

Mein Winterprojekt - Jawa 350 Typ 354

Was macht man(n) wenn es Winter wird und man seine freien Abende jetzt irgendwie ohne Motorrad Touren rumbringen muss? Richtig - man(n) greift zum Schraubenzieher und steckt nur wenige Minuten später bis zu den Ellenbogen in altem Getriebeöl. Nach fast 15 Jahren geht es endlich los - die zu Hause im Schuppen auf ihre Wiederbelebung wartende Jawa 350 (Typ 354) hat es, teilweise zerlegt, auch endlich ins Schwabenland geschafft. Ob ich es tatsächlich hinbekomme den Haufen gut eingölter Eisenteile wieder in eine fahrbares Motorrad zu verwandeln weiß ich selber noch nicht sooo genau. Mal sehen was der Winter so bringt ...

Teil 1: Zerlegen und Sichten
Nachdem ich das Teil vor einigen Jahren für eine symbolische Mark von einer Bekannten gekauft hatte wurde das Mopped (mehr oder weniger fachgerecht) von mir und einem Freund schon mal grob zerlegt und gereinigt. Danach stand es dann - Mangels Zeit und eigener Werkstatt - fast 15 Jahre bei meinen Eltern im Schuppen und wartete. Jetzt hatte ich endlich eine eigene Werkstatt und die Möglichkeit, das Projekt wieder in Angriff zu nehmen. Zunächst musste der Haufen Alteisen aber erstmal vollständig zerlegt und jedes einzelne Teil gesichtet und geprüft werden. Noch gibt es genug Ersatzteile und da bietet es sich an, verschlissene oder beschädigte Teile durch neue zu ersetzen. Das mit dem Zerlegen ging dann erstaunlich schnell. Nach zwei Tagen bzw. etwa 10 Stunden war außer Telegabel und Schwinge alles zerlegt und fein säuberlich sortiert in der Garage verteilt.

Dabei wurde schnell klar, dass die gesamte Elektrik ein Fall für den Mülleimer war. Naja, wenigstens ist außer Kabelbaum und Zündspulen an so einer Jawa nicht viel dran was ersetzt werden müsste. Die 80 Euro dafür sind also schon mal eingeplant. Alles andere war in mehr oder weniger gutem, aber mit Sicherheit zunächst noch brauchbarem Zustand. Jetzt kamen die zwei ersten Herausforderungen. Die Schwinge hatte schon beim ersten kurzen Wackeltest locker 0,5 cm Spiel. Also musste das Schwingenlager raus und geprüft werden. Das es mit der Schwinge etwas länger dauern würde konnte ich in diversen Foren im Netz schon lesen. Also drei Tage lang jeden Abend etwas WD40 auf den Schwingenbolzen geträufelt und an Tag Nummer 4 mit einem großen Hammer ran an die große Reparatur. Mit einem passenden Stahlbolzen und ordentlich Wums ging es zur Sache. Nach etwa 10 Minuten wusste dann sicher auch der gesamte Ort, dass ich gerade den Schwingenbolzen austreiben will. Nach gut einer Stunde hatte das kleine Scheißerchen dann verloren. Ich hatte mir sehr viel Mühe gegeben den Bolzen unbeschädigt aus dem Lager zu bekommen. Nach einer sehr kurzen Sichtprüfung hätte ich mir den Aufwand aber auch sparen können. Der Bolzen war definitiv hinüber da völlig abgeschliffen. Damit wären schon mal weitere 25,- Euro fällig.

Die Gabel leistete weniger Widerstand, allerdings wohl nur deswegen, weil ich mir vorher die Ausbauanleitung und ein paar aussagekräftige Zeichnungen besorgt hatte. Der Lenkkopf nebst Lager sah an sich noch gut aus nur die Muttern waren hinüber bzw. von einem der Vorbesitzer so derb mit nem Meißel bearbeitet worden, dass man sie wohl besser austauschen sollte. Also würden auch hier wieder ein paar Euronen fällig werden. Nachdem der Rahmen vollständig abgestrippt war wurden auch die ersten komplizierteren Reparaturen sichtbar. Einer der früheren Besitzer hatte den Hobel wohl mal kräftig auf die rechte Seite geworfen. Dort waren jedenfalls zwei Halterungen weggebrochen bzw. eingerissen. Beide hatten aber keine tragende Funktion. Die eine hielt das rechte Fußrastenrohr in seiner Position fest, die andere eine der zwei Halteschrauben für den Auspuff. Außerdem war die Halterung für den seitlichen Griff ausgebrochen und die beiden Motorhalteplatten der vorderen Motoraufnahme waren in jeweils einer Bohrung ausgerissen. Mit etwas Stahlblech der passenden Stärke und einem fachkundigen Schweißer sollte das ein lösbares Problem sein. Der Rest sah zunächst mal ganz brauchbar aus. Die Blechteile müssten alle neu lackiert bzw. verchromt werden und alles was "gammelig" war konnte man später noch gegen Neuteile austauschen. Dazu zählten auch beide Räder. Funktional völlig ok sahen sie einfach mal zum Brechen schön aus. Mit Polierwatte allein war da nix mehr zu retten. Aber auch hier gab es genug Ersatzteile zu akzeptablen Preisen. Bilanz nach 18 Stunden Arbeit:

- Jawa vollständig zerlegt
 - Rahmen reparaturbedürftig
 - zwingend notwendige Teile: 326,- Euro (fehlten oder waren vollständig unbrauchbar)
 - optional notwendige Teile: 737,- Euro (sind noch brauchbar aber beschädigt)
- Das einzige was wohl richtig ins Geld gehen würde war der Motor. Bei einem der Kolben fehlte ein Ring und wenn die 80.000 km auf der Uhr stimmten würden wohl auch einige andere Teile überarbeitet oder ausgetauscht werden müssen. Im schlimmsten Fall wäre für 1300 Euro ein komplett überholter Motor fällig. Doch darum werde ich mich später kümmern. Jetzt kommt erstmal der Rahmen dran ...

Teil 2: Rahmen ausbessern
Nachdem der Rahmen nun von allen Anbauteilen, Schrauben und Lagern befreit auf der Werkbank stand, konnte man recht gut abschätzen was alles zu tun wäre. Zunächst mal waren da die beiden Platten der Motoraufhängung. Die ausgebrochenen Bohrungen waren nicht zu reparieren, also mussten neue Platten her. Die anderen Stellen würden sich durch Anschweißen entsprechend nachgefertigter Bleche wohl ausbessern lassen.

Und da war schon das erste Problem: Stahlblech. Als Hobby-Bastler hat man alles mögliche in seiner Werkstatt, nur 2,5 mm bzw. 2 mm starkes Stahlblech war nirgendwo zu finden. Auch die ortsansässigen Baumärkte waren wenig ergiebig. Highlight war ein "Wie, Wo, Was" Mitarbeiter der mir statt 2,5 mm Stahlblech tatsächlich 1,5 mm Aluminiumblech andrehen wollte. "Das geht auch! Das ist robust!". Auf meine Frage, ob er schon mal einen 50 kg schweren Motorblock an einem Stück Alu-Folie hätte hängen sehen, verneinte er etwas beleidigt und ergänzte "Dann müssen Sie mal in einer Autowerkstatt nachfragen. Die haben sicher was da".

Soo schlecht klang die Idee mit der Werkstatt gar nicht. Zwei Autohändler und einen Motorrad-Dealer später hatte ich meine Meinung dazu dann geändert. Am lustigsten war der Besuch beim Ducati-Händler. Abgesehen davon, dass der Mechaniker so derbe schwäbelte dass ich nur jedes 5 Wort verstanden habe, war das Highlight: "Dös hamma nimma. Dös wid au goanima noagfragt." - Klar, wer fragt auch schon nach Stahlblech bei ner Karre, bei der das Bordwerkzeug aus einem Schraubenzieher besteht. Blieben noch diverse Metallbuden und Schlossereien. Ich hatte mir schon Nummern und

Adressen rausgesucht als mir der Zufall etwas nachhalf. Während ich darauf wartete, dass der eben in der Waschanlage per Hochdruckreiniger von Öl und Dreck befreite Rahmen etwas abtropfte, sah ich sie. 3 wunderschöne, alte, völlig ausgeschlachtete Volvo-Oldtimer Karossen vor einer kleinen Autowerkstatt stehen. An den alten Volvo-Schrauber an der Waschanlage hatte ich gar nicht mehr gedacht. Das Tor war offen, also ging ich rein.

