

Fingerübung

LESERAUTO JAMOS GT. Als vom G noch keine Rede war, sorgte Puch für ein leistbares Auto aus Österreich für Österreich. Ein einziges Coupé auf Puch-500-Basis entstand dort, wo sonst Kombis und Lastwagen gefertigt wurden, und es parkt seit zwei Autoleben wieder im Familienbesitz.

VON MARTIN STRUBREITER FOTOS: ANDREAS RIEDMANN





Unsere 79. Gäste.
Fritz Jauernig jun. und sen.
und ihr Jamos GT, Baujahr 1962

Wien 18, Schumannngasse, 1962: Peter Moser (links) und Fritz Jauernig mit ihrem sehr niedrigen Eigenbau-Coupé.



Freilich erregt der Jamos GT im Straßenverkehr Aufsehen, obwohl er zwischen den üppigen Autos unserer Tage ziemlich untergeht. Besonders aber erregen die anderen Autos viel Aufsehen, wenn man im Jamos drinsitzt und durchs Seitenfenster in fremde Radkästen starrt. Man weiß dann, dass Autos früher WINZIG waren, und die Coupéversion eines winzigen Autos ist winzig UND flach. Schaut man nach vorn, dann findet man allerlei Hebel wie zufällig verstreut, aber zwecks Orientierung mit Beschriftungen versehen, über die sich noch nie ein Autowerk drübergetraut hat: „MIXER“ steht am Schalthebel, und der Ventilator wird über ein Hebelchen bedient, über dem „LÜÜÜFTER“ zu lesen ist, fein in Plastik gestanzt. Die Schilder hat Fritz Jauernig jun. im Auto drapiert, damals, mit ganz frischem Führerschein – sein Beitrag zur Vollendung eines Autos, das sein Vater mehr als 20 Jahre davor gebaut hat.

Noch mehr Aufsehen als der Jamos aber erregte gewiss die Krönungskutsche des Schahs von Persien. Die hat nämlich Fritz Jauernig sen. auch mitgebaut, 1978, wobei: Die Kutsche entstand dienstlich. Der Jamos allerdings war 1962 eine Fingerübung. Hobby nach dem Dienst, man darf sich das ungefähr so vorstellen, als ob ein Koch nach Dienstschluss noch am Herd stehen bleibt, um sich an Petit Fours zu versuchen.

*

Karosseriebau Jauernig wurde 1911 gegründet, tief in jener Zeit, in der Autohersteller motorisierte Chassis zu den Kunden rollten, und diese suchten sich dann einen Karosseriebauer, der einen Karosserieentwurf in Blech dangelte. Die Firma Jauernig war damals schon am heutigen Standort im 18. Wiener Gemeindebezirk, und viele Aufbauten ent-



Nach alter Karosseriebauer Sitte wurden ein Holzmodell und ein Gipsabdruck gefertigt, darin die Karosserie laminiert.

standen im Dienst banaler Werk­stätigkeit: Das Burgtheater, beispielsweise, ließ seine Kulissenwagen bei Jauernig einkleiden, ein Sattelzug des Eich- und Vermessungsamtes brachte eine staatliche Auszeichnung, gefertigt wurden auch Geldtransporter und Leichenwagen in jeder Größe: „Für ein Modell für zehn Säрге haben wir sogar ein Patent gehabt.“

Wobei besonders in der unmittelbaren Nachkriegszeit die Beschaffung von LKW-Chassis schwierig war, Geld als Zahlungsmittel war eher unüblich. So

gab's Mercedes-Chassis beispielsweise gegen Schilf. Fritz Jauernig sen.: „Also hab ich mit dem Mercedes-Importeur am Neusiedler See Schilf geschnitten.“

Die Verbindung zu Mercedes war da schon tragfest, so wurden in den 60er Jahren in Wien auch Limousinen zu Kombis umgebaut – in jener Zeit schmeckten Kombis noch nach Schweinehälften und Tapezierertischen, die großen Firmen selbst wollten da nicht am eigenen Image kratzen. Bei Jauernig aber wurden einige Dutzend Heckflossen-

und /8-Mercedes als Kombi geordert, 1972 wurde die nächste Stufe der Zusammenarbeit gezündet: Jauernig übernahm eine Servicevertretung für Mercedes, ein feines, bis heute gut trainiertes Standbein nach Wegfall des Karosseriebaues 1985. Die Fertigung von Karosserien war in Wien nicht mehr rentabel, der Mercedes-Servicebetrieb ist es aber bis heute.

*

Der Jamos war das kleinste Auto, das bei Jauernig entstand, und er hatte zwei Erbauer: Auftritt Peter Moser, schon



Alles fließt

So hatte Sportliches Anfang der 60er Jahre auszusehen: fließend und rot. Zierstreifen und Aufschrift sind später dazugekommen.



Sportfamilie

Schon mit Serienkarosserie (650 TR/TR II) wurde der Puch eine fixe Größe im Motorsport, u. a. wurde Sobieslav Zasada damit Rallye-Europameister. Daneben gab's (im Uhrzeigersinn) Sportliches mit dem kantigen Adria TS des Wiener Designers Werner Hölbl, der Imp wurde in Italien mit Puch-Technik gefertigt, vom Neckar-Puch hat ein Exemplar überlebt, und der Südtiroler Ernesto Prinoth adaptierte Puch-Technik für die Formula Baby.



Ende der 50er Jahre Fiat-Händler in Wien, das Reparieren von Puch 500 war da unumgänglich. Gemeinsam mit Fritz Jauernig wollte er ein kleines Coupé auf Puch-Basis auflegen, das Material der Karosserie sollte aus der Zukunft kommen: Polyester. Also wurde nach alter Karosseriebauer Sitte ein Holzmodell und davon ein Gipsabdruck gefertigt, darin die Karosserie laminiert.

