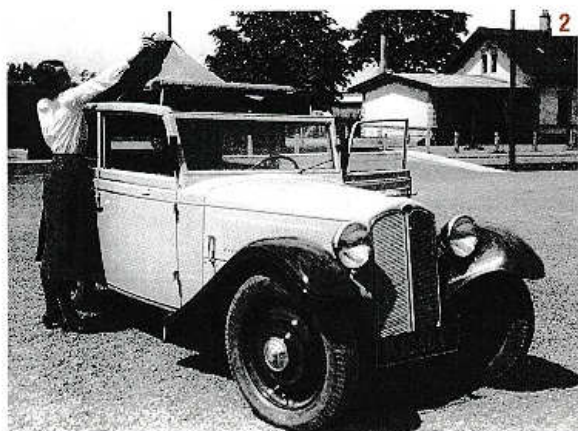


► JAWA 700 (1934–1937)

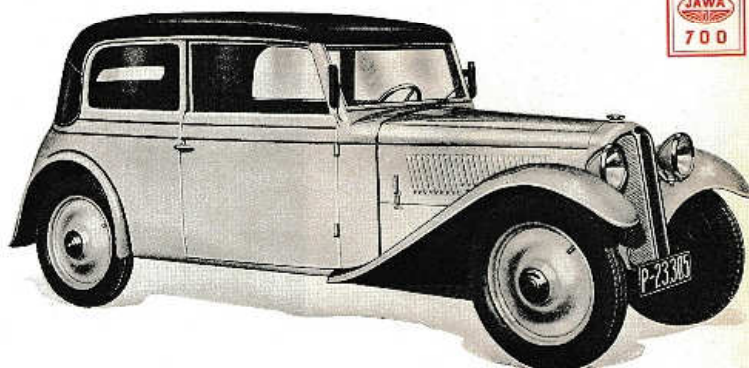


JAN TUČEK

V LICENCI



1
2
3



Na jaře 1934 debutovala Jawa 700, malý vůz s předním pohonem, vyráběný v licenci DKW...

Československý podnikatel Ing. František Janeček (1878–1941), majitel zbrojovky nesoucí jeho jméno, zavedl v roce 1929 licenční výrobu německých motocyklů Wanderer. Nesly značku Jawa (Janeček-Wanderer). Začátky byly rozpačité, úspěch přinesl až v roce 1932 představený motocykl Jawa 175, vybavený jednoválcem Villiers, záhy vyráběným v britské licenci v továrně v Praze-Nuslích. Jawa ovládla tuzemský motocyklový trh a její výrobce se rozhodl rozšířit výrobní program i na malé automobily. Pro licenci se opět vydal do Saska, tentokrát k firmě DKW, jejíž malé vozy s dvoudvůlcem a pohonem předních kol se počátkem třicátých let staly v Německu hitem. Dne 20. července 1933 uzavřel Ing. Janeček výhradní smlouvu o licenční výrobě a prodeji automobilů DKW s předním pohonem v Československu. Za každý vyrobený vůz měl poskytovateli licence zaplatit 160 Kč. Jako vzor pro licenční vůz Jawa 700 byla vybrána DKW F2 Meisterklasse, interně označovaná jako typ 701, výraznější změny představovalo jen prodloužení rozvoru o 100 na 2700 milimetrů a přechod z devatenáctipalcových na osmnáctipalcová kola.

Firma DKW byla od léta 1932 součástí koncernu Auto Union, jehož logo se čtyřmi spojenými kruhy symbolizovalo značky Audi, DKW, Horch a Wanderer. Zakladatel DKW a iniciátor vzniku saského koncernu, inženýr dánského původu Jörgen Skafte Rasmussen (1878–1964), si smluvním dodatkem

zajistil postavení poskytovatele licence pro výrobu vozů DKW v zahraničí. Smluvním partnerem byl tedy zpočátku Rasmussen, který také inkasoval licenční poplatky, z nichž jen 25% přenechával koncernu Auto Union coby úhradu za technickou pomoc. Situaci komplikovala i skutečnost, že se na výrobě malých vozů DKW podílely tři různé závody. Poháněcí ústrojí a jiné mechanické díly vznikaly v mateřské továrně DKW ve Zschopau, podvozky se kompletovaly u Audi ve Zwickau, kde probíhala finální montáž vozů. Karoserie s dřevěnou kostrou a panely z překližky potaženými koženkou tam přicházely po železnici z karosárny DKW v Berlíně-Špandavě.