Zwei Tage, eine Flasche Rotwein und ein paar lustige Gespräche später hatte ich 3 auf handliche Größe zugeschnittene Stahlbleche in der Hand und auch jemand, der mir selbige dann an den Rahmen schweißen würde. Tja, so einfach kann es manchmal sein. Nicht ganz so einfach war dann die Wahl des passenden Werkzeugs. Meine Werkstatt ist zwar ganz gut ausgerüstet für alles was man so schrauben kann, allerdings bearbeite ich für gewöhnlich keinen Stahl. Dass ich mit meinem BOSCH Bohrhämmer und der Stichsäge nicht wirklich was hinbekommen würde war mir klar. Ich brauchte mindestens noch eine "normale" Bohrmaschine und einen Satz guter Feilen.

Einige Baumärkte und eine nicht genannt werden wollende, 3-stellige Summe später hatte ich dann neben der Ständerbohrmaschine auch noch den Schleifbock sowie einen Satz High-Tech Feilen für meine gut sortierte Werkstatt. Irgendwie sind Baumärkte für Männer eben doch das, was Schuhgeschäfte für Frauen sind. An einem Samstag Nachmittag war's dann soweit. Mit Säge, Feilen, Hammer und Bohrmaschine ging es dem Stahlblech an den Kragen. Nach 3 Stunden hatte sich eine der Stahlblechplatten in 3 ganz passable Ersatzteile verwandelt. Fehlt nur noch das Ausfeilen der Bohrungen (ich hatte beim Shoppen die Rundfeile vergessen) und dann können die kleinen Schmuckstücke angeschweißt werden. Das mit dem Schweißen haben ein paar nette junge Türken in einer Mietwerkstatt erledigt. Mit etwas Glück wird es sogar halten. Der alte Volvo-Schrauber hatte leider so kurzfristig keine Zeit dafür.

Direkt nach dem Schweißen bin ich mit Rahmen, Schwinge und allen noch einigermaßen brauchbaren Blechteilen zu einem Sandstrahl-Profi gefahren. Der hat nur einen kurzen Blick auf den Berg Almetall geworfen und sagte 80,- Euro. Außerdem bot er mir an, die Teile gleich mit einer Grundierung zu versehen. Nachdem ich mir ein paar andere, bereits grundiert Motorradteile angesehen habe (super Qualität!) sind wir uns mit 110,- Euro für Strahlen und Grundieren einig geworden. Damit ist nun zumindest die Basis für den Wiederaufbau geschaffen. Jetzt geht es ans Besorgen von Ersatzteilen und das ist gar nicht so einfach wie gedacht. Teil 3: Ersatzteile beschaffen Bei der Zerlegung der Jawa hatte ich nicht sonderlich genau darauf geachtet, was an der Karre so verbaut war. Mir war eigentlich nur wichtig zu sehen, ob man es noch weiterverwenden kann oder nicht. Und auch dabei habe ich zunächst mal nur eine grobe Sicht- und Funktionsprüfung durchgeführt. Bei den Rädern war recht schnell klar, dass man da wohl besser komplett neues Material verbauen sollte. Bei der Suche nach passenden Ersatzteilen warf ich dann mal einen etwas genaueren Blick auf die alten Räder - da waren tatsächlich zwei verschiedenen Typen verbaut! Während das Hinterrad immer noch vom Typ 354 war, wurde vorn schon mal ein 360er Rad eingebaut. Nun ja, sollte ja nicht weiter schlimm sein. Man kann sicherlich auch vorn wieder ein 354er Rad besorgen. Diesen Plan habe ich dann aber bald verworfen und werde jetzt wohl zwei 360er Räder verbauen.

Auslöser für die Änderung sind geschätzte 5 Stunden die mit dem verzweifelten Versuch verbracht wurden, das hintere Kettenrad vom Träger zu lösen da es so erbärmlich abgenutzt war, dass man es nichtmal mit viel gutem Willen noch hätte gebrauchen können. Doch leider waren alle Versuche vergebens. Ich habe es im Ofen erhitzt, mit Abziehern geknechtet, mit Hämmern bearbeitet und bergeweise WD40 verbraucht - alles umsonst. Das Scheißteil ist so festgefressen dass es sich keinen Mikrometer mehr bewegt. Außerdem ist auch die Zahnung des Trägers so derb abgenutzt, dass hier sowieso ein neuer fällig gewesen wäre - nur leider bekommt man den nirgendwo.

Also werde ich komplett auf 360er Räder umsteigen. Das kostet natürlich ein paar Euro extra die so schon mal nicht eingeplant waren. Außerdem war der hintere Kotflügel an einer Stelle auf guten 10cm komplett durchrostet. Da war nur noch der Lack drauf und ein hübsches Häufchen Rostbrösel drunter. Der musste also auch erneuert werden. Wie der Zufall es will wurde bei eBay gerade ein schwarz lackierter, frisch restaurierter Kotflügel verkauft. 3,2,1 ... meins.

Bei den Seitenverkleidungen sah es ähnlich aus. Die linke war an einigen Stellen derb verbeult und die obere Haltebohrung war komplett ausgerissen. Auch hier wurde ich bei eBay fündig.

Die Lampenverkleidung hatte oben eine heftige Delle und der untere Teil war auch an einigen Ecken seltsam deformiert. Zwar habe ich zunächst beides ganz gut wieder ausbeulen können doch auch hier habe ich vorsorglich schon mal unverbeulte Ersatzteile bei eBay besorgt. Beim Sitzbankträger bin ich noch am Grübeln ob ich den lieber auch gleich neu ordere oder den nun liebevoll wieder zurecht gedengelten, originalen Träger weiter nehme. Schön ist jedenfalls irgendwie anders.

Der Kettenkasten fehlte an meinem Exemplar völlig. Also musste auch hier ein neuer her. Die motorseitige Halterung für selbigen war zwar noch da aber völlig zerschliffen. Diese sowie die entsprechenden Deckel werden dann auch demnächst besorgt.

Aber es gibt sogar noch ein paar Teile, die man direkt so wie sie waren wieder verwenden kann. Der vordere Kotflügel und die Seitenkästen waren noch 1a wobei ich hier schon den Batteriekasten als Ersatzteil mit dem Motorrad zusammen gekauft hatte. Der verbaute war schon völlig hinüber und der Vorbesitzer hatte damals wohl schon einen neuen verbauen wollen. Damit sind dann die Blechteile alle beisammen. Weiter geht es mit dem Fahrwerk. Sowohl die Telegabel als auch die Federbeine schienen funktional OK zu sein. Lediglich der Chrom war, sofern überhaupt noch vorhanden, in miesem Zustand. Also machte ich mich daran, die Federbeine zu zerlegen. Da die ja eh neu lackiert werden mussten und die unteren Chromhülsen billiger gegen neue getauscht werden konnten, wäre das ja sowieso früher oder später fällig gewesen. Bei der Demontage des zweiten Federbeins fällt dann aber plötzlich kein Alu-Ring aus der unteren Hülse sondern nur noch ein Häufchen Alu-Brösel. Fuck. Ohne den Ring geht es nicht, den bekommt man aber nicht mehr. Also entweder 80 Euro für neue Federbeine oder ... für 3 Euro zwei abgewrackte, gammelige Teile bei eBay erstanden. Wenigstens bei einem wird der Ring ja wohl noch ok sein. Die Gabel habe ich dann lieber nicht zerlegt. Ich weiß genau wenn ich damit anfangen, sind neben einem Satz Simmerringe garantiert auch ein paar neue Tauchrohre fällig und die Investition schiebe ich jetzt erstmal nach hinten. Alles andere wurde mittlerweile inspiziert, gereinigt und sortiert. Neben einem ganzen Berg

Schrauben und Kleinteile, die ersetzt werden müssen, ist der Rest noch ganz brauchbar. Allerdings ist "Rest" im Wesentlichen auch nur noch der Scheinwerfer, das Tacho, das Rücklicht sowie ein paar Kleinteile. Alles andere wird ersetzt werden müssen wobei hier die Preise nicht der Rede wert sind. Nur beim Motor wird es wohl etwas teurer werden. Im Netz kämen die nötigen Teile für eine komplette Überholung knappe 500 Euro. Außerdem müsste ich dann ja die neuen Lager irgendwie auch einsetzen und nach der Aktion mit dem Kettenrad habe ich ehrlich gesagt nur wenig Vertrauen, dass ich das hinkommen werde. Um jedes Risiko zu vermeiden habe ich also auch noch einen kompletten (funktionsfähigen) Ersatzmotor bei eBay erstanden. Damit ist der Druck, den Motor zu überholen, zuerst mal weg und die Kasse wird auch wieder etwas entlastet. Nachdem die Liste der zu besorgenden Teile fertig war, ging die Suche im Netz los. Wenn man so einen Haufen Metall bestellen muss, lohnt es sich definitiv die Anbieter und deren Preise zu vergleichen. Einige Stunden später stand fest, dass alles, was man nicht bei eBay gebraucht bekommen kann, direkt von einem Händler in der Tschechei kommen würde. Der hatte zum einen die meist günstigsten Preise und auch eine unglaublich große Auswahl. Einziges Problem - 100 kg Metall zu versenden würde eine ganz hässlich hohe Summe an Porto kosten. Außerdem gab es einige Teile nur im Austausch. Ich hätte also für einiges doppelt Porto gezahlt. Von daher wird ein Besuch bei Freunden in Berlin direkt mit einem kleinen Umweg in die Tschechei verbunden sein :o) Damit ist dann fast alles da, was ich an Teilen brauchen werde. Für einiges muss ich mir aber wohl was einfallen lassen denn manche Sachen gibt es weder bei eBay noch bei den verschiedenen Händlern. So werde ich wohl noch eine Weile nach einem Mitnehmer für das hintere Kettenblatt suchen müssen. Der momentane ist leider nicht mehr zu retten :o) Bilanz nach 40 Stunden Arbeit:

