

EVEN
KENNISMAKEN

AC ACE BRISTOL

BRITISH WILD AND SOPHISTICATED

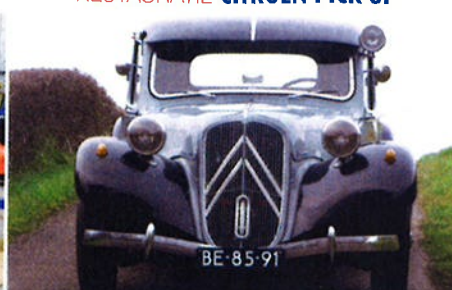


- WAAR GEBEURD MET: CITROËN, FIAT, MERCEDES-BENZ, RENAULT, SOLEX, VOLKSWAGEN • VERGETEN & VERGUISD
- OUD NIEUWS • PRAKTISCH: PORTIERBEKLEDING • KLASSIEKERPASSIE: MADE IN AMERICA

KOPEN? FIAT 124



RESTAURATIE CITROËN PICK-UP



TWEEWIELER JAWA/CZ CLUB



Jawa/CZ

Club Nederland

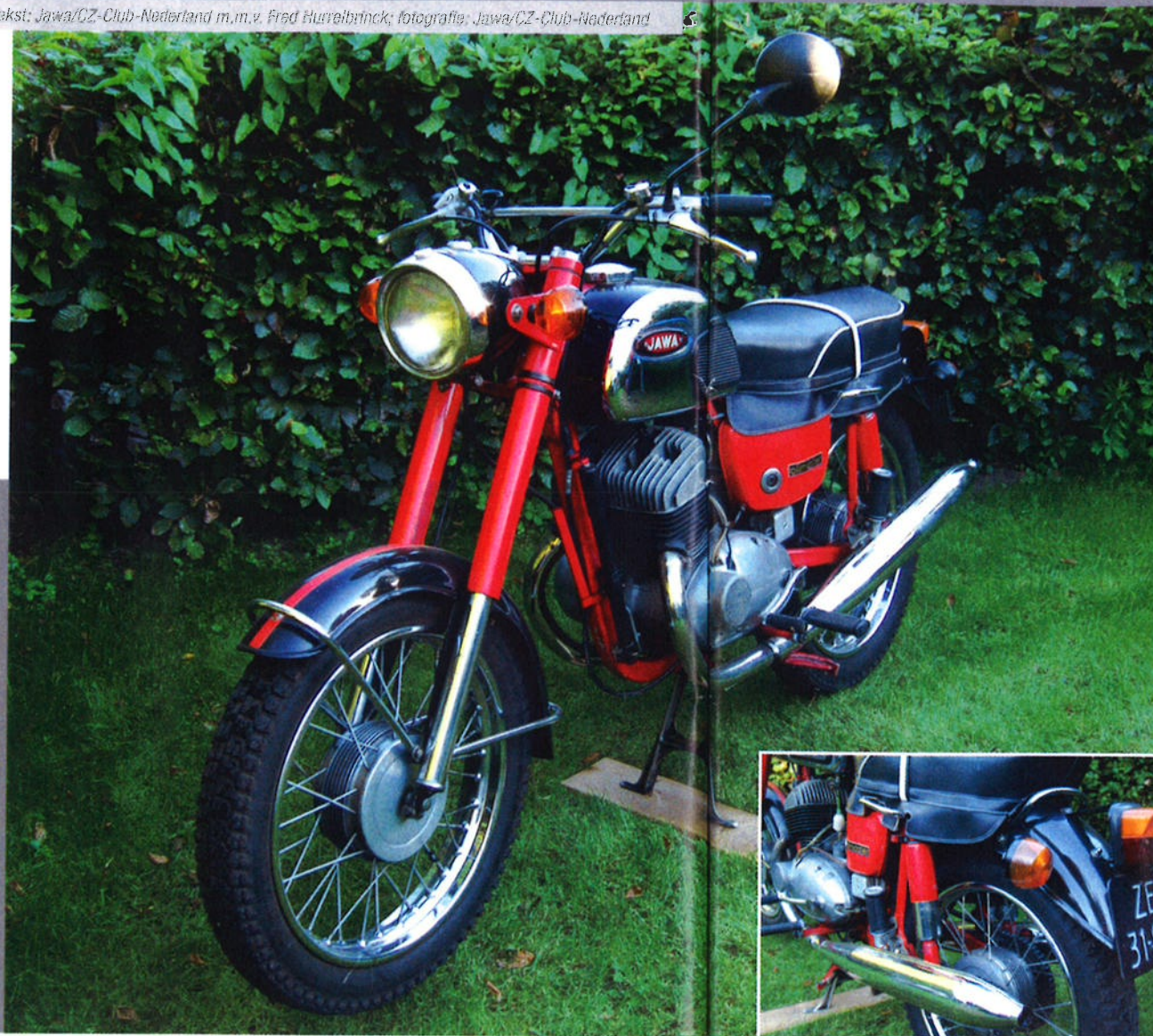
Deze keer bij ons in beeld de Jawa/CZ-Club-Nederland, waar liefhebbers met een voorkeur voor deze motoren uit voormalig Tsjecho-Slowakije elkaar treffen. Bijzondere motoren en ook in de club zelf gaan zaken net even wat anders dan elders, bijvoorbeeld als men deelneemt aan de toerritten die regelmatig worden georganiseerd in clubverband. Maar daarover straks meer, eerst kijken we naar de historie van het merk.