V září 1933 bylo ze Zwickau do Prahy odesláno šest podvozků DKW F2, už s rozvorem 2700 mm; zároveň z Berlína přišlo šest prodloužených dvoudvůlcových karosérií v provedení polokabriolet. Ještě pár dní před Vánoce 1933 si však Ing. Janeček v dopise adresovaném Rasmussenovi stěžoval na vážnou spolupráci při přípravě licenční výroby. Rasmussenovy vztahy s vedením Auto Unionu se v té době vyhrcovaly a konflikty vyvrcholily v dubnu 1934 jeho odchodem z uskupení, jež vytvořil. Ve stejné době byly Jawa 700 představeny na Pražském autosalonu. Start sériové výroby se sice chystal na léto 1934, cena však už byla stanovena a zákazníci mohli uzavírat závazné objednávky.

Čtyřmístný dvoudvůlcový polokabriolet Jawa 700 nabízel Zbrojovka Ing. F. Janeček za 22900 Kč, zatímco Škoda Popular stála podle provedení ►►►

Auto Jawa 700



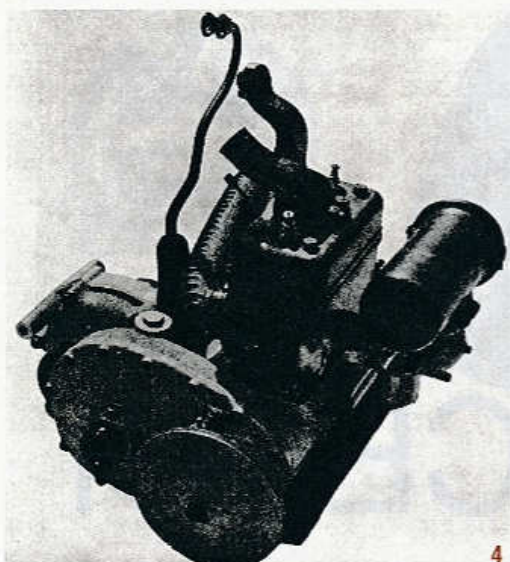
s předním náhonem

▲ První prospekt Jawa 700 vydaný na jaře roku 1934

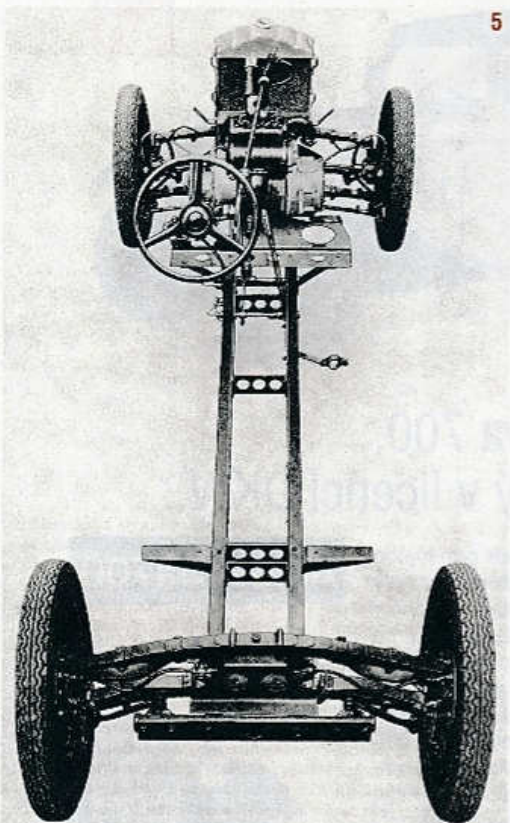
1 Uzavřená Jawa 700 v provedení z roku 1935