- Jawa wirklich vollständig zerlegt
- Rahmen repariert
- die meisten Blechteile ausgebeult, gestrahlt und grundiert
- zwingend notwendige Teile: 1074,90 Euro (fehlten oder waren vollständig unbrauchbar)
- optional notwendige Teile: 400,90 Euro (sind noch brauchbar aber beschädigt)
- bereits investiert: 480,96 Euro {mospagebreak title=Black is beautiful - Lackieren} Teil 4: Black is beautiful - Lackieren Ich gebe ganz ehrlich zu - das Jawa Rot ist definitiv nicht mein Geschmack. Anhänger originalgetreuer Restaurationen mögen es mir verzeihen, aber diese Farbe kommt definitiv nicht an meine 350er.

Beim stöbern im Netz bin ich aber auch auf einige sehr schöne Exemplare gestoßen, die nicht rot lackiert waren. Neben verschiedenen Blautönen war auch zweimal ein Creme-Weiß dabei. Fand ich zunächst auch ganz cool, aber die handvoll schwarz lackierter Maschinen hatten es mir einfach angetan. Der Entschluß stand fest - diese Jawa wird schwarz werden. Nun ist das mit dem edlen Farbkleid so eine Sache. Ohne einigermaßen professionelles Equipment ist hier kein Blumentopf zu gewinnen. Also entweder zum Lackierer gehen - und ein Vermögen da lassen - oder sich in eine Lackierbox einmieten. Die Alternative mit der "abgehängten Garage" war angesichts der Größe selbiger und mangels technischer Voraussetzungen (keine Abluft, kein Lackierständer, keine Heizung, ...) nicht realisierbar. Glücklicherweise gibt es in Stuttgart unzählige Mietwerkstätten und einige davon haben auch eine perfekt ausgerüstete Lackierbox am Start. Für 50 Euro/h ist man dabei. Glücklicherweise habe ich schon früher verschiedenen Dinge lackiert. Von daher wusste ich schon mal wie es funktioniert. Also hin zur Mietwerkstatt, alles auf Lackierständern verteilen und los gehts. Nach knapp einer Stunde hatten alle Teile eine ganz passable Lackoberfläche als mich mein Schicksal mal wieder einholte. Während ich gerade den Druckluftschlauch mit einem kleinen Ruck nachziehe kommt mein Arm einem Seitendeckel etwas zu nahe. Schepper. Mist. Da liegt er nun und hat ein wundervolles kariertes Relief vom Gitterfußboden. Glücklicherweise sind die Lackschichten noch sehr weich und so lässt sich das Problem mit einem Haufen Lappen, ordentlich Verdünner und erneutem Lackieren wieder beheben. Die Aktion kostet mich allerdings gute 20 Minuten extra. Nach gut 90 Minuten bin ich fertig. Bei 60°C wird der Lack jetzt noch 45 Minuten "ausgebacken" und das Ergebnis sieht dann ganz ordentlich aus. Die Jungs von der Mietwerkstatt erlauben mir die Teile gratis noch ein paar Stunden in der Box stehen zu lassen. Dadurch kann der Lack noch vollständig trocknen und soweit aushärten, dass ich die Teile ohne Probleme im Auto transportieren kann. 190,- Euro wechseln den Besitzer und ich hab ein Regal voll glänzend schwarzer Blechteile. Jetzt müssen noch einige Kleinigkeiten wie z.B. die Hülsen der Gabeln und Federbeine lackiert werden und dann wird die Jawa langsam wieder Form annehmen können. Bilanz nach 45 Stunden Arbeit:

- Jawa wirklich vollständig zerlegt
- Rahmen repariert, gestrahlt, grundiert und lackiert
- die meisten Blechteile ausgebeult, gestrahlt, grundiert und lackiert
- zwingend notwendige Teile: 1074,90 Euro (fehlten oder waren vollständig unbrauchbar)
- optional notwendige Teile: 400,90 Euro (sind noch brauchbar aber beschädigt)
- bereits investiert: 685,96 Euro {mospagebreak title=3D-Puzzlen - Zusammenbau I} Teil 5: 3D-Puzzlen - Zusammenbau I

Der Lack ist trocken, das neue Schwerlastregal voll mit Ersatzteilen - es kann also losgehen. Dank Internet habe ich auch für so etwa 40,- Euro alle erdenklichen Schrauben und Muttern in Edelstahl vorliegen. Zum einen weil die alten teilweise völlig ausgeleiert waren, zum anderen weil ich rostende Schrauben einfach nicht leiden kann. Doch bevor die schicken A2 Schrauben zum Einsatz kommen, muss erstmal die Schwinge wieder an den Rahmen. Da ich ja schon beim Ausbau hart zu kämpfen hatte wusste ich ja nun, wie man am besten vorgeht. Ohne den großen Hammer (der natürlich auch den großen Lärm macht) und jede Menge Fett ging es aber auch diesmal nicht. Nach gut einer Stunde war aber alles wo es hingehörte. Als nächstes noch schnell die Federbeinaufnahmen einsetzen und dann ... Moment. Irgendwie wollen die nicht? Ich drücke, hämmere ziehe und quetsche wie bescheuert doch entweder rutschen die inneren Hülsen aus den Gummis raus oder die Gummis wieder aus den Aufnahmen. Nach etwa 2 Stunden habe ich langsam keinen Bock mehr. Im Kampf Federbeinaufnahmen gegen Reiko steht es 3:1 für die Federbeinaufnahmen. Ich leg den Hammer erstmal beiseite und starre, leicht genervt und sicherlich auch etwas dümmlich, auf die Konstruktion dieser in Gummi gegossenen Boshaftigkeiten. Eine wirklich brillante Idee kommt mir nicht und mittlerweile ist es auch

schon spät. Also erstmal Feierabend und ne Nacht drüber schlafen.

Am nächsten Tag habe ich nicht nur meinen Frust vergessen sondern auch eine geniale und völlig simple Idee. Eine lange Schraube, zwei Unterlegscheiben eine Mutter und zwei Maulschlüssel - 4:0 für mich.

Noch am selben Tag nehmen die Bremsplatten, die Seitenkästen und der Hauptständer wieder ihre ursprüngliche Form an. Der Ständer wird auch gleich noch montiert damit der Rahmen nicht weiterhin auf dem Lack stehen muss. Am nächsten Basteltag ist das hintere Kettenblatt fällig. Da es sich sauber in den Mitnehmer eingearbeitet hat, müssen die entstandenen Grate am Mitnehmer ab. Also geht es dem Teil mit einer feinen Schlüsselfeile an den Kragen. Da nur etwa 2 Millimeter Platz zum Feilen sind zieht sich die Aktion ewig hin und ich würd den ganzen Mist am liebsten zum Fenster rauswerfen. Leider ist das der einzige Mitnehmer den ich habe und um diese Jahreszeit ist so ein Fenster ohne Scheibe drin auch eher ungemütlich. Also Ruhe bewahren und weiter Atom für Atom abkratzen.

Nach fast 4 Stunden sind die Grate weg. Der große Moment ist gekommen - Abzieher ansetzen, festspannen und - Tada! - Ähem, nüsch!?! Kann nicht sein! Nochmal. Tada! - Wieder nüsch! - Aaaaaaaaarrrrggggghhhhh! Meine Wortwahl entgleist etwas und wäre dieser Klumpen Eisen ein lebendes Wesen, es würde nie wieder mit mir sprechen wollen. Mir ist jetzt alles egal. Säge her und ein paar Minuten Später ist aus einem ganzen problematischen Kettenblatt 2 halbe problematische Kettenblätter geworden. Die wackeln jetzt zwar auf dem Mitnehmer vor sich hin, runter wollen sie aber auch nicht. Egal, und wenn ich das Teil vollständig zerspannen muss. Eine weitere Halbe Stunde später habe ich 4 viertel problematische Kettenblätter. Die wackeln noch mehr, wollen aber ebensowenig runter. Ich rechne kurz durch wie viele Jahre es dauern würde jedes Ritzel einzeln freizusägen und komme zu dem Schluss, das der Hammer jetzt das besser Werkzeug wäre. Bam, bam, bam ... Sieg!

