

## JAWA MINOR

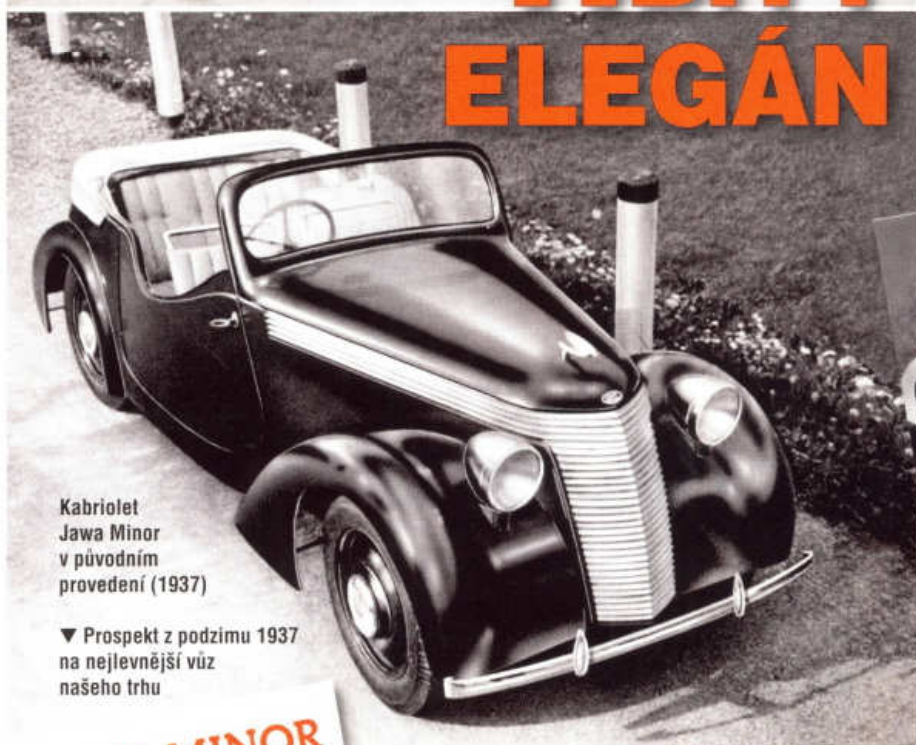


Nadace Elišky Junkové

Vojenské vozy  
při Soutěži Malou dohodou v září 1937

Sportovní roadster  
Jawa Minor  
modelového roku 1939

# HBITÝ ELEGÁN



Kabriolet  
Jawa Minor  
v původním  
provedení (1937)

▼ Prospekt z podzimu 1937  
na nejlevnější vůz  
našeho trhu



Kabriolet 2+2 s nataženou  
střechou (obrázek z prospektu)

**JAWA MINOR**



**Na podzim roku 1937 debutoval  
kompaktní vůz Jawa Minor s předním  
pohonem, tehdy nejlevnější  
automobil našeho trhu...**

JAN TUČEK

**Z**brojovka, kterou v roce 1922 založil v Praze-Nuslích podnikatel Ing. František Janeček (1878 – 1941), začala v roce 1929 podle německého vzoru Wanderer vyrábět motocykly značky Jawa. Ta vznikla spojením dvou počátečních písmen ze jmen Janeček a Wanderer. Od léta 1934 následovaly automobily Jawa 700 s dvoudobým dvouválcem a pohonem předních kol, jejichž licenčním vzorem byl německý vůz DKW Meisterklasse. Koncem června 1937 však Ing. Janeček saskému koncernu Auto Union oznámil,

že s licenční výrobou DKW končí. Do výroby byl totiž připraven první automobil Jawa vlastní konstrukce, jenž navrhl Ing. Rudolf Vykoukal a pohlednými vnějšími tvary obdařil karosář Zdeněk Kejval.