3 Jeden z prvních polokabrioletů ročníku 1934

3 Lehce inovovaný polokabriolet Jawa 700 (1935)



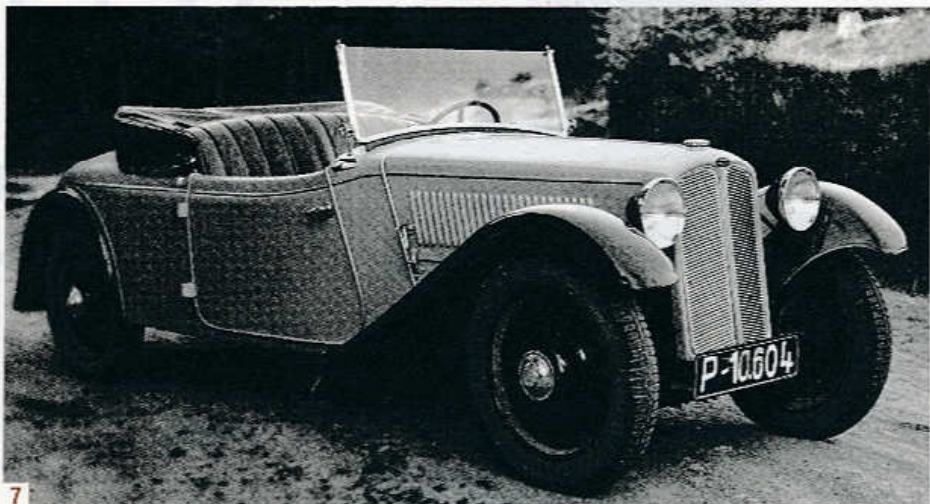
4



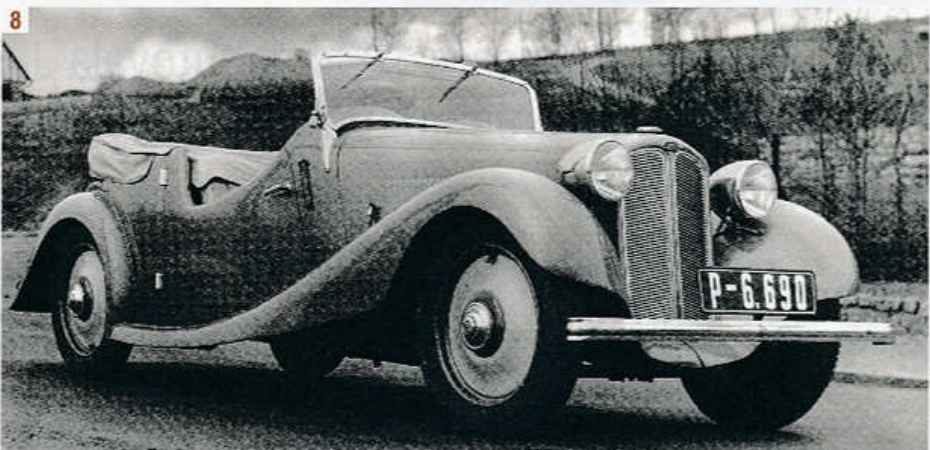
5



6



7



8

4 Napříč za přední nápravou uložený dvoudobý dvouválec

5 Úzký rám a dvojice příčných listových per vpředu i vzadu

6 Polokabriolet z roku 1935 ve společnosti mladé dámy

7 Dvoumístný roadster z Kvasin v saském stylu (1934)

8 Roadster s Uhlíkovou karosérií podle návrhu Ing. Zdeňka Klíky

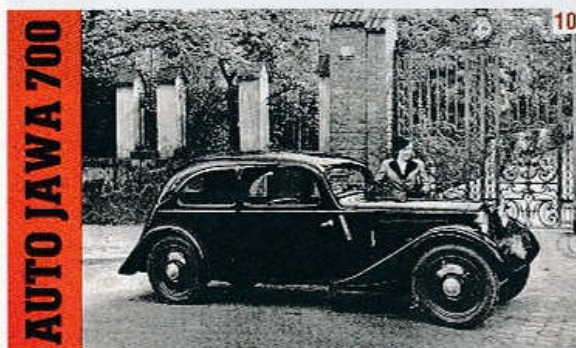
Autor děkuje Vladimíru Holoubkovi, Janu Králíkovi a Pavlu Šipošovi za poskytnutí dobových dokumentů.

17800 až 18800 Kč. Praga Baby se v otevřené a uzavřené verzi prodávala za 21900 a 22900 Kč a zbrusu nové Aero 30 s předním pohonem bylo k máni od 23500 Kč. Jawa 700 měla úzký obdélníkový rám se dvěma blízko od sebe umístěnými podélníky z U-profilů a šesti příčkami. Všechna kola byla nezávisle zavěšena a odpružena dvojicí nad sebou umístěných příčných listových per. Přední poháněl kapalinou chlazený dvoudobý řadový dvouválec, uložený napříč za nápravou. Tříkanálový motor s vratným vyplachováním systému Schnürle dával z objemu 689 cm³ (ø 76 x 76 mm) výkon 20 k (15 kW)/3200 min⁻¹. K vícelamelové spojce na hnačím hřídeli třístupňové převodovky s vypínatelnou volnoběžkou se točivý moment přenášel od klikového hřídele dvojitým válečkovým řetězem s převodem 2:1. Chladicí okruh měl objem 8l, mazání obstarávala směs olej/benzin 1:30.