Glücklicherweise ist das neue Kettenblatt dank Fertigungstoleranzen "enger" als das originale so dass ich sogar noch ein paar Mikrometer von den Zähnen des Mitnehmers runterfeilen muss damit es passt. Dadurch konnten selbst die arg lädierten Zähne auch wieder in einen ganz brauchbaren Zustand geformt werden. Hmm, so richtig vertrauenserweckend sieht das jetzt auch nicht aus. Die leicht unterschiedliche Zahnung von Mitnehmer und Kettenblatt werden in kürzester Zeit dafür sorgen, dass eines von beiden nachhaltig zerstört wird sobald da Kräfte am Werke sind. Also wieder eBay durchforsten. Irgendwann wird ein Mitnehmer für eine 175er Jawa angeboten. Nach Aussagen im Jawa Forum würde der sogar passen. 29 Euro später ist der Mitnehmer mein. Zu meinem Erstaunen ist der aber anders konstruiert. Zwar passt er exakt in die Nabe aber das Kettenblatt ist hier nicht aufgesteckt sondern angenietet. Diese Konstruktion ist zum einen viel leichter zu montieren/demontieren und zum anderen auch viel haltbarer da es keine Zahnung mehr gibt die ausgeschliffen werden könnte. Einzige Problem - mein Kettenblatt hat keine Löcher. Aber dank Ständerbohrmaschine kann auch hier Abhilfe geschaffen werden. Jetzt muss ich mir nur noch 6 Stahlmieten (oder wohl doch besser passende Schrauben) besorgen und dann ist auch dieses leidige Thema endlich durch. Als nächstes werden dann wohl die Federbeine und die Gabel montiert werden damit der momentan völlig nackte Rahmen wieder wie ein Zweirad aussieht und ohne Stützen stehen kann. Dazu müssen aber noch ein paar Teile lackiert und ein passendes unteres Lampengehäuse organisiert werden. Das alte ist total verbeult und mein eBay Ersatz passt leider nicht an eine 350er Jawa. Die türkische Nachproduktion soll (laut Händler) dank großzügig bemessener Toleranzen bei Bohrungen und Abständen nicht zu gebrauchen sein. Bilanz nach 55 Stunden Arbeit:

- Jawa wirklich vollständig zerlegt
- Rahmen repariert, gestrahlt, grundiert und lackiert
- die meisten Blechteile ausgebeult, gestrahlt, grundiert und lackiert
- Rahmen, Schwinge und Hauptständer wieder montiert
- Räder (Naben, Felgen, Speichen, Bremsplatten, Bremsbeläge, Deckel, Lager und Achsen) komplett fertig, Bereifung muss noch montiert werden
- zwingend notwendige Teile: 59,80 Euro (fehlen oder sind vollständig unbrauchbar)
- optional notwendige Teile: 239,30 Euro (sind noch brauchbar aber beschädigt)
- bereits investiert: 2218,42 Euro (inklusive Kleinteile, Lack, Schmiermittel und externe Arbeiten){mospagebreak title=3D-Puzzlen - Zusammenbau II} Teil 6: 3D-Puzzlen - Zusammenbau II

Nachdem ich relativ lange aussetzen musste weil die Hülsen für die Stoßdämpfer und Federbein ja noch nicht lackiert waren, ging es jetzt endlich weiter. Nach einigen kleinen Rückschlägen beim Lackieren (Lack hält ums Verrecken nicht auf Chrom) waren die Hülsen trocken und so konnten das Fahrwerk montiert werden. Falls ich nochmal auf die bescheuerte Idee kommen sollte, Federbeine zu regenerieren, wird mich hoffentlich ein guter Freund davon abhalten können.

Gute 3 Stunden habe ich gebraucht, um diese elenden Teile wieder zusammen zu setzen. Dabei war das finale Montieren erstaunlicherweise der leichteste Part. Ich hatte erwartet, dass das Zusammendrücken eines Federbeins zum Einsetzen der Verschlussringe deutlich schlimmer wird. Viel schlimmer war das Befüllen mit Öl. Na gut, das Befüllen an sich nicht - abmessen und reinschütten ist an sich recht simpel - vielmehr das Zusammenschrauben wenn Öl drin ist. Eigentlich sollte man durch zärtliche Pumpbewegungen den inneren Dämpfer mit dem Öl vollziehen. Leider will der sich nicht so wirklich vollziehen lassen. Es ölt, tropft, schmiert und kleckert was das Zeug hält. Mit guten 100 ml Schwund, Bergen von versauten Putzlappen und völlig verölten Pfoten trage ich aber irgendwann den Sieg davon. Keine Ahnung ob die jetzt wirklich so dämpfen wie sie sollen, aber wirklich gut gedämpft und gefedert haben diese Eisenklumpen sowieso nie. Das Einsetzen in den Rahmen kostet dann nochmal etwas Nerven da die neuen Silentbuchsen einfach zu viel Gummi haben, aber mit einem Cutter und nem Gummihammer ist auch das bald erledigt. Es geht an die Gabelholme. Doch zuerst muss mal der Lenkkopf wieder rein. Nachdem ich bei eBay einen neuen organisiert hatte weil beim alten Gewinde und Muttern völlig zerwürgt waren, sollte es mit neuen Muttern und einem intakten Gewinde ja keine Probleme geben. Sollte. Wie immer harmonieren die neuen Teile (die Muttern) nicht so ganz mit den alten Teilen (dem Gewinde). Da ich keinen Gewindeschneider dieser Größenordnung besitze muss es also so gehen. 3 vergeblich Versuche später entscheide ich mich dafür, erstmal beide Muttern einmal komplett auf das Gewinde zu schrauben damit sich die Teile mal aneinander

"gewöhnen" können. Dieser leicht spanende Vorgang sorgt dann wenigstens dafür, dass ich den Lenkkopf wieder an den Rahmen bekomme.

Also her mit dem ersten Gabelholm und rein in den Lenkkopf. Hmm, "passen" ist irgendwie anders. Auch der zweite endet gut 2 Zentimeter früher als erwartet im Lenkkopf. Nun gut, die Teile sind konisch und müssen eben mit etwas Kraft in die obere Gabelbrücke reingezogen werden. Nur leider braucht man dafür einen Aufzieher oder zumindest eine 25,4 mm starke Schraube nebst passender Mutter. Beides besitze ich nicht und auch der Eisenwarenladen um die Ecke ist keine Hilfe. Allerdings kommen mir die 25,4 mm irgendwie bekannt vor ...

Ein Hoch auf meinen Papa. Neben vielen anderen nützlichen Dingen konnte ich von ihm, einem geprüften Meister für Installationen aller Art, auch lernen wieviel ein Zoll ist. Nämlich 2,54 cm. Also ab in den Baumarkt und mal sehen was die Abteilung für zöllige Installationsmaterialien so parat hat. Ein paar Euro später habe ich alles, was ich zum Einziehen der Holme brauchen werde.

Der selber gebastelte Aufzieher funktioniert auch ganz prima nur leider fehlen am Ende immer noch lausige 5mm. Die sind aber selbst mit Gewalt nicht mehr zu holen. Egal, das ist ein Nebenkriegsschauplatz. Die Holme bleiben also erstmal so wie sie sind und es geht mit den Rädern weiter. Später werd ich mir was einfallen lassen wie ich die Teile auch noch die letzten 5 mm reinbekomme. Die Räder hatte ich bereits komplett montieren lassen und alle nötigen Anbauteile waren ebenfalls schon da. Der Einbau an sich lief auch ganz problemlos bis auf den Deckel des Vorderrades. Der wollte irgendwie nicht so ganz mit der Nabe harmonieren. Allerdings ließ sich das Problem mit 3 Schrauben und passenden Löchern im Deckel lösen. Jetzt weiß ich auch warum es Deckel mit Löchern gab. Wozu die ohne Löcher gut sind bleib zumindest für mich aber weiterhin ein Rätsel. Nach gut 2 Monaten stand sie nun wieder da - auf ihren eigenen Beinen. Ich glaube das wird tatsächlich mal wieder ein Motorrad werden. Bilanz nach 80 Stunden Arbeit:

- Jawa wirklich vollständig zerlegt
 - Rahmen repariert, gestrahlt, grundiert und lackiert
 - alle Blechteile ausgebeult, gestrahlt, grundiert und lackiert
 - Fahrwerk (Schwinge/Federbeine/Gabel/Lenkkopf) überholt
 - Rahmen, Schwinge, Hauptständer, Federbeine und Gabel wieder montiert
 - Räder montiert, Mitnehmer ersetzt
 - Lenker montiert
 - neuer Kabelbaum verlegt
 - zwingend notwendige Teile: 59,80 Euro (fehlen oder sind vollständig unbrauchbar)
 - optional notwendige Teile: 239,30 Euro (sind noch brauchbar aber beschädigt)
 - bereits investiert: 2218,42 Euro (inklusive Kleinteile, Lack, Schmiermittel und externe Arbeiten)
- {mospagebreak title=Die Kraft der zwei Kerzen - Motor regenerieren (Demontage)} Teil 7: Die Kraft der zwei Kerzen - Motor regenerieren (Demontage) Nachdem so ziemlich alles, was nicht Motor war, wieder in einen ganz passablen Zustand versetzt worden war, kam nun das Herz des kleinen Renners dran.

