

Na počátku byl František Janeček

Na začátku všeho nebylo slovo, ale František. Tedy František Janeček, který se narodil 23. ledna roku 1878 v Klášteře nad Dědinou. To je malá obec ležící na východě Čech, a protože měl František prozíravého tatínka, tak hned po tom, co odrostl škamnům obecné školy, vyrazil sbírat vzdělání do světa. Nejdříve do Prahy na strojní průmyslovou školu a hned potom na studia elektrotechniky do Berlína. Za zmínku stojí, že nějaký čas před ním se studiu elektrotechniky věnoval jiný, trochu slavnější rodák z Čech – Ferdinand Porsche. Není divu, na přelomu 19. a 20. století byla elektrotechnika bouřlivě se rozvíjející obor, kterému má patřit budoucnost.

Ale vraťme se k našemu Františkovi. Ten se v Berlíně totiž ještě trochu zdržel; zaměstnání mu nabídla slavná firma Schuckert a odsud se dostává do největší elektrotechnické továrny v rakousko-uherském mocnářství – výročanské Kolbenky. Dlužno říct, že u Kolbenů měli při přijímání mladého inženýra šťastnou ruku. Pan Ing. Janeček se natolik osvědčil, že už v jeho třidvaceti letech mu bylo svěřeno vedení nové pobočky na výrobu dynam v Nizozemí a rozhodně se o něm nedá říci, že by v cizině zahálel. Bylo mu dvacet čtyři let, když si nechal patentovat nový způsob přívodu proudu pro pouliční elektrickou dráhu a patent prodal za 2 000 liber do Velké Británie. Přitom ještě stačil vystudovat techniku v Delftu.

Pobyt v Holandsku se mu stal osudovým ještě z jednoho důvodu. Při jízdě na bicyklu se do něj střelil automobil, František si nějaký čas poležel a ošetřovatelku mu nedělal nikdo jiný než jeho pozdější manželka, takto dcera viníka havárie. Do manželství s Františkem s sebou navíc přinesla nemalé věno, které se později mohlo stát základem pro Františkovy podnikatelské aktivity.

Během čtyř let úspěšně rozjel filiálku v Nizozemí a vedení firmy Kolben se rozhodlo jmenovat sedmadvacetiletého inženýra šéfem mechanické dílny. Ani tady František neklamal a výsledkem jeho práce se staly tisícíkoňové agregáty, které pak v pražské elektrárně sloužily k plné spokojenosti po dobu třiceti let.

Jenže vedení mechanické dílny nebylo nic pro muže Františkových ambicí. V roce 1907 se znovu vydal na zkušenou k německým a anglickým společnostem. V roce 1908 se vrátil do Prahy a ve svých 31 letech se osamostatnil a otevřel v Praze-Žižkově strojírenskou laboratoř s mechanickou dílnou. Základní kapitál tvo-



Zakladatel továrny na motocykly Jawa – Ing. František Janeček

řil zisk z prodeje patentu na úpravu obloukové lampy, který zakoupily dvě německé firmy za 70 000 marek a také věno manželky. V první fázi šlo z dnešního pohledu spíše o jakýsi vývoj ve prospěch dalších firem, tedy něco podobného, co je dnes běžné pro celou řadu i světoznámých firem automobilového odvětví. Řekněte, o co máte zájem, my to vymyslíme, postavíme prototyp, a pokud se nebude jednat o velkou sérii, třeba i vyrobíme. Když vypukla první světové válka, ani Ing. Janeček se nevyhnul službě mocnáři ve vojenském stejnokroji, ale měl na rozdíl od jiných štěstí a po krátkém působení na italské frontě se mohl vrátit domů, k manželce a synovi, který nesl stejné jméno jako otec a v budoucnu bude svému otci nejen kolegou v oboru, ale i platným pomocníkem při vedení podniku.

Monarchie se rozpadla a Ing. Janeček už krátce po válce přihlásil na patentovém úřadě nové Československé republiky k registraci na šedesát nových patentů. Aktivní služba v mocnářské armádě a potřeby rodících se ozbrojených sil mladé republiky orientovaly aktivity Janečkovy firmy do oblasti zbrojařského průmyslu, a tak nepřekvapí, že zřejmě nejznámějším patentem a současně i sériovým výrobkem z této doby je Janečkův ruční granát s moderním řešením bezpečnostní zápalky.

Že zakázky pro armádu jsou nanejvýš lukrativní záležitostí, o tom vědí své nejen u Kruppů a Flicků v sousedním Německu, ale i v našich zbrojovkách, a záhy se o tom přesvědčuje také Ing. Janeček. Už v roce 1918 převzal továrnu na výrobu přesných vah v Mnichově Hradišti a ve vedení jeho firmy se objevil nový společník – nástrojař František Kohoutek. Jeho spolupráce s Ing. Františkem Janečkem ovšem za několik týdnů skončila vyplacením odstupného ve výši padesáti tisíc Kč. To však nemohlo nijak vážně ohrozit expanzi nadaného technika a podnikatele, jakým Ing. Janeček bezesporu byl. O čtyři roky později, v roce 1922 rozšiřuje svoje teritorium o dílnu po obuvnické firmě Sachs v budově starého pohostinství v Praze-Nuslích. Během jednoho roku na místě poblíž staré formanské cesty z Prahy do Benešova, kde stával předměstský hostinec „Na Zelené lišce“, vyrostly nové výrobní haly, do kterých byla převedena výroba z Mnichova Hradiště.