De historie

Aan de basis van de activiteiten van de Jawa-fabriek stond Frantisek Janecek (1878) Gestimuleerd door zijn vader, die de technische interesse van zoon zag, studeerde hij aan de Technische Universiteit (voor een aanvullende opleiding kwam hij zelfs nog op de Technische Universiteit in Delft terecht). Later werd hij hoofd van de constructie-werkplaatsen van Wanderer, rond 1930 een vooraanstaande motor- en autofabrikant. Inmiddels had Frantisek een reputatie opgebouwd als deskundige op het gebied van de elektriciteitsleer. Ook zijn kennis aangaande de ontwikkeling van wapens bleef niet onopgemerkt en leidde tot activiteiten op dit gebied. Het geld dat hij met dit laatste had verdiend gebruikte Janecek voor een meerderheidsbelang in Wanderer. Met als

gevolg de merknaam Jawa (samenvoeging JAneck en WAnderer). Gezien deze historie is de handgranaat nog terug te vinden in het embleem van Jawa. In Tsjecho-Slowakije – het huidige Tsjechië – worden al sinds het ontstaan motorfietsen ontwikkeld en geproduceerd. De remmende factor – en dat zou altijd in het toenmalige Oostblok zo blijven – was het gebrek aan het benodigde kapitaal om wat we nu research & development noemen uit te voeren en de productie uit te breiden. Er staat nog steeds een Jawa-fabriek in Tsjechië, maar de productie ligt het overgrote deel van de tijd stil. Qua techniek heeft Jawa het altijd gezocht in eenvoud, met als kenmerk de tweetakt. De motoren werden in de jaren tussen de 1e en 2e Wereldoorlog bestempeld als 'Volksmotor'. Na de 2e Wereldoorlog werd de 250 cc

Perac of Pérac (de schrijfwijze wil nogal eens verschillen) geïntroduceerd. Al snel ontstond er vraag naar een zwaardere machine. Dit leidde tot de productie van een 350 cc machine op een nieuwe locatie, de fabriek van Ogar te Praag. De motor die daar in productie kwam heette Jawa-Ogar. Al in het eerste productiejaar 1948 werd de toevoeging Ogar weggelaten en werd de motor geleverd als Jawa 350 cc. Nadien zouden tot half jaren '90 nog vele duizenden Jawa's de fabriek verlaten. In de meeste gevallen 250 en 350 cc twins, maar ook een 250 cc eencilinder. Overigens waren de eencilinders meer het domein van de concurrerende CZ-fabriek. Deze behoorde ook tot de staat, maar men hield toch blijkbaar van concurrentie zonder vrije-marktpolitiek. In de Jawa/CZ-Club-Nederland worden beide merken gekoesterd.



Motor:	CZ 250 Sport
Bouwjaar:	1937
Km.stand:	onbekend
Eigenaar:	Erwin Derksen
Rijdt al Jawa/CZ sinds:	1990

Erwin Derksen is een prominent lid van de Jawa/CZ-Club-Nederland. Is het niet vanwege zijn verzameling motoren (ongeveer 25 stuks) dan is het wel zijn uitgebreide kennis van de Jawa, CZ en Velorex-materie. Erwin is 50 jaar en werkzaam bij een fabrikant van disposables voor de horeca. Een pronkstuk uit de collectie van Erwin is de CZ 250 Sport van 1937. Dit is een eencilinder luchtgekoelde tweetaktmotor van 249cc. Het maximale vermogen van dit exemplaar bedraagt 9 pk bij 4000tpm. Een leuk weetje: vanaf 1939 kwam er een volle pk bij - 10 pk bij 4000tpm - terwijl de inhoud afnam naar 247cc. De topsnelheid van Erwin's CZ bedraagt 95 km/uur. De motor heeft 3 versnellingen en aan de voorzijde wordt het comfort verzorgd door een spiraalveer in parallellogram. Achtervering is niet aanwezig. De motor heeft een gewicht van 115 kg en wordt geremd door trommels (150mm halve naaf). Erwin heeft deze machine gekocht in 1990 in Noord-Holland, de motor was in