Das der Motor der wohl schwerste Fall werden würde war schon recht zeitig klar, immerhin standen 80.000 km auf der Uhr und der Motor war offensichtlich noch nie überholt worden. Bei einer ersten groben Inspektion war schon mal ein fehlender Kolbenring aufgefallen. Nun war es also Zeit, sich den Rest auch mal genauer anzusehen. Los ging es mit der Lichtmaschine. Abgesehen davon, dass eine Schraube nicht so ganz original war, war der Rest zunächst mal nur unglaublich dreckig und die Kabel waren allesamt hinüber. Also erstmal runter mit dem Teil und ab ins Regal. Ersatz war ja schon vorhanden. Dann war da noch der Rotor. Auch der sah nicht mehr so wirklich klasse aus, aber mit etwas Liebe und viel Waschbenzin würde man auch den problemlos weiterverwenden können.

Was dann hinter dem Rotor sichtbar wurde war dann weniger erfreulich. Die Lagerdichtung des Kurbelwellenlagers wurde auf dieser Seite durch eine sehr eigene Art der Sicherung am rausfallen gehindert - durch drei derbe Schläge mit einem Hammer auf den Lagersitz.

Nun ja, nicht schön zwar, aber auch das lässt sich sicherlich wieder hinbiegen. Direkt neben der Lichtmaschine war dann die Automatik-Kupplung. Genauer gesagt war da ein haufen in Ölschlamm und altem Fett eingegossener Sand, unter dem irgendwo der Automat sein musste.

Nach vollständigem Zerlegen und intensiver Wäsche des gesamten Bauteils war das sogar fast wieder wie neu. Der Verschleiß hielt sich in Grenzen und somit wanderte auch dieses Teil zunächst mal ins Regal. Bei den Zylindern wurde es dann schon deutlich weniger erfreulich. Zwar ließen sich die Zylinder und Kolben recht leicht demontieren, ihre Tage waren aber definitiv gezählt.

Die Brandspuren gingen über die kompletten Kolben bis runter zum Hemd. Offensichtlich waren die weit über die Verschleißgrenze abgeschliffen. Aber was soll's, genau aus diesem Grund hatte ich mir ja schon einen Ersatzmotor organisiert. Nachdem Kolben, Zylinder und die Innereien der rechte Motorseite zerlegt und gereinigt waren kam der linke Seitendeckel runter. Während die Kupplung noch recht einfach ausgebaut werden konnte, lieferte das Primärritzel einen harten, zähen Kampf. Doch gegen einen Abzieher der Marke "Für Panzermotoren" musste selbst dieses Biest irgendwann aufgeben. Das Ritzel konnte mit einem kurzen Blick bereits in die Kategorie "Altmetall" ausgemustert werden. Das ließ für Kupplung und Getriebe wenig gutes ahnen. Erstaunlicherweise war die Kupplung dann fast neu. Offensichtlich war das eines der wenigen Teile, die schon mal gewechselt wurden. Dann nahte die Stunde der Wahrheit. Da ich beim Motorgehäuse zerlegen kein Freund der "Hammer und Meißel" Methode bin hatte ich mir bei eBay vorsorglich schon das nötige Werkzeug geordert. Die gut 30 Euro für den Spezialabzieher waren eine gute Investition. Ohne Schäden und größeren Kraftaufwand ließen sich sowohl die Motorhälften abziehen als auch die Kurbelwelle von den Lagern trennen. Und da war auch schon die zweite dicke Überraschung: Die Kurbelwelle war noch 1a in Schuß. Kein Verschleiß, keine eingelaufenen Zapfen. Fast neuwertig sozusagen. Das ließ sich vom Getriebe so leider nicht behaupten. Sämtliche Zahnräder wiesen starken Verschleiß und teilweise bedenkliche Ausbrüche auf. Ebenso war das Lager des Antriebsritzels hinüber. Die Lager

der Kurbelwelle an sich waren noch ok, aber wenn der Motor dann schon mal offen ist ...Nachdem auch der zweite Motor auf die gleiche Weise zerlegt wurde ging das große Reinigen los. Literweise Waschbenzin, Berge von Putzlappen und einige Kopfschmerzen später lagen 100 kg von Motorinnereien sauber und ordentlich auf der Werkbank. Ein weiterer Tag ging dann drauf, um die guten von den schlechten Teilen zu trennen. Am Ende mussten bis auf die Lager und Simmerringe sowie ein paar Dichtungen fast keine Teile nachbestellt werden. Lediglich Primär- und Antriebsritzel sowie die Primärkette waren bei beiden Motoren nicht mehr brauchbar. {mospagebreak title=Die Kraft der zwei Kerzen - Motor regenerieren (Montage)} Teil 8: Die Kraft der zwei Kerzen - Motor regenerieren (Montage)Der kalte Winter hat leider auch mein kleines Projekt hart getroffen. Selbst mit Gas-Heizung war es nicht möglich, in der Garage Arbeitstemperaturen von mehr als 5°C zu erreichen.

Somit ruhte die Jawa bis Mitte März im Winterschlaf. Alles was ich bis dahin geschafft hatte, war den Motor Glasperl-Strahlen zu lassen und die nötigen Ersatzteile zu besorgen. Außerdem wurden noch ein paar Kleinigkeiten gerichte. So wurde z.B. das Tacho komplett restauriert und der Rest der Elektrik angeschlossen. Mit den ersten warmen Wochenenden ging es dann aber wieder los. Zunächst wurden mal die Lager erneuert was ohne nennenswerte Komplikationen geglückt ist. Dann kamen Getriebe und Schaltung wieder rein und die Gehäusehälften wurden provisorisch verschr... ähem, moment, klemmt wohl noch was ... äh was denn jetzt los? Wieso geht die verdammte Schraube nicht weiter rein? Wieso geht _keine_ Schraube mehr _irgendwo_ rein?

Ein kurzer Blick in die entsprechenden Bohrlöcher offenbarte grausiges. Beim Strahlen hatte es keiner für nötig erachtet, die Bohrungen für die Schrauben zu verschließen. Jetzt klebte tief unten überall ein pappiges Gemisch aus Dreck, Glas und Öl der es unmöglich machte, die Schrauben wieder rein zu drehen. Auch Waschen, Rumstochern und Auspusten halfen nix. Das Zeug verteilte sich in jedes noch so kleine Ritzchen. Verdammte Schei....! Wie bekomme ich das denn nun wieder hin? Nach verschiedenen erfolglosen Versuchen mit kleinen Bürstchen und Drähtchen kam ich auf die Idee, mir Druckluft-Spraydosen zu holen. Bei einem kurzen Blick auf Preis und wahrscheinlich nötige Menge ist es dann doch der Druckluft-Kompressor geworden.

Mit diesem und einem Satz Gewindebohrer war das Problem 150,- Euro und 8 Stunden später dann behoben. OK, das haken wir mal unter "Erfahrung" ab. Weiter ging es also. Getriebe wieder rein, Motor zusammen und Getriebe testen. Klemmt. Alles wieder raus, justieren, nachbessern, zusammenbauen und ... klemmt. Verdammt, was ist da los? Weitere drei Versuche später entpuppte sich ein kleiner Grat an der Schnecke für den Tachowellenantrieb als Übeltäter. Mit einer kleinen Feile wurde der entfernt und - tada! - läuft.

Während der ganzen Zusammenschrauberei fiel dann auch der Entschluß, diese verfluchten ausgenudelten Schlitzschrauben gehen was vernünftiges auszutauschen.

Ein paar Tage später waren die Schrauben da und es ging mit der Montage weiter. Das Aufziehen der Kurbelwelle war dank Aufzieher ebenfalls völlig problemlos. Wie gut das man mittlerweile wieder das eine oder andere Spezialwerkzeug kaufen kann. Nachdem die "Innereien" des Motors alle wieder da waren, wo sie hin gehörten, kamen die Teile die sich hinter den Seitendeckeln verbergen dran. Als erste mal das Primärritzel und der Kupplungskorb. Da die Primärkette zu wenig Spiel hat muss man alle drei Teile gleichzeitig montieren. Nach etwa 20 Minuten war dann der Antriebsritzel wieder drauf. Genau in dem Moment sah ich dann den Wellendichtring für die Kurbelwelle auf der Werkbank liegen. Aahhhh! Also alles wieder auf Start. Ritzel und Kupplung wieder runter, Dichtring drauf, Ritzel und Kupplung wieder drauf. Ich muss lernen mich besser zu konzentrieren ...