Místo, kde vznikly první motocykly se značkou Jawa

Realizace takového podniku, který dal vzniknout „Zbrojovce Ing. F. Janeček“, byla možná jedině díky zakázce ze strany Ministerstva národní obrany, týkající se nejen dodávek ručních granátů, ale i přestavby kulometů Schwartzlose pro použití munice Mauser. Zatímco výroba a dodávky ručních granátů byly v roce 1926 ukončeny, počet kulometů zděděných po rakousko-uherské armádě neodpovídal potřebám československé armády, a tak součástí objednávky na jejich přestavbu pro použití jiné munice byl i požadavek na modernizaci těžkých a v podstatě zastaralých zbraní. Ing. Janečkovi muselo být od počátku jasné, že ani provedené úpravy a modernizace nebudou schopné udržet tyto zbraně ve výzbroji na delší dobu, což se potvrdilo v roce 1928, když brněnská Zbrojovka přišla se svým ZB 26, který se zařadil k nejlepším zbraním této kategorie.

Zbrojovka Ing. F. Janeček se dostala do situace, kterou musela řešit celá řada evropských zbrojovek. Kromě zbraní byla sice zavedena výroba psacích a šicích strojů i celé řady dalších výrobků, ale to nestačilo. Bylo nutné najít náhradní výrobní program, stejně výnosný, jakým byla výroba zbraní. Stačilo si všimnout způsobu řešení podobných situací u ostatních zbrojařských firem a nemuselo se chodit ani daleko – ve Strakonících se mluvilo o zahájení výroby motorových kol, v Brně se konstruktéři potí nad výkresy automobilu stejně jako konstruktéři pražské Aerovky. Nic z tohoto dění nemohlo Ing. Janečkovi uniknout a brzy bylo rozhodnuto – kulometry budou nahrazeny motocykly.

První motocykl

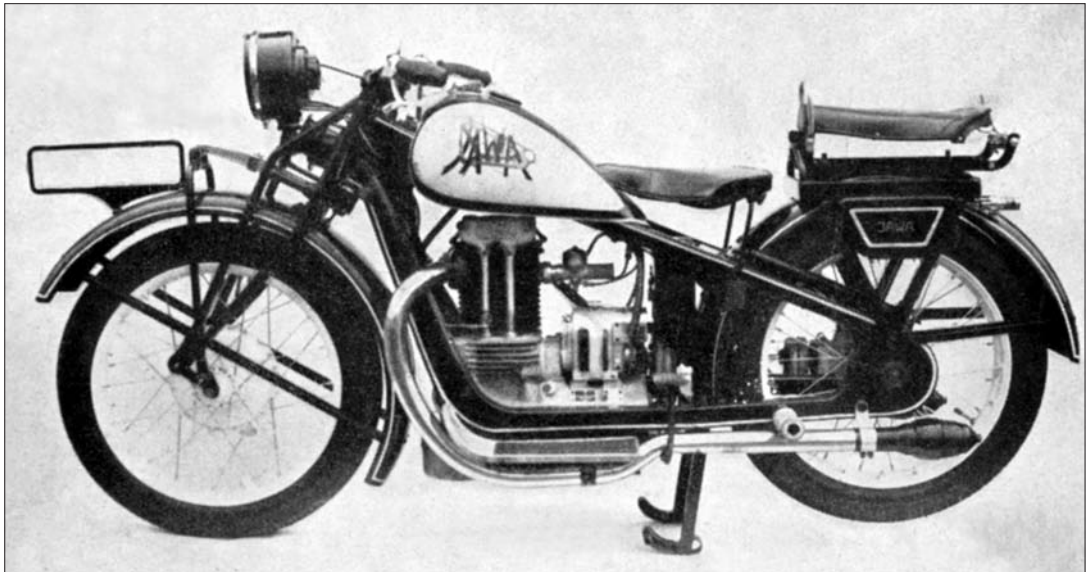
Jawa 500 OHV

Ono se to snadno řekne, budeme vyrábět motocykly, ale kde vzít vhodnou konstrukci. Zahájit vlastní vývoj je pro podnikatele Janečkova typu záležitost příliš zdlouhavá, a tak jediným možným řešením je nákup licence. Jenže od koho ji koupit? I na tuto otázku existuje odpověď. Prostě od toho, kdo nabídne nejlepší podmínky. A nejlepší podmínky pro nákup licence můžete získat od firmy, která má problémy s výrobou i odbytem.



