

Industrieel erfgoed voor bijna niets: Jawa 2-takten

By [de redactie](#) | 22 december, 2011



Een nieuwe Suzuki 650 V-Strom voor net onder de tien mille? Is dat duur? Nee. Maar je kunt het wel veel geld vinden. We willen niet suggereren dat de twee motorfietsen vergelijkbaar zijn. Maar dom rijplezier kun je ook hebben op een 23 jaar jonge JAWA 638. En die kostte € 300,- En dat was volgens iedereen te veel...

“Van een oudere heer geweest en altijd keurig onderhouden”

Dik 13000 kilometer in 23 jaar. De huidige gemiddelde motorrijder doet het maar iets beter. Met een voorband die zelfs vierkant gesleten was. De eigenaar liep tegen de tachtig en had al een paar jaar niet veel meer gereden. De JAWA 638 was in zijn vroege dagen niet eens leverbaar met een aparte “Oilmaster” oliepompe. En de rem aan de voorkant lijkt nu nog het meest op een koektrommel voor anorexe oma’s.

Toch is het ding een motorfiets. En laten we wel wezen: zo ergens tussen 1955 en 1960 was je heel wat als je een JAWA had.

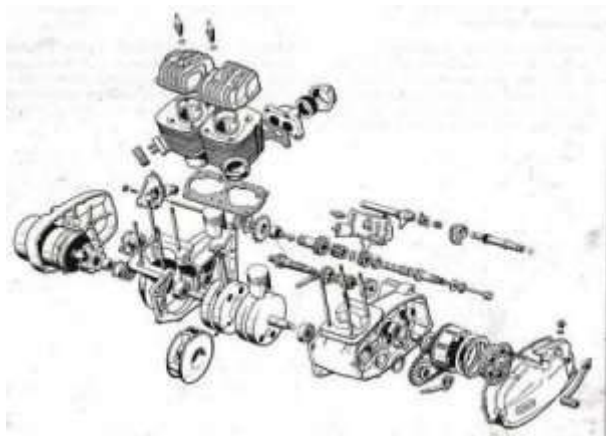


En er is nu nog een hele generatie aanleunwoningbewoners die dwars door de nevelen van hun beginnende Alzheimer helder glimlacht wanneer ze met een klapperend bovengebitt het kenmerkende uitlaatgeluid van die motoren uit het intussen al niet meer bestaande Tsjecho Slowakije laten herbeleven: “RENNGGkengKEdennnggg!” Indertijd werden de JAWA’s en andere tweetakten nog gesmeerd met een liter olie op 25 liter benzine. De uitlaatpoorten en uitlaten moesten regelmatig ontkoold worden. Straten stonden blauw van de olierook. En menig trotse vader maakte met zijn ‘Moeder de vrouw’ plus de eerste driejarige eersteling tussen hun ingeklemd de eerste vakantie-reizen naar verre landen als België en Luxemburg.



De Jawa Adventure. Zie je het voor je? Geen autosnelwegen. Geen TomToms. Alleen een loodzware linnen legertent, een zak aardappelen en een benzinebrander. Plus een Shell kaart. In een volle reisdag naar Luik. Dan een dag om Luik weer uit zien te komen en dan op weg naar de in Libelle aanbevolen camping in Heiderscheid. Gezellig. Scheerlijjn over scheerlijjn tussen de andere Libellelezers. Onderweg

moest er wel eens een bougie schoongeborsteld worden. Of een bandje geplakt worden. De overbuurman van mijn ouders, Bram Snabel ging met zijn Sparta 250cc plus vrouw en kind naar Zuid Frankrijk. Mijn vaders jongere collega Rob Bakker ging met zijn Lief op de Vespa naar Spanje. En dan zijn er nu mensen die stoer vertellen hoe ze met hun dikke 1200+cc toerfiets in een dag naar Parijs rijden om daar op een terras even een kop koffie te doen.



De 638 is al veel moderner.