Der Einbau des Kickstartersegmentes war dann wieder mal eine Geduldprobe. Da die Feder ja vorgespannt sein muss braucht man eigentlich drei Hände. Nach Versuch Nummer 1035 und 4 eingeklemmten Fingern hat aber auch dieses kleine fiese Ding seinen Kampf verloren gehabt.

Auf der anderen Seite wanderte die Lichtmaschine wieder an ihren angestammten Platz und das Antriebsritzel sowie der Kupplungsautomat ergaben sich ebenfalls widerstandslos ihrem Schicksal. Den größten Bammel hatte ich eigentlich vor der Montage der Kolben und Zylinder - zu Recht wie ich später merken sollte. Ich hatte ja bereits einen Zweitmotor erworben und zerlegt. Dieser sollte als Spender von Kolben und Zylinder dienen da die vom eigentlichen Motor hinüber waren. Also wurden die frisch gestrahlten Zylinder schön gereinigt, mit schwarzem Lack versehen und auf die recht einfach zu montierenden Kolben gestülpt. Nunja, so der Plan. Leider wollten die Zylinder um keinen Preis auch nur einen Millimeter über die Kolben drüber. Gewalt schied aus, schließlich müssen die Dinger ja klemmfrei sitzen. Nach X Versuchen und kurz vorm Verzweifeln kam mir dann ein leiser Verdacht. Aus der Ersatzteilkiste zog ich das andere Paar Zylinder raus und - tada - passt auf Anhieb. Na wie gut dass das Reinigen und Lackieren nur ne Stunde gedauert hat. Also geschwind das richtige Zylinderpaar hergerichtet und drauf damit. Und nachdem beide Zylinder und die Köpfe drauf und fest waren, sah ich es wieder. Es war dunkelgrau, aus Papier und mit Graphit beschichtet. Es war die Zylinderfußdichtung. Wie war das mit dem Konzentrieren. Naja, also wieder runter mit den Zylindern, Dichtung dazwischen und alles wieder zusammengeschaubt. {mospagebreak title=Funkenmariechen} Teil 9: Funkenmariechen

Eigentlich ist dieser Teil meines kleinen Berichtes eine Zusammenfassung vieler einzelner Bastelaktionen der letzten Monate. Angefangen hat alles mit einem neuen Kabelbaum Made in Tschechei. Der kam, zusammen mit vielen anderen Teilen, von einem freundlichen Händler in Tschechien. Abgesehen davon, dass der Begriff "Kabelbaum" bei einer Jawa arg übertrieben ist hatte das Teil nur einen einzigen kleinen Fehler. Die Einbauanleitung war in tschechisch ...

Jetzt habe ich zwar zu Schulzeiten mein Abitur in Russisch mit 2 gemacht, nur half mir das beim Entschlüsseln dieser Anleitung kein Stück weiter. Nun ja, da die elektrischen Bauteile einer Jawa Baujahr 1959 sehr überschaubar sind, konnte man durch simples Ausschlußverfahren relativ schnell feststellen, welche Enden wohin gehörten. So dauerte es dann auch nur etwa eine Stunde bis alles am Rahmen der Jawa verteilt und mit Kabelbindern befestigt war. Deutlich spannender war dann das Anschließen der einzelnen Kabel. Mittels eines guten Multimeters und eines Schaltplanes, 2 Brandblasen vom Anlöten diverser Klemmen sowie einigen Grundkenntnissen in Physik ging aber auch diese Aktion erfolgreich zu Ende. Blöderweise waren im Kabelbaum deutlich mehr Kabel drin, als Anschlüsse auf den im Netz kursierenden

Schaltplänen zu finden waren. Das an sich wäre noch nicht schlimm, blöd nur, wenn auch mehr Kabel drin sind, als Anschlüsse an der Jawa zu finden sind.

Egal, die übrig gebliebenen Drähte werden irgendwann schon ihre Bestimmung preisgeben. Weiter ging es mit den Zündspulen nebst Zündkabel und Zündkerzen. Während die Verdrahtung an sich überschaubar kompliziert war, wollten die Stecker absolut nicht auf die Zündkerzen passen. Nach einigem Rumgefummel war dann auch schnell klar, was das Problem war. Die Kerzen hatten die falschen Anschlüsse. Die passen zwar wunderbar für Stecker neuerer Baujahre, aber nicht zu den von mir geordneten alten Zündkerzensteckern.

Da Zündkerzen teurer sind als neue Stecker wurden also passende Stecker nachbestellt und montiert. Damit war die Kabelei dann vollständig. Fehlte nur noch eines - Strom. Einige Wochen später hatte ich dann auch den Motor nebst Lichtmaschine sowie eine Batterie in die Jawa eingebaut - Zeit also, einen ersten Test zu starten. Zündschlüssel rein und - tada - nüscht. Naja dann war die freie Übersetzung der tschechischen Anleitung wohl nicht ganz richtig gewesen. Also wieder den Prüferling raus und die Kabel durchtesten. Nach weiteren 2 Stunden stellte sich dann raus, dass ein kleines Lämpchen eine verdammt große Wirkung haben kann wenn es defekt ist. Also ein Ersatzlämpchen eingesteckt und - tada - nüscht. Ok, langsam fängt mich dieser Elektrikkram an zu nerven. Also wieder alles durchmessen, auf einem Zettel notieren und mit den Schaltplänen abgleichen. Nach einer weiteren Stunde war dann auch klar, wozu die zusätzlichen Kabel gut waren - separate Masseleitungen. Also die übrigen Kabel schön an was metallisches geschraubt und die Zündung umgedreht und - tada - Licht! Aber leider nur an einer Lampe?

Also wieder den Multimeter auspacken und nach dem Verbleib der soeben befreiten Elektronen suchen. Nach ein paar weiteren Messung stellte sich dann raus, dass so ziemlich alle Lampen zwar ganz aussahen, aber irgendwie nicht mehr funktionierten. Naja, was will man nach mehr als 25 Jahren im Schuppen auch erwarten. Also wird wohl auch noch ein Satz Lampen fällig werden. Abgesehen davon war jetzt aber alles richtig verdrahtet und Angeschlossen. Und wenn man schon so eine Glückssträhne hat dann fordert man sein Schicksal auch gleich heraus. Kickstarter raus und drauf ... Nach x Stunden Lötten, Klemmen, Prüfen, Stecken und Wackeln ist es soweit - Es funkt! Jetzt kann also der große Moment kommen. Nur noch den Auspuff dran, Benzin in den Tank und dann ist es Zeit für den ersten Testlauf. {mospagebreak title=Lauf Jawa, lauf!} Teil 9: Lauf Jawa, lauf! Motor komplett - Check

Benzin im Tank - Check

Batterie geladen - Check

Zündung geht - Check Also raus mit dem Kickstarter, rein mit dem Zündschlüssel, reintreten und - fump, fump, fump, fump ... nix. Reintreten und - fump, fump, fump, fump ... nix. OK, das es einfach wird hat keiner behauptet. Also nochmal Kicken. Und nochmal. Und nochmal. Und nochmal ... Etwa 10 Minuten später geh ich zu Plan B über. Anschieben. Die Karre flink 100 Meter den Hügel hochschieben, 2. Gang rein, Zündung ein und loooooos. Fump, Fump, Fump, Fump, Fump, Fump ... Na gut. Wenn man nach 25 Jahren nur 100 Meter schieben müsste wäre was faul. Also die Karre wieder zurück auf Start und loooooos. Weitere 3 Versuche später und langsam bei Puls 180 angekommen gebe ich es erstmal auf. Irgendwas scheint nicht zu stimmen. Also erstmal die Kerzen raus. Zu meiner Überraschung sind beide Kerzen pupstroken. Es riecht nichtmal nach Benzin. Schon komisch denn nach gut 500 Meter Schieben mir verschiedensten Gasgriffstellungen sollte sich da mittlerweile etwas Sprit versammelt haben. Benzin kommt auf jeden Fall beim Vergaser an. Die letzte Pfütze beim Betätigen des Tuffers war Beweis genug. Also kommt der Sprit irgendwie nicht vom Vergaser in den Zylinder. Der Vergaser ist in wenigen Minuten komplett zerlegt. Alles wird nochmals gesichtet, gereinigt, durchgeblasen und geprüft. Alles im grünen Bereich. Also nochmal ankicken. Nach weiteren 30 Minuten gab es immer noch keine Zündung und die Kerzen sind immer noch trocken. Ich schieb die Jawa erstmal in die Garage zurück und geb das mit dem Anlassen erstmal auf. Da ich mir keinen Rat mehr weiß, wird das Jawa-Forum kontaktiert. Am nächsten Tag und nach ein paar Tips und Internetseiten später liegt der Vergaser wieder auf der Werkbank. Dank eines enorm verzogenen Vergaserflansches zieht der Motor hier vermutlich ordentlich Nebenluft. Ich schleife den Flansch plan und setzte alles wieder zusammen. Leider ist es schon spät und der Startversuch wird um einen weiteren Tag verschoben. Am nächsten Tag gibts im Forum dann ein Kommentar, der mir die Nackenhaare aufstellt. Ob denn die Zündspulen den richtigen Zylindern zugeordnet seien. Nun ja, ich bin ja nicht total bescheuert. Zündspulen, Zündkabel und Zündstecker hängen an den richtigen Zündkerzen. Soweit kann man ja nun nix falsch machen. Nur leider hab ich nie geprüft, ob das andere Ende der Zündspule am richtigen Unterbrecher hängt.