Automobil jménem Jawa Minor měl oficiální premiéru v polovině října 1937 na Pražském autosalonu, už o měsíc dříve si však vysloužil mezinárodní uznání. Soutěž Malou dohodou, jež se jela po území Československa, Rumunska (to mělo tehdy s námi společnou hranici na Podkarpatské Rusi) a Jugoslávie, totiž úspěšně absolvovaly tři vojenské vozy Jawa Minor s armádními posádkami. Nejlepší z nich dovedl nadporučík Ing. Krátký k prvenství ve třídě do 750 cm<sup>3</sup> a ke třetímu místu absolutní klasifikace, navíc Jawa vyhrála i soutěž vojenských vozidel. Ministerstvo obrany poté objednalo pro československou armádu čtyři stovky automobilů Jawa Minor s otevřenou karoserií se zvýšenou plátěnou střechou, dvěma náhradními koly na zádi a specifickou výbavou.

Návštěvníci Pražského autosalonu 1937 si

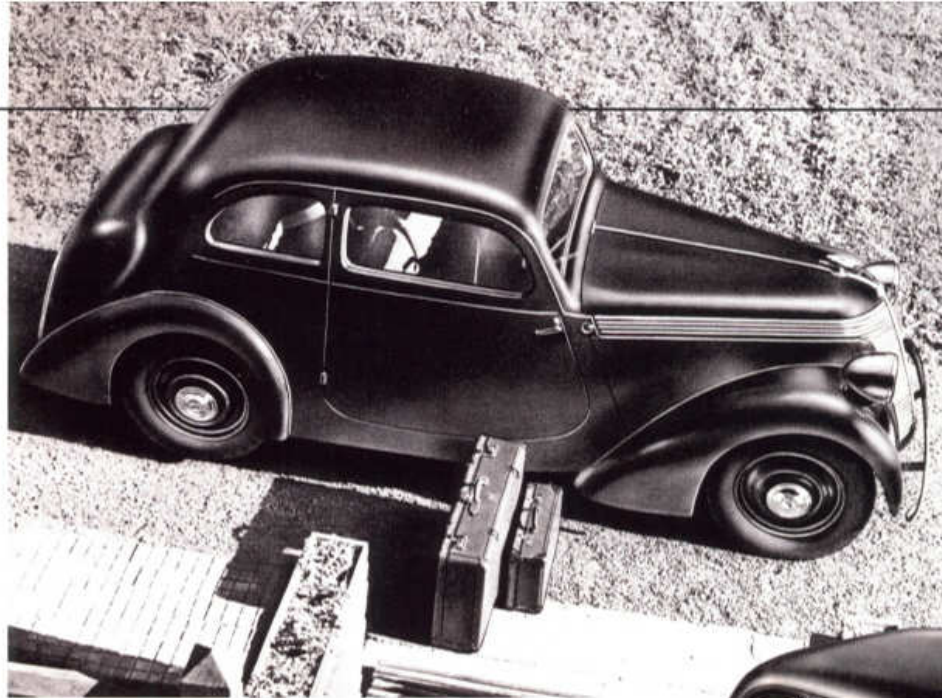
»»»



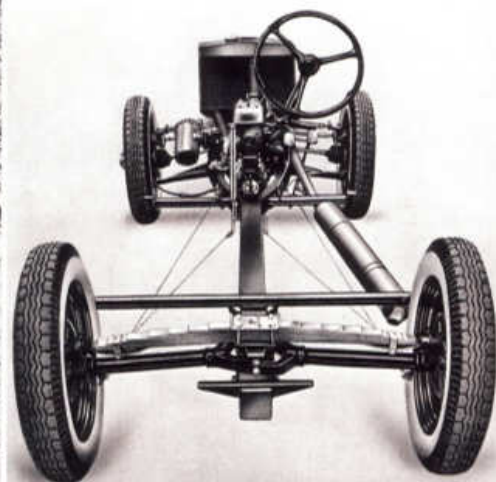
AUTOMOBIL, JAKÝ JSTE SI PŘÁL.