Jawa bleef hangen aan het tweetaktprincipe, hoewel de ontwikkelingen niet stil stonden. Zo hadden de eerste naoorlogse modellen in plaats van een plaatframe een buizenframe. Aan dit principe werd tot het einde van de productie van tweetaktmodellen vastgehouden. Verder kregen de tweetaktmotoren met ingang van 1948 (de Jawa 638) een blok met een stijvere constructie. En deed met de introductie van het type 639 de schijfrem op het voorwiel haar intrede. De Jawa 641 week af van de 640 in die zin dat de machine over een elektronisch geregelde contactpuntloze ontsteking beschikt. Ook de smering van de Jawa tweetaktmotor werd geoptimaliseerd: op verschillende modellen werd de 'Oilmaster' geïntroduceerd. De motorolie wordt hierbij vanuit een apart reservoir onder de buddyseat door een oliepompe naar het inlaatgedeelte geleid, het motortoerental en de stand van de gashandel zijn bepalend voor de hoeveelheid olie die aan het lucht-brandstofmengsel wordt toegevoegd. De uitstoot aan 'olierook' werd hierdoor drastisch verminderd. Hoewel Jawa zoals gemeld met name bekend is als producent van motoren van het tweetaktprincipe, mag ook de activiteit gebaseerd op de vierslagtechniek hier niet onvermeld blijven: toen de hegemonie in de motorsport van met name Italiaanse en (iets minder) Engelse merken praktisch niet te doorbreken viel halverwege de vorige eeuw, stapte Jawa gedurende een aantal jaren ook over op het viertakt principe. Het spel met nokkenastiming en kleppen had men ook heel snel onder de knie en in 1952 bracht Jawa de 500 OHC op de markt. Een stoer uitzijnde viertakt machi-

ne met bovenliggende nokkenas. Dit model is verder niet echt doorontwikkeld en in 1958 verliet de laatste 500 OHC de fabriek. Een van de clubleden is in het bezit van zo'n bijzondere motor, deze wordt elders in dit artikel belicht.

principe rijklaar. Het is de uitvoering 'Sport'. Er was ook een uitvoering 'Tourist'. Het verschil zit hem in het frame: de Sport heeft een enkelplaats frame en de Tourist een dubbelplaats uitvoering. Verder is Erwin Derksen in het bezit van een heel bijzonder driewielig voertuig met Jawa-motor, de Velorex. Eind jaren '30 hadden de broers Frantisek en Morjmír Stransky een reparatiewerkplaats voor fietsen, kinderwagens en motoren. Ze kregen het idee een goedkoop vervoermiddel te maken, eerst als invalidevoertuig en later ook als goedkoop vervoermiddel voor de gewone man. Zo ontstond de Velorex. Het frame bestaat uit aan elkaar gelaste metalen buizen waarover een soort kunstlederen bekleding is gemaakt. De motor ligt achterin en drijft door middel van een ketting het enkele achterwiel aan. Aan de voorzijde is de Velorex voorzien van 2 in swingarm opgehangen sturende wielen. De aandrijving bestond uit motoren met geforceerde koeling van Jawa en CZ te weten een 175cc, een 250 cc of een 350 cc 2 cilinder. Deze

ne met bovenliggende nokkenas. Dit model is verder niet echt doorontwikkeld en in 1958 verliet de laatste 500 OHC de fabriek. Een van de clubleden is in het bezit van zo'n bijzondere motor, deze wordt elders in dit artikel belicht.

