

MOTORRAD

GESPANNE

Jubiläum
200.
MOTORRAD
GESPANNE
AUSGABE



AUFWIND OST
Neue Jawa mit Velorex

**UMFRAGE-
ERGEBNISSE**
So tickt die
Gespannszene



NEUER GLANZ
Izh restauriert



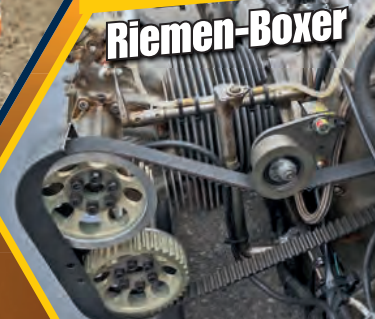
HUNDESÄNFTE VON LÖW
Honda CRF 1100 L
Adventure Sports



MOTOCROSS
MX-Nachwuchs



TECHNIK
Riemen-Boxer



Aufwind 0

Velorex gibt Gas: Mit neuen Modellen, verbesserter Qualität und Ausstattungsvarianten mausert sich die tschechische Beiwagen-Manufaktur derzeit zum Marktführer. Ob die Kultmarke Jawa im Fahrwasser nach oben mitschwimmen kann, steht dagegen in den Sternen.



st





Probate Basis: Der Rahmen der Perak erlaubt einen unkomplizierten Bootsanschluss.

Qualitätsoffensive: Die aktuellen Velorex-Boote wirken insgesamt gediegen.

Ist der Ruf erst ruiniert, lebt es sich ganz ungeniert? Lange Jahre galten die tschechischen Velorex-Beiwagen als kompromisslose Billigheimer. Mit ihren labilen Fahrwerken inklusive der 15er-Radachse taugten sie nur für leichte Zugmaschinen der Klassen bis etwa 27 PS. Gespannbauer mit weitergehenden Ambitionen verstärkten die Chassis in Eigenregie.

Seit geraumer Zeit werden Familienspanne mit Großraumbooten und auch fahrwerktechnisch aufwändige Umbauten leistungsstarker Motorräder immer weniger nachgefragt – schlichte Kombinationen stehen zunehmend im Fokus. Dass mit dieser Entwicklung preisgünstige und leichte Einplätzer-Seitenwagen Konjunktur haben, liegt auf der Hand.

Dem traditionsreichen tschechischen Gespannbauer Velorex kommt diese Entwicklung sehr entgegen. Ehedem Großserien-Produzent und dann vom Zerfall

des Ostblocks eiskalt erwischt, stellt das massiv geschrumpfte Unternehmen nun in weitaus kleinerem Rahmen Seitenwagen her (siehe Kasten).

Und profitiert dabei von seinem hohen Bekanntheitsgrad. Denn tatsächlich ruiniert war der Ruf von Velorex keineswegs. Schließlich boten die Tschechengondeln viel Mehrwert für kleines Geld und ermöglichten damit so manchen preisgünstigen Gespannubau. Doch erkannte die Familie Kos als jetziger Inhaber, dass neben dem Ausbau des Modellprogrammes auch die Qualität optimiert werden muss.

Mittlerweile sind wesentliche Schritte erfolgt. Aktuell bietet Velorex neben dem Evergreen 562 den insgesamt bequemereren 565 mit nach vorne klappbarem Haubenaufsatz und größerem Heckabteil an. Das Fahrwerk ist stärker dimensioniert und mit einem Pneu in 130/90 - 16 samt breiterem Kotflügel bestückt. Gene-

rell ist eine 20er-Radachse verbaut. Als Zwischenmodell bietet sich der 563 als Kombination aus dem Unterbau des 565 und der schlichten 562-Karosserie an. Damit taugt das zierliche Boot auch für leistungsstärkere Zugmaschinen.

Aber damit nicht genug. Die Tschechen bieten für den 563 und den 565 individuelle Ausstattungen an. Dazu gehört die Innenauskleidung samt praktischer Seitentaschen ebenso wie individuelle Sitzbezüge und unterschiedlich hohe Scheiben. Dank eines kooperierenden Betriebes in Žamberk können die Karosserien in beliebigen Farben passend zum Motorrad lackiert werden. Gepäckträger, Heckbügel und andere Accessoires gehören überdies zum Repertoire.

Als Typ 703 bleibt der praktische 700 im Programm, ebenfalls mit dem modernisierten Chassis. 2024 soll zudem eine Scheibenbremse Einzug halten. Oben-



Gut zugänglich: Der Gasdruckdämpfer lässt sich siebenfach verstellen.