Na rozdíl od německého vzoru byl motor Jawy 700 vybaven nejen elektrickým dynamostartérem, ale také mechanickým spouštěčem s lankem a kladkou ovládaným táhlem pod palubní deskou. Převodovku řidič ovládal zalomenou řadicí pákou umístěnou uprostřed palubní desky, volnoběžku mohl vypnout pákou vlevo na podlaze. Pod řadicí pákou měl své místo rychloměr s celkovým i denním počítacem ujetých kilometrů, nechyběl ani ukazatel stavu paliva v nádrži. Volant byl podle německého vzoru na levé straně, což u nás tehdy nebylo obvyklé. V tuzemsku se totiž až do března 1939 jezdilo vlevo a většina automobilů měla pravostranné řízení. Kompletní podvozek s rozvorem 2700 milimetrů, rozchodem kol 1100 mm, mechanicky ovládanými bubnovými brzdami, koly s pneumatikami 4,50 x 18 a světlou výškou 180 mm vykazoval hmotnost 460 kilogramů, na dělicí stěně za motorem připevněná



9



10

AUTO JAWA 700


11



12



13

palivová nádrž měla objem 28l. Čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet se skládací plátěnou střechou měl jen masku chladiče, kapotu a blatníky z ocelového plechu, jinak byla karoserie s dřevěnou kostrou tvořena panely z překližky potaženými koženou. Vůz dlouhý 3750mm, široký 1500mm a s nataženou střechou vysoký 1500mm vážil kolem 700 kilogramů. Podle údajů výrobce dosahoval největší rychlosti 85 až 90 km/h a v běžném provozu spotřeboval 7 až 8l/100km.

Výroba automobilů Jawa 700 byla poněkud komplikovaná; podvozky z mateřské továrny v Praze-Nuslích byly expedovány do závodu v Týnci nad Sázavou, kde probíhala finální montáž. Karoserie do Týnce přicházely po železnici z Kvasin. Tamější karosárnu vlastnil a řídil syn majitele František Karel Janeček.

Podle oficiálních statistik bylo ke konci roku 1934 v Československu v provozu 185 vozů Jawa, o rok později 503 a k 31. prosinci 1936 pak 740, včetně šesti

užitkových. V roce 1937 přibýlo na tuzemských silnicích dalších 179 automobilů Jawa 700, celkem jich bylo v provozu přes devět set. Výroba kulminovala v roce 1935 na úrovni 330 kusů, v roce následujícím vyjelo z Týnce 312 *sedmistovek*. Celková produkce vozů tohoto typu dosáhla čísla 975.

Už v létě 1934 se mezi prvními vyrobenými vozy Jawa 700 objevilo několik sportovně střížených roadsterů. Zastimco v Kvasinách se i u dvómístného otevřeného typu drželi linií podle saského vzoru, pražská firma Kaiser a Kronberger (zástupce Jawy) si dala roadster navrhout od Ing. Zdeňka Klíky, dovozce britských automobilů a motocyklů. Vznikly tak nejméně dva pohledné roadstery, z nichž jeden oblékl karosář Martin Holík z Prahy-Vršovic, druhý karosárna Uhlík v Praze-Strašnicích. U několika roadsterů Jawa 700 se zakázkovými karoseriemi není autorství zřejmé. Novinkou jara 1935 byla Jawa 700 s uzavřenou dvoudveřovou karoserií a označením *limousina*, nadále s překližkovými panely potaženými koženou. Až v sezoně 1936 přišla na trh limuzínka s oplechovanou karoserií a sklopným vikem zavazadlového prostoru v lehce splyvavé zádi.

Koncem června 1937 oznámil Ing. František Janeček vedení Auto Unionu, že s licenční výrobou končí. V říjnu 1937 na Pražském autosalonu představil nový vůz Jawa Minor, který zkonstruoval Ing. Rudolf Vykoukal a pohlednými tvary obdařil karosář Zdeněk Kejval. Připomeňme jen, že v době protektorátu posloužil jeden v továrně uskladněný podvozek Jawa 700 ke stavbě sanitky. Pro tento účel bylo nutné prodloužit rozvor, lehátko pro pacienta však stejně zabíralo celou pravou polovinu kabiny.

9 Elegantní roadster Jawa 700 se zakázkovou karoserií

10 Oplechovaný uzavřený vůz na titulu prospektu (1936)

11 Automobil z roku 1936 s pohlednou, lehce splyvavou zádi

12 Až za protektorátu vznikla unikátní sanitní Jawa 700

13 Pravou polovinu kabiny zabíralo lehátko pro pacienta