De club

De Jawa/CZ-Club-Nederland zal in 2017 al weer 25 jaar bestaan. In die 25 jaar zijn er vele evenementen georganiseerd. Met name de toerritten zijn een geliefde activiteit. Deze zijn over het hele land verspreid en dat heeft ook een reden. De Jawa's en CZ's zijn geen machines waarmee men urenlang dik over de 100 km/uur kan rijden. Dus leden uit Groningen die in Zuid-Holland een toerit willen rijden moeten of de avond voorafgaand aan de toerit naar het westen afreizen of de motor op een aanhanger plaatsen en met de auto naar de startplaats rijden. De toerritten worden door de diehards binnen de club dus bezocht met auto en aanhanger en de (meeste) overige deelnemers komen uit de regio. Naast de rit zelf is het de clubleden ook met name te doen om de gezelligheid. Geen protserig gedoe met wedstrijden wie de mooiste motor heeft, maar een goed contact met je medeclubleden, een mooie rit rijden, tussen de middag een uitsmijter en dan met een goed gevoel finishen bij een gezellig café.

De club geeft een eenvoudig clubblad uit op A5-formaat en digitaal ontvangen de leden updates over komende clubactiviteiten en wetenswaardigheden met een iets spoedeisend karakter. Op de fraaie website staat natuurlijk alle informatie over het lidmaatschap van de club. |



laatste is voorzien van een Dynastart en heeft een 12 volt elektrische installatie. Van deze 3 wieler zijn er in totaal zo'n 15.000 stuks geproduceerd, waarvan er op dit moment ongeveer 60 een Nederlandse eigenaar hebben. Derksen is in 1996 lid van de Jawa/CZ-Club-Nederland geworden, daartoe overgehaald tijdens een oldtimertreffen in Didam. Erwin bezocht dat treffen met de Jawa Californian uit 1974, eveneens zichtbaar op deze pagina's, die daarvoor 18 jaar in een schuur had gestaan. Niet onvermeld mag blijven dat Erwin ieder jaar (dit jaar voor de 6e keer op rij) de IJsselrit organiseert.

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

Net wat ik zocht advertentie

Advertentietekst:

.....

.....

.....

Naam:

Adres/Woonplaats:

Telefoonnummer:

K&T 228

Stuur de bon met uw advertentietekst naar: Klassiek&Techniek, Old-otO Uitgeverij BV, IJsseldijk 107, 8196 KD Welsum (NL).
Of mail deze met eventueel een foto naar: mobieltjes@klassiek-techniek.nl. Deze bon is geldig voor eenmalige plaatsing.

Bon voor
GRATIS
advertentie
in de K&T rubriek
'Net wat ik zocht'

echo

Zij was klaar met het verleden
maar het verleden is niet klaar met haar

Tegen de achtergrond van de grootste tragedie uit de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis, de ramp met de Simon Bolivar in 1939, vertelt Karianne Veldhuijzen, dochter van een overlevende, een spannend en meeslepend verhaal.

De jonge journaliste Miriam Strijman, die is opgegroeid in het kindertehuis van een klooster, gaat in het geheim op zoek naar haar moeder en de waarheid. Haar onderzoek leidt naar de opvarenden van het in 1939 gezonken passagierschip de Simon Bolivar. De wrede waarheid waar zij achterkomt, maakt dat ze stopt met

haar zoektocht. Als jaren later de doos met het onderzoek gevonden wordt, schrijft ze er tegen haar zin een artikel over.

De gruwelijke gebeurtenissen in haar jeugd echoën steeds harder na. Deze onvoorziene confrontatie met het verleden en een verschrikkelijke ontdekking hebben huiveringwekkende gevolgen.

Spannend en meeslepend!
Met extra hoofdstuk
over de ware gebeurtenissen
van de scheepsramp met de Simon Bolivar.



Nu voor € 19,95 verkrijgbaar
bij de betere boekhandel en
Bol.com



Karianne Veldhuijzen

La
Reine
Uitgeverij

TWEEWIELER JAWA/CZ-CLUB-NEDERLAND



Motor: Jawa 500 OHC type 15
Bouwjaar: 1952-1958
Km.stand: onbekend
Eigenaar: Dick Amtink
Rijdt al Jawa/CZ sinds: 1992

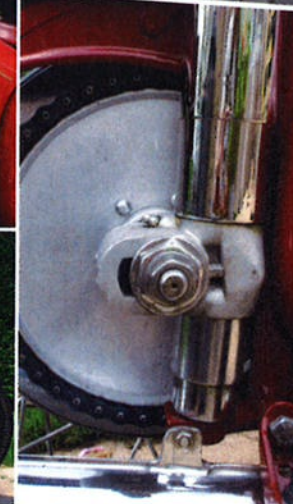
Voor Dick begon het allemaal zo rond 1992, Dick had contact gehad met Jelle van der Veen, oprichter van de Jawa/CZ-Club-Nederland en al snel werd Dick als algemeen bestuurslid ingezet. Enige tijd heeft hij ook de functie van waarnemend secretaris uitgeoefend.