Originell: Die kompakte Tacho-Einheit bietet gleich zwei km/h-Skalen.



Aufgewertet: Serienmäßige Innenauskleidung für alle Velorex-Modelle.



Showelemente: Hinter Kühlrippen und Doppelport steckt ein moderner Kurzhuber.



Naturbelassen: 35er-Teile mit 18-fach justierbarem Bitubo-Lenkungsdämpfer.

drein bekommen alle Gondeln USB-Anschlüsse, an die man das Handy oder andere Verbraucher stöpseln kann.

Weiterhin hat Velorex eine Neuauflage des klassischen 560 im Köcher, mit dem die Seitenwagen-Produktion vor knapp sieben Jahrzehnten begann. In Planung ist überdies ein geräumigeres Boot. „Wir brauchen eine günstige Alternative für größere Zugmaschinen. Diese fehlt uns derzeit“, bemerkt Tomas Kos. Womit er gleich durchblicken lässt, dass Velorex weiterhin auf preisgünstige Offerten setzt.

Weniger klar stellt sich dagegen die Zukunft der Kultmarke Jawa in Europa dar. Seit 1997 ist Jawa Moto s r.o. in Týnec nad Sázavou Rechtsnachfolger der traditionsreichen Marke. Dahinter steckt wiederum Jihostroj, ein tschechischer Produzent von Hydraulikkomponenten für die Automobil- und Flugzeugindustrie. 2016 erwarb der indische Mahindra-Konzern die Markenrechte für Asien. Und zunächst sollten die vom Tochter-Unternehmen Classic Legends in Madhya Pra-

desh produzierten Motorräder auch nur dort verkauft werden.

Doch seit 2020 kommen die Retro-Modelle auch nach Europa. In Deutschland läuft der Vertrieb allerdings sehr schlep-pend an. Ein halbwegs flächendeckendes Händlernetz ist in weiter Ferne. Überdies sind die Motorräder im Vergleich zu etwa Mash oder Brixton zu hochpreisig kalkuliert. Nichtsdestotrotz hat der in Tschechien ansässige Importeur angekündigt, in diesem Jahr weitere Jawa-Modelle bis hin zur 650 OHC nach Deutsch-

land zu bringen (siehe unser Solo-Katalog MOTORRÄDER 2024).

In Österreich dagegen hat sich die Marke konsequenter in Szene gesetzt. Neben dem in Wien ansässigen Importeur Jawa Austria (Scharinger Consulting e.U.) ist auch Congenia – uns vor allem als engagierter Ural-Importeur bekannt – für die Traditions-marke aktiv.

Aktuell werden unter dem Namen Jawa drei Modelllinien angeboten. Aus Indien stammen die



Stimmige Kombination:
Jawa 350 CL Pérák mit Velorex 563.



TECHNIK

Jawa 350 CL Pérák / Velorex 563

MOTORRAD

Motor:

Flüssiggekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 334 cm³, Leistung 22 kW (30 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 33 Nm bei 5500/min, Lichtmaschine 350 Watt, Batterie 12 V/9 Ah, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne Telegabel, hinten Stahl-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Federwege 135/100 mm

Bremsen:

Doppelkolbensattel mit 280-mm-Bremsscheibe vorn, Einkolbensattel mit 240-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v., Pedal h.

Bereifung:

Vorn:..... 100/90 - 18 auf Drahtspeichenrad
Hinten:..... 140/70 - 17 auf Drahtspeichenrad

BEIWAGEN

Karosserie: Velorex 563
Fahrwerk: Stahl-Rundrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung:gezogene Schwinge
Bereifung: .. 130/90 - 16 auf Drahtspeichenrad
Federbein:Hagon
Federweg: 60 mm
Bremsen: Trommel nicht aktiviert
Sitzbreite: 55 cm
Fußraumlänge: 86 cm
Heckraumvolumen:ca. 170 l

GESPANN

Radstand: 1485 mm
Spurbreite: 1210 mm
Vorlauf: 340 mm
Nachlauf VR: 110 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR): 4,22 m
Wendekreis links (Mitte SR): 6,58 m

Leergewicht: 260 kg
Zul. Gesamtgewicht: 430 kg
Tankinhalt: 13 l
Höchstgeschwindigkeit:ca. 125 km/h

Preis: Komplettumbau ab 7.500 Euro

Hersteller: Congenia, Albrechtstraße 26, A-4614 Marchtrenk, Tel.: +43 7243 21510, congenia.com; Jawa: jwamotorcycles.eu, jawa.eu, jawa-austria.at