Einen Check später ist klar: Dummheit muss einfach bestraft werden. Also die Kabel an der Lichtmaschine umklemmen, Zündung nochmal einstellen und auf zu einem neuen Versuch. Nach 5 Minuten Kicken gibt die Jawa immer noch kein Töff von sich. Also wieder den Hügel rauf ...

Nach etwa 20 Metern gibts das erste zarte "Deng" zu hören und nach knappen 100 Metern macht es schon mehr oder weniger regelmäßig "Deng". Na also, da tut sich doch was. Wieder den Hügel hoch. Nach weiteren 2 Läufen ist es dann soweit. Die vereinzelt "Deng" verbünden sich zu einem, noch recht unregelmäßigen aber beständigen "Räng-deng-däng-de-räng-deng-däng". Ich zieh die Kupplung und halte an. Es qualmt und stinkt nach halb verbranntem Öl, aber der Motor läuft! Naja, 10 Sekunden lang. Dann stirbt er erstmal wieder ab. Egal, ich hab Blut geleckt. Hügel rauf und looooooos.

Diesmal stirbt er nicht ab. Ich bin etwas übermütig und versuche im 1. Gang etwas zu fahren. Mit schleifender Kupplung und viel Mühe schaffe ich 20 Meter, dann stirbt der Motor wieder ab. OK, Last verträgt er also noch nicht. Egal, erstmal warmlaufen lassen.

Da der Tank im Moment nur provisorisch angeschraubt ist und die ganze Zeit rumwackelt zieh ich vorm nächsten Versuch die Schrauben alle fest. Also nochmal anschieben und dann, bei laufendem Motor, erstmal aufbocken. Während der Motor langsam warm wird und auch etwas williger Gas annimmt riecht es plötzlich nach Sprit. Ich schau an der Karre runter und seh eine kleine Pfütze. Scheibenkleister, was denn jetzt los! Motor aus, Lappen her und erstmal das Benzin dass vom Tank über Motorblock und Rahmen rinnt aufsaugen. Doch es hört nicht auf zu tropfen. Na dass hat ja gerade noch gefehlt. Der Tank ist undicht geworden. Offensichtlich hat sich beim Festziehen der hinteren Schraube irgendwo was geöffnet,

was bis dahin dicht war. Da der Tank jetzt erstmal runter muss wird sich die erste Probefahrt also noch etwas hinziehen. Aber das ist mir jetzt erstmal egal. Wichtig ist: Sie läuft. Nach 25 Jahren Winterschlaf hab ich es tatsächlich geschafft aus einem Klumpen gammeligem Eisens wieder sowas wie ein funktionierendes Motorrad zu machen. Das Feierabend-Bier hab ich mir verdient Ein paar Tage später hatte ich dann auch die Zeit, den Tank genauer zu untersuchen. Wie vermutet hat sich durch das Anziehen der Schrauben ein winzig kleiner Spalt an der "Naht" das Tanks geöffnet. Allerdings war die Behebung dieses Problems dann deutlich einfacher als erwartet. Mein Suzuki Händler kannte einen Gott am Schweißgerät der den Tank ratz fatz wieder dicht bekommen hat. Also stand der ersten "Probefahrt" nichts mehr im Weg. Nachdem der Tank wieder drauf und diverse andere Kleinigkeiten fertig gestellt waren ging es wieder los. Ankicken funktionierte leider immer noch nicht, also wieder schieben. Diesmal sprang die Jawa aber schon nach den ersten paar Metern an und knatterte sich dann warm. Also rauf auf den Sitz, den ersten Gang rein und loooos. Naja, looooo war dann im Wesentlichen mit heulendem Motor und schleifender Kupplung ein paar Zentimeter ruckeln und dann war der Motor auch schon wieder aus. Mist, der Zieht irgendwo Falschluff. Also alle relevanten Stellen erstmal prüfen und die Schrauben nachziehen. Es war etwas überraschend dass sich nirgendwo eine undichte Stelle oder lockere Schraube fand, des Rätsels Lösung fand ich aber erst etwa 3 Anfahrversuche später. Irgendwann hatte ich es geschafft mit schleifender Kupplung und viel Gas die Mühle wirklich zum Fahren zu bringen. Und während ich mich wie ein kleiner König darüber freute dass die Jawa endlich wirklich fuhr, wunderte ich mich noch, dass die im ersten Gang gute 60 Sachen machte. Und dann kam mir der Gedanke der ebenso offensichtlich wie bescheuert war. - Ich glaub das ist gar nicht der erste Gang! Bisher bin ich gut 20 verschiedene Zweiräder gefahren. Bei allen war der erste Gang unten und die anderen dann nach oben zu schalten. Ich bin im Traum nicht drauf gekommen eine Jawa erwischt zu haben, deren Schaltung andersrum war. Also anhalten, die Gänge einmal durchsortieren und diesmal wirklich im ersten Gang anfahren. Und oh Wunder - es ging problemlos. Fix nochmal alle Gänge durchgeschaltet und dann musste die Jawa auch schon wieder in die Garage. Und damit ist die Geschichte nun auch fast zu Ende erzählt. Was noch fehlt ist der hintere Kotflügel (muss noch lackiert werden) und dann geht es zur Zulassungsstelle. Was da dann so auf mich zukommen wird kannst Du dann hier nachlesen ... Bilanz nach ca. 400 Stunden Arbeit:

- Jawa bis auf die kleinste Schraube zerlegt, alle Teile gereinigt, gesichtet, vermessen, aufgearbeitet oder ausgetauscht.
- Rahmen repariert, gestrahlt, grundiert und lackiert
- alle Blechteile ausgebeult, gestrahlt, grundiert und lackiert
- Jawa (bis auf das hintere Schutzblech) komplett wieder montiert
- Elektrik komplett erneuert (Kabelbaum, Zündung, Lampen ...)
- Motor Glasperlgestrahlt, neue Lager eingesetzt, neues Primärritzel und Primärkette eingebaut, neue Dichtungen verbaut, LiMa regeneriert
- investiert: ca. 3000 Euro (inklusive Kleinteile, Lack, Schmiermittel und externe Arbeiten){mospagebreak title=Warmfahren} Teil 9: Warmfahren

Rein technisch gesehen ist jetzt alles dran. Der Motor lief auch schon ein paar Mal, Zeit also, mit der Jawa mal ein Stück "ums Haus" zu fahren. Da ich noch immer keine Zulassung habe, ist die erste Runde zunächst mal nur durchs Wohngebiet. Es knattert, es qualmt es stinkt und nach ungefähr 3 km setzt der linke Zylinder aus. Verdammt. Also rein in die Werkstatt und den Fehler suchen. Nach etwa 30 Minuten ist die Zündung neu eingestellt und der Motor läuft wieder. Also auf zum nächsten Versuch. Es dauert diesmal keine 1000 Meter und der linke Zylinder verreckt schon wieder. Hmm, scheint wohl doch was an der Zündung zu sein. Also alles nochmal einstellen und - 500 Meter. Verdammt. Etwa 10 weitere Zündpunkteinstellungen später gebe ich diese Vorgehensweise auf. Eine Analyse im Ausschlussverfahren bringt auch nix. Der linke Topf setzt einfach immer wieder nach kurzer Zeit aus.

Ich frage im Forum nach Rat doch so richtig hilfreich ist nix. In meiner Verzweiflung nehme ich die gesamte Zündung nochmal auseinander, tausche die Unterbrecher aus und probiere es immer wieder. Nüsch hilft. Kurz vorm Wahnsinn will ich dann noch die Zündspulen ausbauen und - flop - hab ich das Zündkabel des linken Zylinders in der Hand. Der Draht ist von Grünspan übersät und es wird sofort klar, dass das Mistteil nie wirklich Kontakt zum Dorn der Zündspule hatte. Jedes Mal wenn man dran gewackelt hat, ging es wieder eine Weile aber irgendwann war der Kontakt dann einfach weg. Damit klärt sich das Problem wie von selbst. Also Kabel richtig reindreuen und die erste Tour kann kommen. Kam sie auch. Nur leider endete Sie im Schiebebetrieb. Nach ca. 15 km fiel der linke Topf aus. Mit dem Mut der Verzweiflung schleppt sich die Jawa auf einem Topf noch gut 4 km und verreckt dann, 1km vor der Haustür, endgültig. Ahhhhhh! Verdammt. Nachdem ich meine Wut zunächst mal in Schiebe-Energie umwandeln bin ich zu Hause schon gar nicht mehr sooo wütend.

