

JAWA MINOR



Nadace Elišky Šunkové

Vojenské vozy
při Soutěži Malou dohodou v září 1937

Sportovní roadster
Jawa Minor
modelového roku 1939

HBITÝ ELEGÁN



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

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 cm³ 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 karosérií se zvýšenou plátěnou střechou, dvěma náhradními koly na zádi a specifickou výbavou.

Návštěvníci Pražského autosalonu 1937 si



Kabriolet
Jawa Minor
v původním
provedení (1937)

▼ Prospekt z podzimu 1937
na nejlevnější vůz
našeho trhu

JAWA MINOR



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

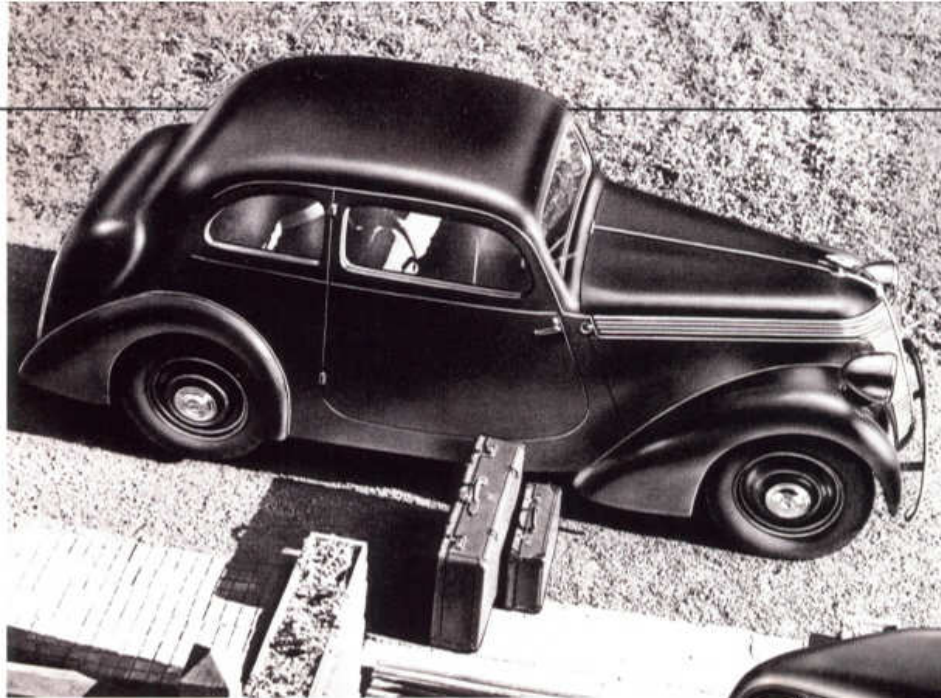
JAN TUČEK

Zbrojovka, 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,

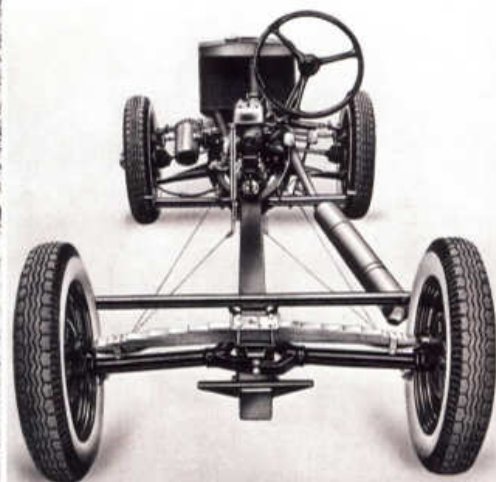


AUTOMOBIL, JAKÝ JSTE SI PŘÁL.

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 sklopným 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 616cm³ (v dobových prospektech je uváděno 615,75cm³) dával výkon 19,5k

(přes 14kW)/3500min⁻¹. 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 válkou 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