VERFEINERT

Für die alten Velorex-Boote hat Sidecon schon vor langen Jahren ein optimiertes Fahrgestell entwickelt. Dazu gehören eine verwindungssteifere Anslusstechnik ebenso wie eine belastbarere Radaufhängung mit 20er-Achse. Der Stoßdämpfer wird hinter der Achse angelenkt, dessen Aufnahmen verlängert und verstärkt. Dadurch lässt sich das Velorex-Fahrwerk mit leistungsstärkeren Maschinen kombinieren und bietet mehr Federungskomfort. Ebenfalls im Sidecon-Reperoire ist ein 15-Zoll-Rad mit Pkw-Bereifung und breiterem Kotflügel.

Beiwagenbauer Schöne Linie kreierte den „Veloklapp“, bei dem sich die komplette Haube des Fahrgastraumes für leichteres Einsteigen nach vorne hochklappen ließ. Leider ist der schwäbische Gespannbauer nicht mehr aktiv. Aber vielleicht entwickelt Velorex nun selbst eine entsprechend praktische Lösung. Schließlich sind nicht alle potenziellen Käufer U40 und gelenkig wie Zirkus-Artisten...

Kontakt:

SiDeCon, 31604 Raddestorf, sidecon.de



300 CL und 350 CL Pérák mit modernen, flüssiggekühlten Einzylindern. Dabei erinnert die 300 CL an die Zweitakt-Twins aus den 1950er-Jahren. Unter dem mit Chromblenden verzierten Tank arbeitet allerdings ein flüssiggekühlter kurzhubiger Dohc-Viertakter aus eigener Entwicklung. Aus 295 Kubik produziert er 23 PS bei 7000/min und 25 Nm bei 5750/min. Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Drahtspeichenräder in 19/18 Zoll und zwei Federbeine mit Ausgleichsbehältern bieten eine feine Basis für schlichte Gespannumbauten. Für die hier gezeigte Zugmaschine Pérák im Bobber-Stil wurde er auf 350 Kubik aufgebohrt.

In China wird dagegen die nicht minder klassische 350 OHC produziert. Ihr Einzylinder stammt prinzipiell aus der Honda XR 400 der 1990er-Jahre und kommt in der ein oder anderen Form auch in Modellen von Mash, SWM und anderen Anbietern zum Einsatz. Nicht für die Zulassung im EU-Raum gedacht sind die weiterhin produzierten klassischen Zweitakt-Twins 350/634 und 350 Style, die in Großbritannien oder Mittel- und Südamerika jedoch ihre Abnehmer finden dürften.

Als eingefleischten Gespannfahrer juckte es Congenia-Chef Hari Schwaighofer in den Fingern, den Jawas schmucke Beiboote anzuhängen. Und wie unsere Fotos zeigen, hat die Pérák bereits zum dritten Rad gefunden. Die erste 350 OHC ist am Firmensitz Marchtrenk mittlerweile ebenfalls als Gespann zu begutachten.

Bei unserer Probefahrt im frühlingshaft warmen Donau-Tal erwies sich die Pérák

Evergreen: Optimierter Velorex für kleine Zugmaschinen – hier an einer Virago.



Komfortplus: Beim Velorex 565 lässt sich die Fronthaube vorklappen.

als durchaus spaßige Zugmaschine. Sie zieht ordentlich von unten heraus und läuft kultiviert. Wunder in Sachen Fahrdynamik erwartet niemand, der seinem Gespannbauer einen 400er-Eintopf vor die Werkstatt stellt. Als Bobber kommt

diese Jawa ohne Soziussitz (wofür im Gespannbetrieb auch?) aus, bietet dafür aber einen breiten Lenker. Dem haben die 110 Millimeter Nachlauf des original belassenen Vorderbaus beim Lenken wenig entgegen zu setzen. Die Ver-

arbeitung macht einen weitgehend guten Eindruck, sodass die Pérák – zumal mit dem preisgünstigen Velorex 563 – durchaus eine Alternative zu den Gespannen auf Basis der Singles von Royal Enfield darstellen könnte.