Motocykl, který posloužil jako vzor pro první Jawy – pětistovka Wanderer z roku 1928

Právě takovou firmou se ukázala být společnost Wanderer z německého Chemnitz. Její jednoválcové a vidlicové dvouválcové se osvědčily už v letech první světové války a nová jednoválcová pětistovka z roku 1927, zkonstruovaná inženýrem Alexandrem Novikoffem, se měla stát ostrou konkurencí motocyklům nesoucím značku BMW. Bylo taky načase, Wanderer sice vyráběl kvalitní motocykly, ty se však díky vysoké ceně jen těžko prosazovaly i na domácím trhu a v Chemnitz už nutně potřebovali něco, co by jim pomohlo vyrovnat neutěšenou finanční bilanci. Jenže místo očekávaných zisků se dostavily další ztráty způsobené náklady na záruční opravy nedostatečně vyzkoušených strojů. Spěch se někdy nevyplácí. A právě v tomto okamžiku přišel Ing. Janeček se svou nabídkou a v Chemnitz dlouho neváhal. Ať se s tím křápek trápí pro změnu někdo jiný a panu továrníkovi vyšli velice ochotně vstříc. Kromě licence na výrobu nové pětistovky získala Janečkova společnost všechny dosud vyrobené celky i s kompletním výrobním zařízením a v Chemnitz roku 1929 byla výroba motocyklů definitivně ukončena.

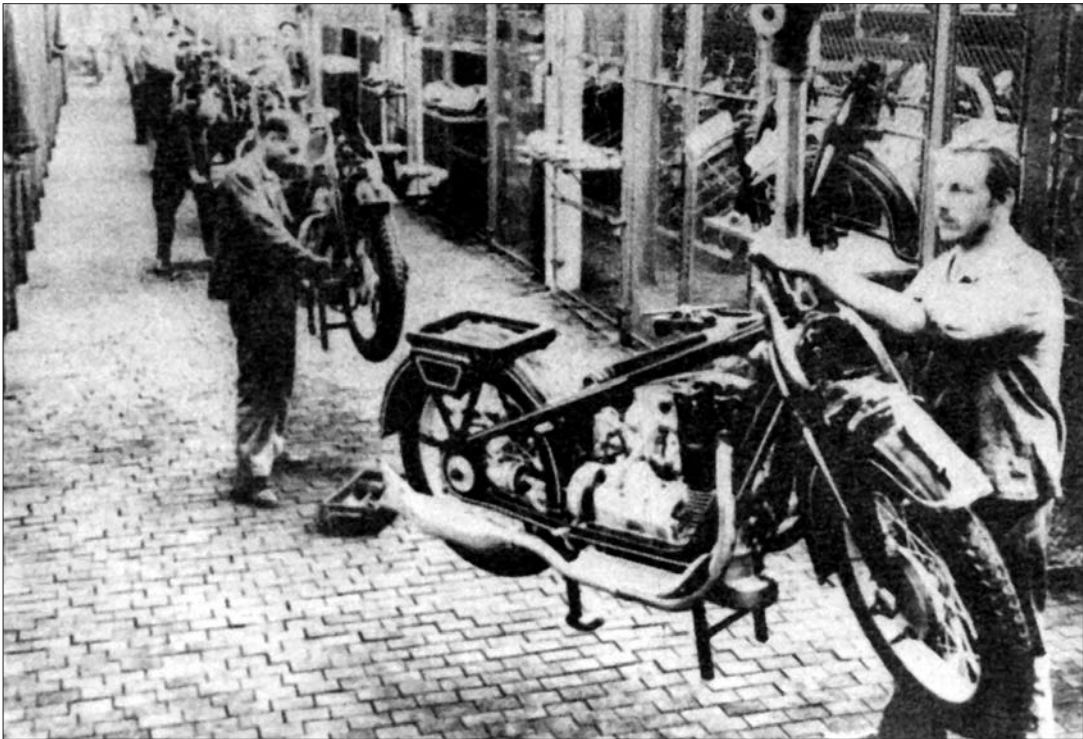


První sériová Jawa „rumpál“ z roku 1929 nijak nezastírá svoji podobnost s Wandererem 500 OHV; na nádrži nese první verzi firemního znaku Jawa

Zatímco jedna motocyklová značka ze světa zmizela, v Praze, v místě nazvaném „Na Zelené lišce“, vzniká značka nová. Dnes už sotva zjistíme, kdo přišel na geniálně jednoduché spojení jmen Janeček a Wanderer do nové obchodní značky Jawa, zato s jistotou známe přesné datum a dokonce i čas, kdy byla na patentním úřadě v Praze zapsána. Stalo se tak v půl jedenácté dopoledne dne 17. srpna 1929 pod číslem 37525. Zbrojovka Ing. F. Janeček se od této chvíle jmenuje Jawa a 9. října téhož roku je Jawa registrována jako ochranná známka i u světové organizace pro duševní vlastnictví v Ženevě.