Dick's motorenbezit verliep via Jawa, Maico, NSU weer terug naar Jawa. De Maico werd met name ingezet tijdens enduro wedstrijden. De NSU Max werd overgeheveld naar de broer van Dick. Hetzelfde lot was op een later moment ook een Jawa Pérac beschoren. Dick liefhebberde overigens ook nog een tijdje met een Opel GT. Kortom, we praten hier over een liefhebber van 'klassiek' in hart en nieren!

De deelnemers aan ritten en bijeenkomsten zullen ongetwijfeld met bewondering naar de Jawa 500 OHC van Dick hebben staan kijken. Het is dan ook een prachtige machine. Dick heeft voor het restaureren over een langere periode (vanaf midden jaren '90) de nodige onderdelen bijeen gesprokkeld. De Oost-Duitse 500-website bewees daarbij goede diensten. Samen met Jaap Bekkema heeft Dick het werkplaatshandboek voor de 500 vertaald, dit keer dus geen vuile handen maar ook wel een flinke klus! De club meldt dan ook zeer trots te zijn op het feit dat Dick in zijn rol van documentalist al jaren zijn kennis en kunde met de leden van de Jawa/CZ Club Nederland heeft willen delen.

Wetenwaardigheden over Dick's Jawa 500 OHC type 15 zijn dat we spreken over een 2-cilinder luchtgekoelde viertakt met enkele bovenliggende nokkenas en een cilinderinhoud van 488 cc. Voor wat betreft de prestaties kan worden gemeld dat een maximaal vermogen wordt geleverd van 26-28 pk, wat de berijder in staat stelt een top van 135-147 km/u te behalen. De machine is voorzien van een 6 volt installatie, een accu bobine ontsteking en telt 4 versnellingen. De vering wordt aan de voorzijde verzorgd door een hydraulische telescoopvork, aan de achterzijde door pluniers (in latere bouwjaren schokbrekers). Voor het noodzakelijke remwerk zorgen trommels van 200mm aan voor- en achterzijde (later 250 mm). Deze Jawa heeft een leeg gewicht van 156 kg.

In dit artikel moet zeker ook de Exel rit worden belicht. In het organiseren van deze jaarlijkse rit voor klassieke motoren in zijn eigen woonplaats schept Dick namelijk veel genoeg. Deze rit is een blijvertje, want werd afgelopen september voor de (alweer) 7e maal verreden! De start is traditioneel bij de overburen van Amtink, café restaurant 'De Exelse Molen'. De rit voert altijd door een prachtige omgeving en ook is stevast een voorrijder beschikbaar. Dat aan deze jaarlijkse Exel rit een flink aantal leden van de Jawa/CZ-Club-Nederland meedoen hoeft natuurlijk geen betoog.



Motor: Ogar type 12
Bouwjaar: 1948
Km.stand: onbekend
Eigenaar: Ben Scholten
Rijdt al Jawa/CZ sinds: 1997

Ben Scholten is eigenaar van meerdere bromfietsen en motoren, deze 50-jarige liefhebber is werkzaam als uitvoerder. Hij is sinds 1997 lid van de Jawa-club.

Zijn eerste kennismaking met Jawa was tijdens de 'Veteranendag'. Aan Ben werd een Jawa aangeboden, waarvan hij meende te doen te hebben met een vooroorlogs type (we hebben het dan over WO II 1940-1945). Naar later bleek berustte dat op een misverstand en de machine werd geïdentificeerd als een Perac. In eerste instantie leek het een aardige machine, maar diepgaander onderzoek leidde tot de conclusie dat reparaties en zogenaamde restauraties tot de categorie 'broddelwerk' behoorden. Ben moest zo'n drie jaar achter onderdelen aanjagen om de machine fatsoenlijk te krijgen. Een van de redenen waarom Ben liefhebber is van het merk Jawa is de eenvoudige techniek. Voornamelijk gaat zijn voorkeur dan uit naar de machines met de (zijaanzicht) ovale motorblokken. Deze zijn tussen 1946 en 1975 in praktisch ongewijzigde vorm gemonteerd en zijn heel 'sleutelvriendelijk'.