Velorex-Historie

Die Geschichte von Velorex begann vor gut acht Jahrzehnten. Die Brüder František und Mojmír Stránský hatten kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs eine Fahrradwerkstatt namens Moto Velo Sport gegründet und begonnen, ein Microcar zu entwickeln. Der erste Prototyp von OSKAR (kára na ose wie Karre auf Achse) stand 1943 auf drei Rädern, zwei Jahre später ging das Vehikel in Serie. Bis 1971 baute das mittlerweile in Velorex umbenannte und verstaatlichte Unternehmen verschiedene Kleinwagen-Modelle. Als Antriebe fungierten überwiegend Zweitakter von Jawa, aber auch 175er-Einzyylinder von CZ. Der vier-rädrige Nachfolger 435 mit dem 350er-Twin von Jawa floppte und wurde bereits zwei Jahre später vom Markt genommen. 1975 schloss das Werk in Solnice. Bereits 1956 hatte das Velorex-Werk in Žamberk mit der Herstellung des ersten Seitenwagenmodells 560 begonnen. Für 1973 folgte der einfacher zu produzierende 562, der zunächst für die Jawa 350-634 konzipiert war. Bis zum Zerfall des Ostblocks 1990 produzierte Velorex zirka 290.000 Beiwagen und exportierte über die Handelsorganisation Motokov in 62 Länder und fünf Kontinente. Velorex wurde von der politischen Wende und ihren wirtschaftlichen Folgen ähnlich hart wie die gesamte Motorrad-Industrie Osteuropas getroffen. Fast über Nacht waren die wichtigsten Absatzmärkte weggebrochen. So standen in Žamberk nach 1990 einige tausend Beiwagen vom Typ 562 auf Halde, die eigentlich in die Sowjetunion hätten geliefert werden sollen, wie Classic Bikes & Sidecars berichtet. 1992 wurde Velorex in Einzelunternehmen aufgeteilt. Martin und Suzanna Kos traten als geschäftsführende Partner in das Werk Žamberk ein. Mit den fünfzig verbliebenen Mitarbeitern nahm man die Produktion von Autoanhängern auf, um den Wegfall der Seitenwagenfertigung zumindest einigermaßen zu kompensieren. Daneben galt es, Käufer für die riesigen Bestände an Booten zu finden und neue Märkte vornehmlich in Westeuropa und Nordamerika zu erschließen. Nach und nach erwarb das Ehepaar Kos Anteile von den Belegschaftsmitgliedern, bis die Firma 1998 in seinen Besitz überging. Mittlerweile war die Beiwagen-Produktion mit den Modellen 562-09, 563, 565 und 703 wieder aufgenommen worden. 2015 endete die Fertigung von Anhängern. Mit nunmehr zehn Angestellten fokussierten sich die Kos nun ganz auf das Seitenwagen-Geschäft. 2016 traten die Söhne Martin jr. und Tomas in das Unternehmen ein. In Kürze soll Martin die Geschäftsleitung übernehmen, Tomas bleibt für Verkauf und Marketing verantwortlich.

Riesige Stückzahlen: Velorex-Produktion in den 1970ern.



Familienache: Tomas, Suzanna, Martin und Martin jr. (v.li.).



Seit 1998 Alleininhaber: Martin Kos und Gattin Suzanna.

Velorex-Kontakte

Werk:

- CZ-56401 Žamberk,
velorexsidecars.com

Stützpunkthändler D

- Ef-tech, 75417 Mühlacker,
ef-tech.de
- Iwan Bikes, 85276 Pfaffenhofen
an der Ilm, iwan-bikes.de

Stützpunkthändler A

- Congenia, A-4614 Marchtrenk,
congenia.com



Wiedergeburt: Prototyp des Velorex-Klassikers 560 von 1956.



Weiterhin im Programm: Auch der praktische Typ 700 erfuhr einige Modellpflege.



Für Nachahmer: Auf Kundenwunsch verpasste Gössele dem 700 eine Hecktür.

Wenn da nicht die Kosten für die Zugmaschine wären, die mit dem ehrwürdigen Namen Jawa allein gewiss nicht zu rechtefertigen sind. Die Pérák soll in Deutschland 7500 Euro kosten, die vergleichbare Zontes 350 GK liegt bei 5390 Euro. Umbau und Straßenzulassung in Deutschland dürften dank der Geschäftspartner von Congenia

und dank Velorex – wir denken da an Iwan Bikes und Ef-tech – bei einem solchen Vorhaben das geringere Problem sein. Aber wer weiß, vielleicht überdenkt Jawa seine Preispolitik kurzfristig und macht damit einen entscheidend wichtigen Schritt zur Etablierung der Marke auf dem deutschen Markt.

Axel Koenigsbeck



Auch scootertauglich: Velorex 562 an Congenia-Vespa 300 GTS.