Zbývalo ještě vymyslet grafické ztvárnění. První motocykly Jawa nesly na svých nádržích nápis Jawa s pozadím, které bylo tvořeno obrysy lisovaného rámu prvního motocyklu. Klasický ovál, tak jak jej známe dnes, se ve své první podobě objevil až v roce 1931 na bocích nádrží posledních sérií Jawy 500 OHV. Pod číslem 56772 byl 31. března roku 1936 registrován ovál s nápisem Jawa, pod kterým byly ještě iniciály FJ, známé, z původně vyráběných granátů, doplněné o šestici paprsků vpravo i vlevo. S touto ochrannou známkou se Jawa vydá na cestu do celého světa.

Svoji pout zahájily motocykly Jawa 23. října roku 1929. Toho dne byl totiž zahájen Pražský autosalon, na kterém se nový motocykl poprvé představil budoucím zákazníkům. Od svého vzoru se na první pohled lišil kapkovitou nádrží na palivo. Jeho červený lak doplněný o krémově žluté ozdoby se v budoucnu stane stejnou tradicí jako firemní znak.



Tak vznikaly půllitrové Jawy na počátku třicátých let. Na obrázku je dokončována montáž modernizované Jawy 500 OHV

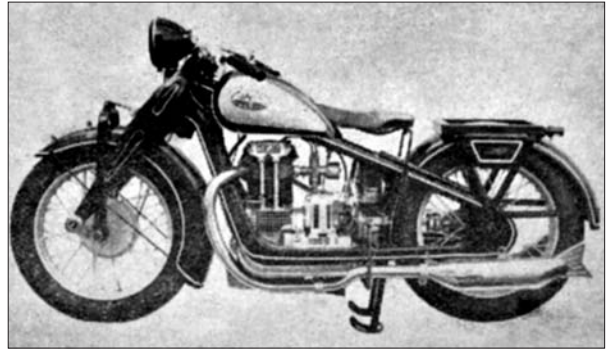
Jednoválcová pětistovka s půlkulovou spalovací komorou měla objem 498,7 cm³ (Ø 84x90) a výkon 13,2 kW (18 k). Motor měl suchou klikovou skříň, tlakové oběhové mazání a v jedné skříni s blokem motoru byla i třístupňová převodovka ovládaná ruční pákou. Zadní kolo bylo poháněno prostřednictvím hnací hřídele s odpruženým spojením a o bezpečné zastavení se starala pásová brzda působící na tuto hřídel. Právě díky této hřídeli se novému stroji záhy dostalo přezdívky Rumpál. Dvojité lisovaný rám se zcela shodoval s německým originálem, stejně jako přední vidlice odpružená listovým pérem. Nevýhodou tohoto řešení byl krátký zdvih a malá pevnost přední vidlice, která v běžném provozu často nevydržela namáhání a lámala se. Ostatně ani mazací systém neušel pozornosti konstruktérů z Jawy a ještě před zahájením sériové výroby byl přepracován. Na kola byly montovány pneumatiky o rozměru 4,00 x 27 a 175 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 95 km/hod při spotřebě 5 až 6 litrů/100 km.

Jawa 500 OHV rozhodně nepatřila mezi lehké váhy, ale poměrně slušný výkon, kvalitní dílenské zpracování a provozní spolehlivost ji přímo předurčovaly ke spojení s přívěsným vozíkem, který měl ve standardní výbavě brzdou ovládanou pedálem, uloženým vedle brzdového pedálu motocyklu.

Hlavní příčinou zabraňující výrobě velkých sérií pro nejširší okruh zákazníků se ovšem stala cena. Vždyt v době svého představení patřila nová pětistovka spíše k těm dražším vozidlům své kategorie, i když byla zhruba o tisíc korun levnější než zahraniční konkurence. Důvodem byla složitost výroby a pracnost, která se promítla i do

prodejní ceny. Motocykl v provedení sólo byl nabízen za 14 890 a s přívěsným vozíkem se cena vyšplhala až na 17 000 Kč. Za ty peníze jste mohli pořídit třeba Aero 500.

Už v roce 1930 se světu představila druhá výrobní série, lišící se od svých starších sester úpravami provedenými na základě zkušeností získaných v každodenním provozu. Předně se změnila přední vidlice. Křehké trubky byly nahrazeny lisovaným plechem. Motocykl získal na robustnosti, ale také na spolehlivosti. Dosavadní válcový světlomet přezdívaný „kastro“ byl nahrazen perfektním výrobkem společnosti Bosch s posuvným parabolickým zrcadlem přezdívaným „hruška“ a karburátor Zenith uvolnil místo dvoušoupátkovému karburátoru značky Amal. Elektromagnetické zapalování sice zůstalo zachováno, ale stačilo projevít přání a na jeho místě mohlo být zapalování bateriové. Kvalitnější motocykl za nižší cenu – tentokrát vám mohlo stačit rovných 14 000 Kč.