De getoonde bijzondere machine uit Ben's collectie is de Ogar type 12, voorzien van een tweecilinder luchtgekoelde tweetaktmotor van 350 cc. In praktisch ongewijzigde vorm werd deze motor later als Jawa Perac op de markt gebracht. Scholten heeft de hier getoonde Ogar in 2004 gekocht. Niet in de staat als op de foto, maar in brokken en stukken. Die transactie werd gesloten tijdens een beurs in Rosmalen waar Ben deel uitmaakte van de stand bemanning. Met een maximaal vermogen van 12 pk bij 4.250 tpm en ondersteund door een vier versnellingsbak bereikt deze Ogar een topsnelheid van 110 km/u. Deze machine is voorzien van een 6 volt installatie, een accu bobine ont-

steking en trommelremmen aan de voor- en achterzijde. Voor de vering zorgen een hydraulische telescoopvork vóór en plunjers achter. Het gewicht 'schoon aan de haak' bedraagt 132 kg. Zijn bijzondere Ogar wil Ben rijdbaar hebben voor het jubileum in 2017 dat in Tilburg wordt gevierd met een groot internationaal treffen. Een prachtige doelstelling waarmee we hem veel succes en plezier wensen!

Naast diverse tweewielers is Ben ook nog in het bezit van 2 PAV's, eenwielige aanhangers voor achter de Jawa. Ze zijn gebouwd van 1952 tot en met 1972 in de Jiriho Dimitrova fabriek in Letnanech (een industriegebied van Praag). Het exemplaar op de foto is een 40 B van 1964, sinds 1998 in zijn bezit. Ben heeft hem aangepast met een kleine horizontaal onder voorspanning gemonteerde schokbreker van een wasmachine. Dit geeft de aanhangwagen een betere wegligging. Tot slot nog een leuke anekdote, welke ontstond tijdens een verhuizing van Ben: de activiteiten werden gadegeslagen door een 80-jarige overbuurvrouw. Zoals gemeld heeft Ben meerdere tweewielers, buurvrouw viel op dat al het materieel om het huis werd gereden, terwijl 1 machine door de voordeur naar buiten kwam. Buurvrouw wilde daar natuurlijk wel het fijne van weten. 'Nou', was het antwoord van Ben, 'die heb ik in de kelder geparkeerd'. Het was al duidelijk maar het wordt hier nog eens bevestigd: Ben is een echte liefhebber.



Motor: Jawa 353
Bouwjaar: 1956
Km.stand: onbekend
Eigenaar: Hennie van de Lagemaat
Rijdt al Jawa/CZ sinds: jaren '60

Een snelle jongen - hij racet op een Aermacchi bij de evenementen van het Classic Racing Team (CRT) - is Hennie van de Lagemaat. Net als zijn twee broers, die ook lid zijn van de Jawa/CZ-Club-Nederland, heeft hij een grote voorliefde voor het merk Jawa. En als je vraagt hoe dat komt, geeft hij als antwoord: "We zijn toen we nog jongens waren met het merk opgegroeid. In de jaren '60 hebben we met Jawa's en CZ's motorcross gereden". Goede herinneringen heeft Hennie dan ook aan de activiteiten van MSV 'De vrije uitlaat' en dan met name aan het crossen met een CZ met drie versnellingen. Hij is met recht aan het merk Jawa blijven 'hangen'.

De motor op de foto's is een Jawa 353 van het bouwjaar 1956. Deze is nog volledig standaard. Het getoonde exemplaar heeft Hennie zo'n 15 jaar geleden gekocht in de buurt van Purmerend. Inmiddels is het motorblok door Hennie zelf gereviseerd. Over de techniek van Hennie's Jawa is te melden dat we hier praten over een eencilinder luchtgekoelde tweetaktmotor met een inhoud van 248,5 cc. Het vermogen bedraagt 9 tot 12 pk en met behulp van een vierversnellingsbak behoort een topsnelheid van 110 km/uur tot de mogelijkheden. Het stoppen verzorgen de trommels van 160mm aan zowel aan de voor- als de achterzijde. Qua vering zien we bij deze beauty een hydraulische telescoopvork vóór, terwijl achter schokbrekers hun werk doen. Deze machine weegt 125 kg. Dit soort motoren heeft Hennie overigens niet alleen voor de show, want Van de Lagemaat deinst niet terug voor ritten over een langere afstand. Voor de club heeft Hennie al de nodige activiteiten ontplooid. Zo heeft hij met een aantal andere leden het 20-jarig jubileum in Everdingen georganiseerd en mede hierdoor heeft hij de organisator van het 25-jarig jubileum in Tilburg al van de nodige adviezen kunnen voorzien. Een groot hart voor de club is er dus zeker bij Hennie!