## JAWA MINOR



Limuzínka Jawa Minor před vilou Zdeňka Kejvala v Kvasinách (1938)  
Vpředu páni, vzadu dámy – limuzínka s prostornější karoserií (1938)



Podvozek s příčným listovým perem vpředu i vzadu



Limuzínka modelového roku 1939 s ozdobnou lištou uprostřed masky

▼ Prospekt propagující Minor modelového roku 1939



prohlédli vozy Jawa Minor, karosované jako dvoumístný roadster, kabriolet 2+2 a tudor, nechyběl ani úspěšný vojenský vůz ze soutěže Malou dohodou a samostatný podvozek. Zatímco roadster se vyznačoval sklápěním čelním oknem a krátkou plátěnou střechou, kabriolet měl pevný rám čelního skla, objemnou skládací střechu nesenou třemi trubkovými oblouky a nasazovací boční okna s kovovým rámem. Zadní sedadlo kabrioletu a tudoru bylo určeno pro děti, sklopením jeho opěradla vznikl prostor pro zavazadla. Karoserie smíšené stavby s dřevěnou kostrou a povrchovými panely z ocelového plechu se vyráběly v Janečkově továrně v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou, finální montáž probíhala v Týnci nad Sázavou a později v nedalekých Brodčích. Minor v základním provedení tehdy stál 16000 korun a byl nejlevnějším automobilem na tuzemském trhu.

Minor dostal páteřový rám s centrální ocelovou trubkou čtyřhranného průřezu, vpředu rozvidlenou pro uchycení poháněcího ústrojí. Podélně za přední nápravou byl uložen kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec, na nějž kupředu navazovala třístupňová převodovka a rozvodovka s diferenciálem. Dvouválec 616cm<sup>3</sup> (v dobových prospektech je uváděno 615,75cm<sup>3</sup>) dával výkon 19,5k

(přes 14kW)/3500min<sup>-1</sup>. Chlazení bylo termosifonové, s přirozeným oběhem kapaliny. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední poháněná na spodních příčných trojúhelníkových ramenech, doplněných horním příčným listovým perem, zadní na trubkových výkvných polonápravách, opět s horním příčným listovým perem. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání, kola nesla pneumatiky 4,75 x 16. Palivová nádrž o objemu 23l byla vpředu pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru. Při rozvoru náprav 2350mm a rozchodu kol 1050mm vpředu i vzadu byl vůz dlouhý 3550mm, široký 1350mm a vysoký 1360mm, hmotnost otevřených modelů se pohybovala kolem 600 kilogramů, tudor byl asi o 70kg těžší. Otevřené dosahovaly největší rychlosti 95km/h, tudor asi 90km/h,

spotřeba se pohybovala kolem sedmi až devíti litrů dvoudobé směsi na stovku kilometrů, výrobcem ovšem v prospektech uváděl 6,5 až 7,5l/100km.

Na podzim 1938 se představily vozy Jawa Minor modelového roku 1939, jež se navenek odlišovaly svislou ozdobnou lištou uprostřed masky. Nejvýraznější změnou prošel uzavřený tudor, měl rozvor náprav prodloužený na 2410mm a prostornější karoserii. Cestující na zadním sedadle získali o šedesát milimetrů více prostoru pro nohy, ze záde karoserie vystupoval zaoblený prostor pro zavazadla, přístupný pouze z vnitřku vozu. Dvoudveřová limuzínka dlouhá 3600mm a vysoká 1400mm tak mohla přepravovat čtyři dospělé osoby a pár zavazadel. Hmotnost uzavřeného modelu ročníku 1939 vzrostla na 690 kilogramů. Roadster a kabriolet zaznamenaly jen kosmetické změny, zejména novou masku.

Do války vynuceného přerušení výroby v roce 1940 údajně vznikly necelé dva tisíce automobilů Jawa Minor, včetně vojenských. Těsně po válce pak bylo ze zbylých, v mnoha skryších přechovávaných dílů, smontováno posledních sedm stovek vozů tohoto typu. ■

Autor děkuje Pavlu Šipošovi za poskytnutí dobové dokumentace