Jawa 500 OHV „rumpál“ z roku 1931 po druhé modernizaci z téhož roku



Modernizovaná Jawa 500 OHV „rumpál“ na srazu veteránů po více než sedmdesáti letech od zahájení její výroby

Ještě lepší a levnější byly motocykly třetí série z roku 1931. Za 12 000 Kč byl k mání solidní motocykl lišící se na první pohled novou koncovkou výfukového tlumiče ve tvaru rybího ocasu, nahrazující předchozí „granát“. Uvnitř se skrývala ještě nová čtyřstupňová převodovka, ta byla ovšem nabízena pouze za příplatek. Zato nový firemní znak na nádrži byl v ceně. A co víc, od roku 1931 nabídka rozšířila provedení Speciál s luxusní výbavou. Kromě velkého chromovaného světlometu Bosch nebo Marschall byla Jawa 500 OHV Speciál na první pohled rozeznatelná od standardního provedení i podle elegantních trojúhelníkovitých schránek na nářadí na bocích zadního blatníku, přístrojového panelu s osmidenními hodinami a ampérmetrem, zdvojeného akumulátoru, chromované nádrže, ráfků kol a k zahazení nebyl ani vyšší výkon motoru, který umožňoval dosáhnout nejvyšší rychlosti 125 km/hod oproti 110 km/hod standardní verze. Od běžných pětistovek mohl luxusní Jawu odlišovat i příplatkový černý lak. Nic ovšem není zadarmo, a tak zájemce musel sáhnout do kapsy pro dalších 2 500 Kč.

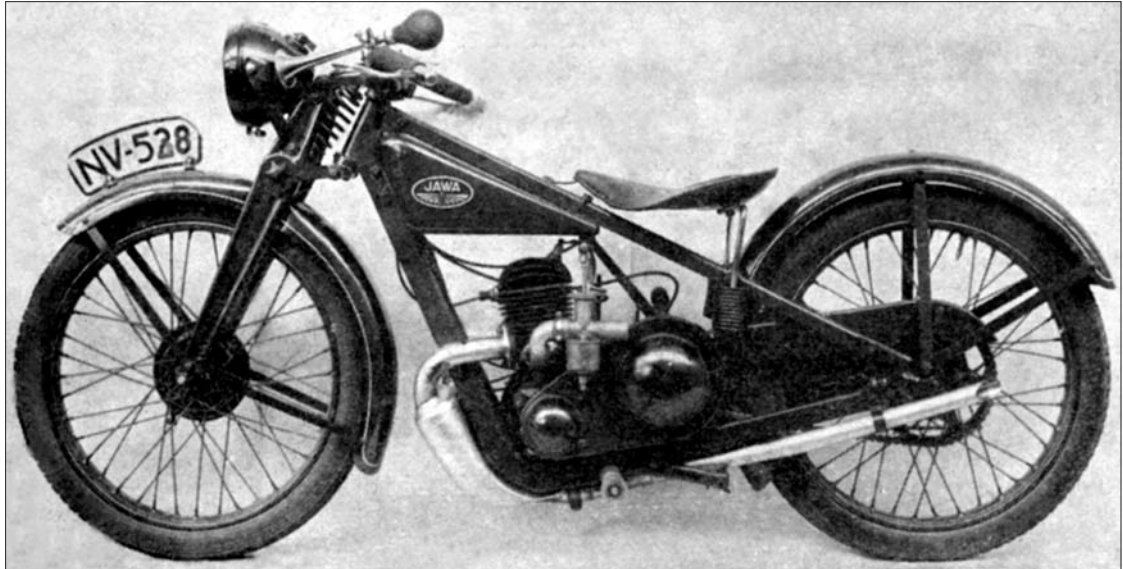


Jawa 500 OHV „rumpál“ hned ve dvou exemplářích na srazu veteránů

Hlavně v motoristických časopisech poválečné éry se můžete dočíst, že v případě koupě licence na zastaralý a neohrabaný Wanderer udělal továrník Janeček chybu, ale když si uvědomíte, že v těžkých dobách hospodářské krize bylo prodáno 1 016 kusů, nešlo zase o tak špatný obchod a zřejmě ani o špatný motocykl. Vždyť se udržel v prodeji až do roku 1935 a hodně těchto strojů bylo v provozu i po druhé světové válce. V posledním roce prodeje už cena klesla na 10 908 Kč. Kromě toho leccos o spolehlivosti vypovídá i dálková jízda, kterou v roce 1933 uskutečnil kapitán František Příhoda. Na svém půllitru vyjel z Plzně, aby se vrátil po padesáti dnech a ujetí 9 000 kilometrů.

Na druhou stranu je fakt, že i po třech letech produkce motocyklu představoval zisk z prodeje zbraní téměř dvojnásobek zisku z prodeje motocyklů a splnění snu Ing. Janečka o výrobě motocyklu, který by byl dostupný kaž-

dému pracujícím, se zdálo být téměř nesplnitelné. Těžká, komplikovaná a tím pádem i často zlobící pětistovka na tuto roli stačit nemohla. Jenže to by pan továrník nesměl obdivovat Henryho Forda a nesměl by znát organizaci výroby u Batů ve Zlíně. První zkušenosti s výrobou i prodejem motocyklů měl už za sebou, byl tedy nejvyšší čas rozšířit nabídku o motocykl přinejmenším stejně spolehlivý jako těžký pullitr, ale lehčí a mnohem dostupnější. V Jawě se rozhodli namísto těžkých a drahých velkých čtyřtaktů vyrábět lehké motocykly poháněné dvoudobým motorem.



