Bremsen, wobei sich die Mitarbeit der Hinterbremse empfiehlt, um im Bedarfsfall knackigere Verzögerungswerte zu erreichen.

Das genussvolle Cruisen übers Land wird zu guter Letzt auch durch eine halbwegs tolerante Federung protegiert. Bobber mit konzeptbedingt ultraniedriger Sitzhöhe (750 Millimeter) müssen ja mit kurzen Federwegen leben, was

der Pérák gut gelingt. Natürlich kann sie keine Sänfte sein, doch die ärgsten Verwerfungen, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden zumindest so weit gedämpft, dass die Wirbel nicht wie Kastagnetten aneinanderschlagen.

Ebenso dem lässigen Auftritt geschuldet ist die Sitzhaltung auf dem schön geschwungenen Einzelsitz im Sattel-Look (der vielleicht eine Spur zu hart geraten ist). Hier muss man wissen, worauf man sich einlässt, aber immerhin ist die Ergonomie keineswegs so, dass sie einem schöne Tagesausflüge verleidet; zum Nordkap wird man mit einer Pérák ohnehin nicht aufbrechen – zumindest nicht ohne eine große Portion Entschlossenheit.

Stattdessen wird man den Lohn für ein klein wenig Leidenschaft durch Stil und Ästhetik ausbezahlt bekommen, beginnend bei den gerade geführten, schlichten Schalldämpfern und den Lenkerenden-Spiegeln über den hinreißenden Lampentopf mit den integrierten (aber schlecht ablesbaren) Instrumenten bis hin zum Hecklicht, das chefmäßig lässig in den Sattel integriert ist.

All das kündigt selbstbewusst: Ja, die bauen jetzt auch einen Bobber. So wie vor 75 Jahren. ■

