



Pod víkem ve splyvavé zádi se skrývá náhradní kolo a hrdlo nádrže

Uvnitř dvoumístného kupé Jawa 750 nebylo místa nazbyt

JAN TUČEK

V polovině června obohatil automobilovou expozici Národního technického muzea v Praze na Letné unikátní vůz – aerodynamické kupé Jawa 750 z roku 1935, jež se zúčastnilo posledního ročníku závodu 1000 mil československých.

Slavnostní odhalení nově zrestaurovaného automobilu proběhlo v NTM v podvečer 15. června 2005, tedy přesně sedmdesát let po tom, co byl v roce 1935 odstartován třetí a poslední závod na 1000 mil (asi 1600 km), jehož účastníci museli dvakrát absolvovat trasu z Prahy přes Jihlavu, Brno a Břeclav do Bratislavy a zpět. Firma Jawa tehdy poslala na start tovární tým šesti aerodynamicky



tvárovaných dvoumístných automobilů červené barvy, a to tři roadstery a tři pohledná kupé. Do cíle úspěšně dorazily čtyři ze šesti továrních vozů Jawa, všechny tři roadstery a jediné kupé řízené Antonínem Vitvarem. Jawa zvítězila ve třídě do 750 cm³ a odnesla si týmovou trofej prezidenta republiky. Připomeňme si, že značka Jawa vznikla v roce 1929 jako zkrácená složenina jmen

JAWA 750



Znovuzrozené aerodynamické kupé Jawa 750 obohatilo expozici NTM

Unikát



Pod kapotou kupé najdeme skromný dvoudobý dvouválec 745 cm³

Kupé Jawa 750 před startem závodu 1000 mil československých 1935

Janeček a Wanderer. Podnikatel František Janeček tehdy zakoupil licenci na výrobu německých motocyklů Wanderer, jež si v tuzemsku vysloužily nelichotivou přezdívku *rumpál*, úspěchu se však dočkal až od roku 1932 díky zdařilé Jawě 175. Také k výrobě automobilů se Jawa dostala prostřednictvím německé licence. Podle smlouvy uzavřené v létě 1933 byl z dovezených dílů smontován nevelký



Takhle
vypadal vrak
unikátního
automobilu
ještě před
deseti lety



Kupé s kryty
zadních kol
při soutěži
elegance
v Luhačovicích



Tenhle snímek
z roku 1995
naznačuje
náročnost
pozdější
renovace



Při restaurování se podařilo zachránit asi třetinu původní výdřevy

Na snímku z roku 2003 už dřevěná kostra dostala plechový oblek

počet vozů DKW Meisterklasse a na přelomu let 1933/34 vznikly první licenční automobily Jawa 700. Měly kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec 692 cm³ o výkonu 20 k (15 kW), uložený napříč za přední nápravou a pohánějící prostřednictvím třístupňové převodovky přední kola. Veřejnosti se Jawa 700 představila v dubnu 1934 na autosalonu v Praze, první zákazníci se vozů dočkali v létě téhož roku.

V červnu 1934 reprezentoval značku Jawa ve druhém ročníku závodu 1000 mil československých továrních roadster řízený Antonínem Vitvarem a uzavřený vůz, jehož důsledně zaoblené tvary navrhl průkopník automobilové aerodynamiky Paul Jaray. Zatímco roadster vyřadila porucha motoru, Jaroslav Kaiser a František Kronberger s aerodynamickým automobilem zachraňovali čest značky druhým místem ve třídě do 750 cm³ a prvenstvím mezi uzavřenými vozy této třídy.

Trojice aerodynamických kupé Jawa 750 ročníku 1935 se od svého o rok staršího předchůdce odlišovala kompaktními rozměry a střídmejšími, ale zároveň uhladněnějšími tvary karoserie. Ta měla samonosnou stavbu, její základ tvořil dřevěný prostorový rám, který nesl nejen povrchové panely karoserie, ale i zavěšení kol a poháněcí ústrojí. Při rozvoru 2300 mm a rozchodu

kol 1200 mm vpředu i vzadu bylo kupé dlouhé 3650 mm, široké 1400 mm a vysoké asi 1550 mm, pohotovostní hmotnost se pohybovala lehce nad hranicí 700 kg. Přední kola poháněl napříč uložený dvoudobý dvouválec 745 cm³ o výkonu 26 k (19 kW)/4200 min⁻¹, třístupňová převodovka se podle vzoru DKW ovládala zalomenou pákou u přístrojové desky. Předvodné ústrojí bylo doplněno volnoběžkou, bubnové brzdy měly kapalinové ovládání a vůz jezdil na devatenáctipalcových kolech s pneumatikami 4,00 x 19.

Atraktivní kupé se během roku 1935 objevilo na několika soutěžích elegance a zdobilo také stánek Jawy na říjnovém autosalonu v Praze. Mezitím prošlo drobnými úpravami a výřezy zadních blatníků vyplnily dodatečně montované kryty. Během dalších let zřejmě kupé jezdilo v běžném provozu, a tak si muselo nechat líbit další úpravy, např. zaslepení větrací klapky nad středním sloupkem čelních skel a přemístění světlometů do vyšší polohy. Pak na dlouhé roky zmizelo z dohledu a až ve druhé polovině sedmdesátých let je objevil a před zničením zachránil sběratel veteránů Jan Egidy. Unikátní vůz byl vcelku kompletní, zle jej však poznamenaly hniloba a rez.

V roce 1992 získalo vzácný vrak Národní

technické muzeum, ale řadu dalších let musel strávit v depozitáři. Impulsem k jeho znovuzrození se stala významná finanční podpora, kterou od roku 2000 poskytovala firma SKF Ložiska a.s. Dosud nejnáročnější renovační projekt automobilové sbírky NTM byl odstartován počátkem roku 2001 a kromě pracovníků muzea se na něm podílelo i několik specializovaných firem. Mimořádně obtížný úkol plnila firma bratří Stauchů z Líšnice u Prahy, jež musela při restaurování karoserie v co největší míře zachovat její použitelné historické části. Nakonec se podařilo zachránit asi třetinu původní výdřevy a polovinu plechových dílů, ovšem za cenu mimořádného úsilí a doslova mravenčí práce. Aerodynamické kupé Jawa 750 bylo zrenovováno do podoby statického exponátu, především jako *estetický solitér*, zdůrazňuje Petr Kožíšek, kurátor automobilové sbírky NTM. V expozici muzea na Letné se tak po sedmi desetiletích představuje v plném lesku jeden z nejkrásnějších automobilů naší historie. Nevíme sice, kdo navrhl jeho půvabné linie, tím spíš však před nimi můžeme smeknout. ■

Autor děkuje pracovníkům NTM a Janu Králíkovi za poskytnutí dobových snímků a záběrů z renovace vozu.