Jedna z prvních stopětasedmdesátek – Jawa 175 Standard z roku 1932

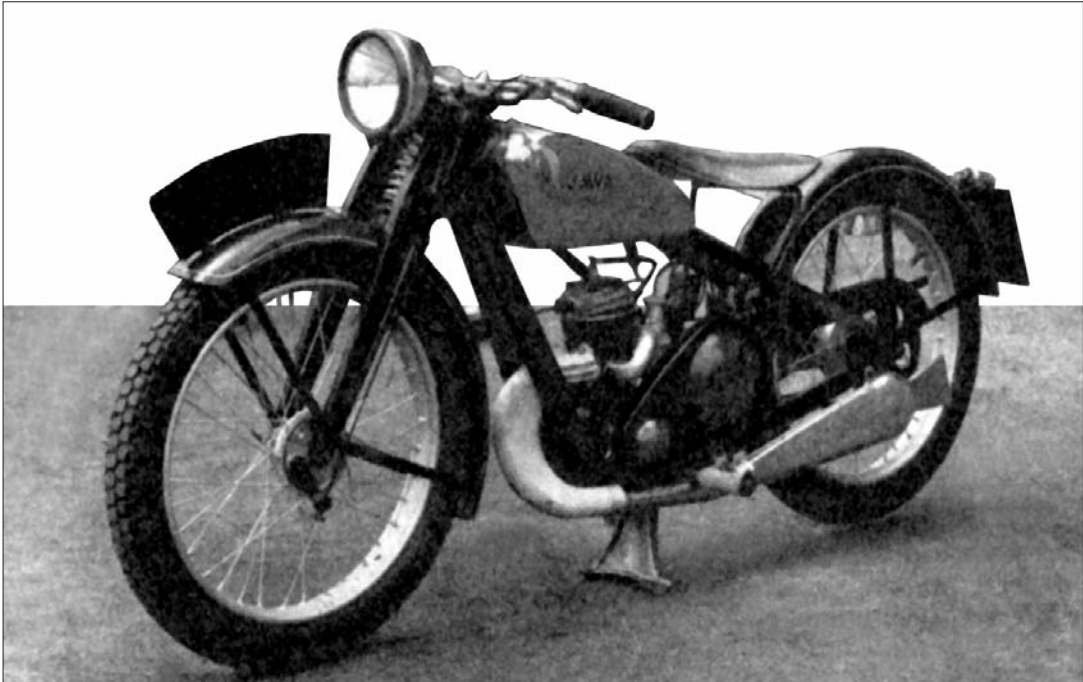
Motocykl pro každého

Jawa 175 Villiers

Nákup licence se osvědčil už v případě první pětistovky Jawa jako nejjednodušší způsob řešení problému, a tak tentokrát se vydal do světa Ing. Janeček mladší. Kde jinde hledat vhodnější konstrukci než v zemi motocyklům zaslíbené – ve Velké Británii. Vždyť značky Norton, Matchless, BSA nebo Triumph mají dodnes svůj zvuk.

Rozhodnutí se ukázalo být správné a výsledek cesty měl brzy překvapit i ty největší optimisty. Janeček junior se domů totiž vrátil v doprovodu George Williama Patchetta, se kterým se v Anglii seznámil. Patchett, který v Jawě působil až do roku 1938, byl sice spíše automobilový závodník než konstruktér, nicméně se vyznačoval technickým citem a měl spoustu kontaktů ze svého dřívějšího působení u takových firem, jakými byly Brough Superior, FN nebo McEnvoy. Z dnešního pohledu šlo spíše o manažera, takže skutečnost, že se jen s obtížemi orientoval ve složitějších technických výkresech, nemusela být až tak na závalu. Především měl jasnou představu o tom, jak by měl jednoduchý lidový motocykl vypadat. Patchett se během svého působení u McEnvoje více než dobře obeznámil s jednoduchým dvoutaktním jednoválcovým motorem Villiers, který splňoval všechny požadavky kladené na pohonnou jednotku dostupného motocyklu. Také v Jawě už měli za sebou první zkušenosti s dvoutaktními motory, od zahájení výroby „Rumpálu“ totiž pro Ing. Janečka pracoval mladý nadějný konstruktér Josef Jozíf. Osobnost pro Jawu více než důležitá.

Josef Jozif se narodil 10. května roku 1906 ve Starých Čivčicích u Pardubic. Ještě než se stačil vyučit strojním zámečníkem, už navštěvoval Vyšší průmyslovou školu v Pardubicích, a po krátkém intermezzu ve Škodových závodech v Hradci Králové nastoupil do Janečkovy Jawy. Stalo se tak 1. října 1930 a od začátku svého působení v Jawě se intenzívně zabýval vývojem dvoutaktního motoru. Jednou z jeho prvních prací byl hvězdicový dvoutaktní tříválec se dvěma písty v každém válci na jedné společné klikové hřídeli. Konstrukce to byla přece jen poněkud komplikovaná, a tak nakonec byla díky Patchettovi koupena licence na výrobu motorů Villiers, které měly být montovány do rámu vlastní konstrukce Jawa.