Den Unterbau des Jamos spülte dann ein Unfall in Peter Mosers Betrieb: Ein Puch 500 von 1959 mit kaltverformter Karosserie wurde filetiert, die neue Karosserie montiert, und was hier nach einfachem Baukastensystem klingt, war ein Puzzle mit sehr vielen selbst gefertigten Teilen. Fritz Jauernig sen.: „Wir haben die Sitzgestelle aus Rohren gebogen und geschweißt, unser Sattler hat sie dann bezogen. Und die Scheiben wurden nach einer Holzform in Brunn am Gebirge hergestellt.“

Was heute am Drama der Typisierung zerschellen würde, war 1962 ein Routinefall: „Es war ja jedes unserer Fahrzeuge einzelgenehmigt.“

Der Name ergab sich aus den Familiennamen der Erbauer, dann kam die Jamos-Serienfertigung ins Stocken: Es blieb bei einem einzigen Exemplar, auch wenn die Gips-Negativform der Karosserie noch Jahrzehnte im Betrieb aufgehoben wurde: „Vor 20 Jahren haben wir sie weggeschmissen, es hätte sicher nie wieder jemand ein Auto damit gebaut.“

Die frühen Jahre des Jamos waren dann tatsächlich so sportlich, wie seine Karosserie vermuten lässt, Peter Moser fuhr damit Bergrennen, das Auto war dabei im absoluten Originalzustand. Dann

Sport und Spaß Auch die Schalensitze sind eine Eigenkonstruktion, die Instrumente stammen von verschiedenen Herstellern, wie man vermuten darf. Damit jedes Hebelchen korrekt bedient wird, ist es unmissverständlich beschriftet.

wurde das rote Coupé ohne Trennungsschmerz an eine Boutiquenbesitzerin im ersten Bezirk verkauft, die fuhr damit weniger sportlich zur Arbeit. Fritz Jauernig sen.: „Früher bin ich gern jeden Samstag durch die Stadt spaziert, da konnte ich das Auto vor der Boutique sehen.“

Als die Besitzerin in Pension ging, bot sie den Jamos der Familie Jauernig an, er wurde zurückgekauft, garagiert und ein wenig auch vergessen. Fritz Jauernig jun.: „Ich hab das Auto nicht gemocht, damals.“

Das änderte sich in den frühen 80er Jahren, als er den Führerschein hatte, aber plötzlich kein Auto mehr. Sein Mini wurde nämlich ebenso getunt wie vom Fahrer eines Puch G übersehen, danach war er verdammt klein und rasches Handeln angesagt: „Es war Winter und ich war beim Bundesheer, daher musste ein

JAMOS GT

PREIS Der 1959er Puch, auf dem der Jamos basiert, war als Unfallauto günstig zu haben, der Umbau zum Coupé kostete vor allem viel Zeit.

MOTOR, ANTRIEB 2-Zyl.-Viertakt-Boxermotor im Heck, luftgekühlt, 643 ccm, 33 PS (24 kW) bei 5200/min, 5,0 mkg bei 3700/min. Viergang-Getriebe, 1. Gang unsynchronisiert, Heckantrieb.

FAHRWERK Vorne Einzelradaufhängung, eine Quersattelfeder, Teleskopstoßdämpfer. Hinten Pendelachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer. Schneckenlenkung. 4 Trommelbremsen. Reifen 4,80–12.

ECKDATEN L/B/H 3350/1400/1200 mm, Radstand 1850 mm, Gewicht 500 kg, Zuladung 280 kg, Kofferraum na ja, Wendekreisdurchmesser 8,6 m.

KAROSSERIE Zweitüriges Coupé, 2+2 Sitze, Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester.

FAHRLEISTUNGEN Höchstgeschwindigkeit ca. 110 km/h, Verbrauch ca. 5,0 l/100 km.

Auto her.“ Also wurde der Jamos reaktiviert, die väterliche Gegenwehr war gering, „aber gezittert hab ich schon“.

Und das zu Recht, wie sich wenige Wochen später herausstellte: „Plötzlich sind die Bremsen ausgefallen, vor einer Ampel, und die war gerade rot. Zum Glück ist niemand gekommen.“

Daheim war der Bremsausfall offensichtlich kein großes Thema (Fritz Jauernig sen.: „Das höre ich heute zum ersten Mal!“), danach aber wurde in aller Stille ein soliderer Gebrauchtwagen angeschafft. Der Jamos kam wieder zurück in den Keller des Mercedes-Servicebetriebes, wo er seither steht.

Sonst aber ist bei Mercedes Jauernig wenig übrig geblieben aus den Zeiten, in denen Karosserien gefertigt wurden, es gibt keinen Mercedes-Kombi mehr, LKW sowieso nicht. „Einen Heckflossen-Kombi hatten wir bis 1978 als Firmenwagen in Verwendung, knapp bevor eine Million Kilometer am Tacho stand, haben wir ihn an einen Taxiunternehmer verkauft.“

Bleibt als einziger Pfand einer berühmten Vergangenheit der Jamos GT, um den sich die Mechaniker des Betriebes liebevoll kümmern, die Reifen aufpumpen, wenn sie flach werden, und ein Service einhauchen, wenn doch einmal eine Ausfahrt ansteht.

Und es bliebe auch noch Potenzial für winzige Finalisierungsarbeiten. Das Befestigen der Motorhaube, beispielsweise. Als Fritz Jauernig jun. sie öffnen will, fällt sie zu Boden.

„Das ist nicht gut, Friedrich!“, wirft sein Vater ein, und man ahnt, dass man beim Jamos GT schon ganz tief drin ist in einer Familiengeschichte. ●