Modernier dan die warm rood gespoten en van allerlei beplating voorziene top JAWA's uit de midden- en eind vijftiger jaren. Modellen die als 'Senior' overigens nog tot ergens in de zeventiger jaren leverbaar waren. Het model 638 werd gepresenteerd in de zomer van 1984. Het was natuurlijk afgeleid van het voorgaande model, de 634. De o zo praktische kettingkast bleef behouden. Het motorblok was helemaal nieuw ontwikkeld. Het bleef wel een luchtgekoelde 2 takt 344,5 c (58 x 65) 2 cilinder, met nu 26 pk vermogen bij 5250 t.p.m. De lichtmetalen cilinder had een ingeperste gietijzeren voering. Het blok is 7 kg lichter dan zijn voorganger. De 4 versnellingsbak heeft een half automatische koppeling, bediend door de versnellingspook.

DNEPRS hebben trouwens een vergelijkbaar systeem. De versnellingsbak is verbeterd. Verder was er de overstap naar een wisselstroomdynamo(met ingeschakeld licht rijden geeft nu geen problemen meer) en een vernieuwde carburateur. In de loop van de productie werd het model, natuurlijk, verschillende malen gemoderniseerd en geleidelijk uitgerust met extra's. Medio 1990 kreeg de 638 een schijfrem voor en werd nu type 639 genoemd. Vanaf dat moment was de vooruitgang niet te stoppen. HO!!! Hoe komen we daar nu weer op? Er zal een marketing bug in de software zitten. Onder de zegeningen van het socialistische denken mochten de Jawa bouwers niet hun gang gaan. Hun perfecte ideeën werden wel gepatenteerd en waren een heel grote hulp voor de Japanse motorindustrie. Maar voor het eigen volk, en de steeds minder wordende export, moesten ze betaalbaar transport voor de massa maken.



Aftermarket: elektronische ontsteking

Intussen is de 638 meer dan gedateerd en basaal. Maar het ding voelt wel aan als een motorfiets en is lekker groot. Starten doe je door het schakelpedaal in te drukken en omhoog te klappen. Het gecombineerde kickstart/schakelpedaal was een van de slimmigheden waar JAWA jarenlang trots op was. Net als op de half automatische koppeling. Vroeger was en nog vooruitgang zonder software. Zes volt is genoeg om de twin aan de praat te krijgen. De ontsteking gaat nog gewoon met contactpunten en ervaren JAWA rijders hadden altijd een stel punten en een extra condensator bij zich. Als de zaak stuk ging repareerde je het spul gewoon hurkend langs de kant van de weg. Met een sigarettenvloeijsje controleerde je wanneer de punten gingen lichten. En laat een duimnagel nu precies 0,4 mm dik zijn. Dus de contactpuntopening afstellen deed je met die duimnagel.

Deze overlevende draagt nog trots zijn chroom. Veel oudere JAWA's vallen op dat punt helemaal buiten de boot. JAWA chroom is niet waterbestendig. Voor de liefhebbers is alle glimwerk overigens nog nieuw te koop. Maar het restaureren van een JAWA is alleen aan de heel sterken van geest gegeven. Want als investering... Nou ja. Laat maar. Het gaat niet over geld.

De 638 is een prima fiets om rustig over secundaire wegen te rijden. Met een kilometertje of 80-90 zingt de tweetakt tevreden. Voor dat soort snelheden zijn de vering en de remmen ook helemaal goed. Het rijwielgedeelte zit qua geometrie helemaal niet fout in elkaar en de stijfheid van het frame is zijspan compatibel. De zitpositie op deze naked bike is voorbeeldig. De buddyzit is bijzonder kontvriendelijk. De bedieningsknoppen groot zat. En je trekt er voor 350 euro meer bekijks mee dan Rob de Nijs wanneer die naakt op zijn Harley zit.



De JAWAclub is prettig actief. JAWA onderdelen zijn ruimschoots voorhanden en niet duur. En JAWA's zijn heerlijk bruikbare stukken pure nostalgie. Kijk ook maar eens op het Motorfietsweb onder ask the web. Dat is hoe dan ook leuk.