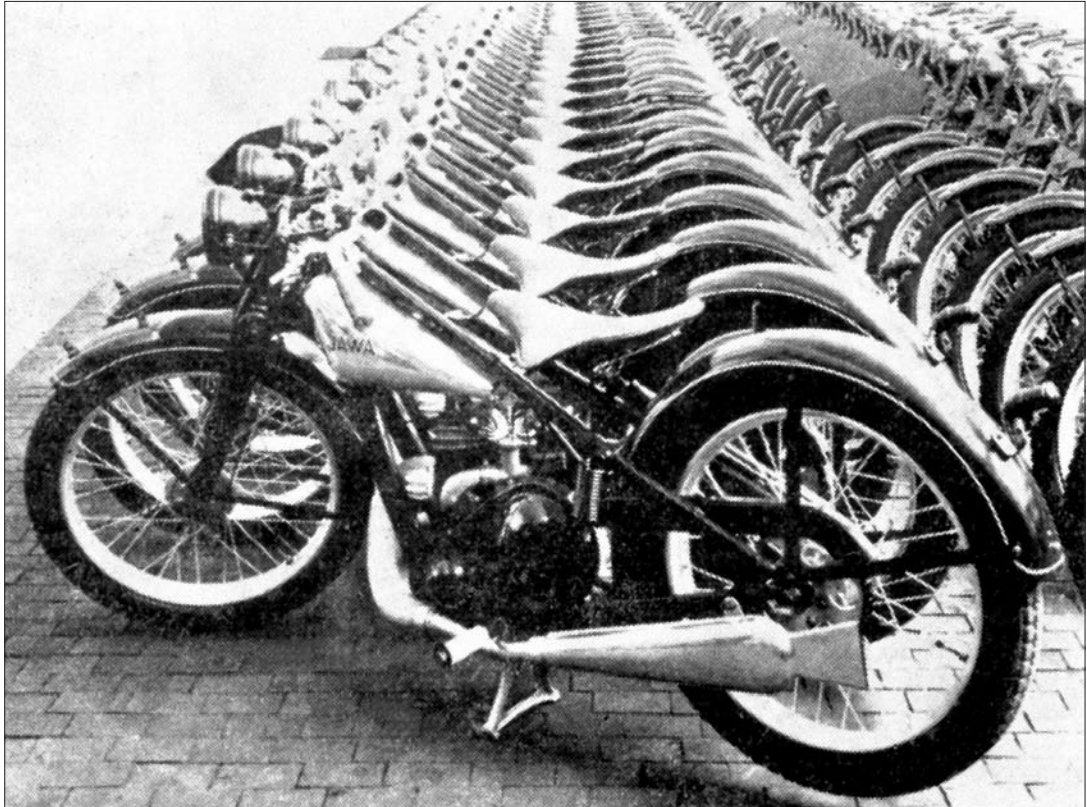
Jawa 175 měla přezdívkou „Villierska“ nebo také „Chobot“; podle svého původu nebo tvaru výfukového kolena. V tomto případě se jedná o luxusnější provedení z roku 1934

Josef Jozif s Patchettem spolupracoval od roku 1931 a později o něm napsal: „Patchett byl nejprve závodníkem. Později začal pracovat u belgické firmy F. N. jako konstruktér. Tam zahájil konstrukci závodního stroje, který však dokončil až v Praze pod značkou Jawa. Nic světoborného to nebylo. Větší úspěch zaznamenal při uvedení jawské stopětasedmdesátky, i když nelze říci, že po konstrukční stránce. Patchett totiž nebyl konstruktérem v pravém slova smyslu. Měl technické nadání, řadu věcí vymyslel, ale šlo spíš o nápady, které pak museli realizovat skuteční konstruktéři. Jeho největší přínos byl v tom, že navázal kontakty s anglickým průmyslem, konkrétně s firmou Villiers. Ta nám začala dodávat nejprve hotové motory, poté i s výkresy, které se překreslily z palcové soustavy na metrickou, a tak jsme začali vyrábět motory sami. Podobně to bylo i s převodovkami, které byly u prvního typu stopětasedmdesátky konstrukce Albion, ale u modernizovaného modelu Jawa 175 speciál a nové dvěstěpadesátky již vlastní výroby Jawa.“

Aby bylo možné zahájit sériovou produkci v co možná nejkratší době, kromě motorů putovaly do Čech i převodovky, karburátory, řetězy, náboje kol a brzd, magnetogenerátory a světlomety. Výsledkem byl lehký, velmi kompaktní motocykl nízké sportovní stavby s nápadným tlumičem výfuku, podle kterého dostal také svoji první přezdívkou – obě potrubí byla totiž svedena do jednoho společného kolena, ze kterého pak pokračovala dlouhá

trubka bez dalšího tlumiče. A podle onoho kolena pojmenoval motoristický národ novou stopětasedmdesátku přezdívkou „Chobot“.