Die Befürchtung, die Lichtmaschine nebst Zündung wäre verreckt bewahrheitet sich nicht. Es hat lediglich die Zündstecker von den Kerzen runter vibriert. Na dann. Ähem Moment, es hat die Stecker von den Kerzen runter vibriert??? Wie zur Hölle ...? Egal, ich will es gar nicht wissen. Da die Stecker schon immer ordentlich Spannung hatten werden sie diesmal einfach etwas sorgfältiger aufgesteckt. Ohne Spannung und mit viel neuem Mut geht es einige Wochen später in die nächste Runde. Diesmal hält alles. Jetzt fehlen nur noch Kleinigkeiten. So habe ich z.B. vergessen, das Typenschild anzunieten. Das wird nochmal sehr spaßig werden da die komplette Front zerlegt werden muss um an den Lenkkopf ran zu kommen. Außerdem glimmt die Bremsleuchte nur vor sich hin und das wir den Onkel beim TÜV sicher nicht begeistern. Da steht also noch die Suche nach dem Kupferwurm an. Ansonsten ist jetzt aber alles fertig, Sogar die güldenen Linien sind mittlerweile fast überall wieder auf dem Blech. Abgesehen vom fehlenden Kennzeichen ist jetzt alles wieder paletti.

Alpen, wir kommen ;o) ... sobald die Zulassung über die Bühne ist.{mospagebreak title=Legalisieren} Teil 10: Legalisieren

Wie es im Leben so kommt - anders. Eigentlich sollte die Jawa 2011 ihr Kennzeichen verpasst bekommen. 2011 und der größte Teil von 2012 wurden dann aber einem anderen, viel spannenderem Projekt gewidmet. Es heißt Charly und hat das bezauberndste Lächeln der Welt. Da ich mir aber fest vorgenommen hatte, die Karre noch 2012 zur Zulassung zu bringen klotzte ich nochmal richtig ran.

Zunächst mal wurden neue Glühlampen für das Bremslicht geordert. Genauer gesagt sind es LEDs weil die bereits rot leuchten ohne mit Farbe bepinselt werden zu müssen. Die sind zwar nicht zugelassen aber ich war mir sicher, dass der nette TÜV Prüfer sicher nicht das Rücklicht aufschrauben wird.

Das Problem mit dem Typschild löste ich erst mal sehr unkonventionell. Kleber und Schrauben. Hält auch und ersparte mir erst mal die Demontage der gesamten Front. Die würde später eh noch kommen da im Regal noch eine fast fabrikneue Gabel auf ihren Einbau wartet.

Mit frischem Mut also die Jawa nochmal zu einer kurzen Proberunde rausgeholt und dann einen Termin beim TÜV gemacht. So ganz unvorbereitet wollte ich dann aber auch nicht da auftauchen und so dachte ich mir es wäre eine gute Idee, mit dem extra erworbenen Kurzzeitkennzeichen mal eine etwas größere Runde zu drehen.

War eine blöde Idee. Nach 20 km fiel der linke Topf aus und der rechte qualmte erbärmlich. Super, in 3 Stunden habe ich einen Termin beim TÜV für ein Vollgutachten und mir verreckt der Motor. Leicht hektisch also erst mal die Kerzen runter - Diagnose: total verölt. Naja, der Topf lief ja nun auch 5 km nicht, hat aber die volle Ladung Gemisch abbekommen. Also erst mal alles trocken wischen und dann mal den Zündfunken prüfen.

Keiner da. Super. Das kann ich jetzt gut brauchen. Noch 2 Stunden 30 Minuten. Also Deckel von der LiMa runter und den Unterbrecher prüfen. Nach einer weiteren Stunde und dem Austauschen sämtlicher relevanter Teile bleibt festzustellen: Funke ist manchmal da, manchmal scheinbar nicht. Ich hab aber eh kaum noch Zeit. Also alles wieder zusammen schrauben und testen. Nach 5 Metern Anschieben springt die Jawa an und nach drei, vier extrem qualmigen Gasstößen läuft der Motor - auf beiden Töpfen. Ja leck mich doch. Also schnell ein paar Meter drehen und dann müsste ich eigentlich auch schon los.

Mit allen verfügbaren Papieren und frischem Mut geht es los zum TÜV. Kurz vorm TÜV Gelände verreckt mir wieder der linke Topf. Leider habe ich jetzt keine andere Wahl mehr und rolle auf den Parkplatz. Nach ein paar Minuten ist der TÜV Prüfer für mich da. Ich schiebe die Jawa in die heiligen Hallen der Prüfung und erwarte Schlimmstes. Der Prüfer ist von der Jawa sichtlich überfordert, hat weder eine Ahnung was er da gerade prüft noch wie das Teil zu bedienen wäre. Er macht nur ein paar Fotos, schreibt sich alle möglichen Zahlen auf und will nochmal die Funktionstüchtigkeit des Lichtes prüfen. Da die Batterie durch meine Bastelorgie an der Zündung etwas schwach auf der Brust ist, muss dazu der Motor laufen. Unter den Augen des Prüfers und mit einem flotten Spruch auf den Lippen schiebe ich die Jawa an (!) weil sie sonst nicht zum Laufen zu bewegen ist. Widerwillig pöttelt sie auf einem Topf vor sich hin und bläst dabei eine riesen Wolke aus dem rechten Auspuff. Ich lächle und führe das Licht vor während ich innerlich kurz ein Stoßgebet zum Himmel schicke, dass dem die Ölwolke nicht auffällt und er nicht merkt, dass nur ein Zylinder läuft.

Er verzieht keine Miene und scheint mit der Demonstration zufrieden zu sein. Jedenfalls kann ich die Jawa ausmachen und er verschwindet für fast eine Stunde im Büro. Zwischendurch kommt er noch zwei mal raus und fragt ein paar Sachen, will aber sonst weder was an der Jawa sehen geschweige denn prüfen.

Nach knapp 90 Minuten ist der Zauber vorbei. ich habe mein Vollgutachten und die Einstufung als Oldtimer in den Händen, bezahle und schiebe die Jawa freundlich lächelnd erst mal um die Ecke. Da sieht mich keiner wie ich erst mal wieder die Kerzen runter schraube, reinige und die Jawa wieder anschiebe. Wenigstens hat dieses Vorgehen Erfolg. 10 km später darf ich das noch mal wiederholen und letztlich rolle ich wieder nur auf einem Topf zu Hause in die Garage.

Ich könnt schreien. Was zu Hölle hat die Karre? Nach einer Weile Grübeln und Fehleranalyse fällt es mir dann ein. Der Sprit! Ich hatte den Tank damals, Anfang 2010 mit 10 Liter 1:20 Gemisch befüllt und den Vergaser auf "Einfahren" eingestellt. Mittlerweile sind fast 30 Monate rum, der klägliche Rest dieses Benzins schwappt immer noch im Tank und der Vergaser befüttert den Motor immer noch mit einer ordentlich überfetteten Mischung. Nur dass die mittlerweile wohl kaum noch Benzin enthalten dürfte.

Am nächsten Tag hole ich frischen Sprit, mach eine 1:33 Mischung, stelle den Vergaser wieder auf Normalbetrieb und siehe da: Der Motor läuft. Auf beiden Töpfen und auch länger als 20 km am Stück. Na das war ja einfach.

Das Zulassen der Jawa gestaltet sich dann erstaunlich einfach. Die freundliche Dame in der Zulassungsstelle hat keinen Plan was sie mit dem alten DDR KFZ Brief anfangen soll und stellt daher ohne weitere Fragen einen neuen Brief aus und lässt die mittlerweile 53 Jahre alte Jawa mit dem passenden Kennzeichen "J 354 H" wieder für den Straßenverkehr zu.

Dem ersten großen Auftritt der Jawa steht also nichts mehr im Wege. Morgen geht es zur Glemseck 101. Mal sehen wen man so trifft ;o)

Tja, damit endet die Geschichte. Es gibt zwar noch viel zu Basteln und zu Verbessern, aber das Ziel an sich ist erreicht: Nach über 20 Jahren darf die alte Dame wieder auf dem Asphalt surfen - und auf jedem Meter davon werde ich ein breites Grinsen im Gesicht haben.