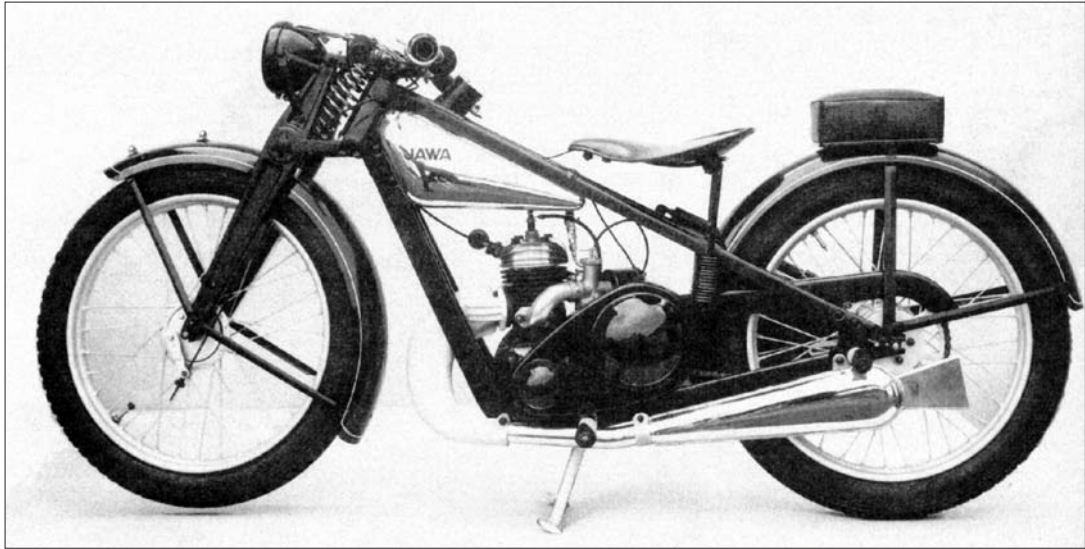
Poprvé se Jawa 175 představila na Pražském autosalonu v roce 1932 se sloganem „Lepší stroj za méně peněz“. Byla totiž o plnou třetinu levnější v porovnání s konkurencí – pouhých 4 650 Kč. Soudobý tisk o novém motocyklu psal: „V levém křídle Průmyslového paláce byl u stánku Jawy takový nával, že bylo těžké dostat se k motocyklům. Byla tu nová Jawa 175 cm³ za pouhých 4 650 korun i s elektrickým světlem, hbitý stroj s malou spotřebou a levnými náhradními díly, se službou domácí továrny, jejíž jméno má již tři roky dobrý zvuk.“



Jawy 175 připravené k expedici v roce 1932

K tomu, abyste si mohli koupit svůj vlastní motocykl, vám tak stačila polovina částky, kterou byste museli vydat za stroj anglické výroby, a v porovnání s tehdy oblíbenými stroji Harley Davidson vám stačila pouhá třetina. Ing. Janeček přivedl na motocyklový trh skutečný trháč. Vždyť v roce 1932 ještě doznívá hospodářská krize a celá řada až dosud relativně úspěšných výrobců s motocykly končí, zatímco v Jawě jen během roku 1932 bylo vyrobeno na 3 020 stopětasedmdesátek, a to už něco znamenalo.

Jawa 175 byla poháněna tříkanálovým dvoutaktním jednoválcem o objemu 172,6 cm³ (Ø57, 2x67), s pístem vybaveným deflektorem a magnetogenerátorem Villiers zabudovaným v setrvačnicku. Zatímco hlava válce byla vyrobena z lehké slitiny, válec se sacím kanálem na boku byl litinový. Motor dával výkon 3,6 kW (5,5 k) při



Jawa 175 z roku 1933 v luxusním provedení Speciál



Jawa 175 na výstavě veteránů Retro Prague v roce 2004

3 750 ot/min. a kompresním poměru 6,7:1. Třístupňová převodovka typu Albion s jednokotoučovou suchou spojkou byla ovládána ruční pákou vedoucí přímo z převodové skříně.

Podvozek tvořil rám vlastní konstrukce z lisovaného plechu stejně jako přední kyvná páková vidlice odpružená jednou vinutou pružinou. Tzv. podrámová nádrž měla objem 10,5 litru, což při spotřebě asi 3 až 3,5 litru benzínu míchaného s olejem v poměru 25:1 zaručovalo dostatečný akční rádius. Na kola prvních sérií byly montovány pneumatiky o rozměrech 2,75x25 a 70 kg vážící motocykl dosahoval nejvyšší rychlosti 70 až 80 km/hod. Zákazník si mohl vybrat ze dvou základních provedení. Rozdíl mezi lidovější verzí Standard a luxusnější Speciál představovalo především množství použitého chromu a doplňků.