

Aero

MINOR

Významné místo v naší automobilové historii patří skromnému, ale houževnatému vozu Aero Minor, jehož výroba byla zahájena na podzim 1946 a předčasně ukončena v únoru 1951.

Projekt a první prototypy tohoto automobilu vznikly tajně během válečných let u firmy Jawa, přesněji ve vývojové dílně opravny v Praze na Pankráci pod vedením ing. Rudolfa Vykoukala. Už těsně před válkou — od roku 1937 — Jawa vyráběla kompaktní automobil Minor s kapalinou chlazeným dvou-

určen jiný výrobce: národní podnik Letecké závody Praha. Ve stejné době padlo definitivní rozhodnutí o tom, že se nebude vyrábět jiný za války vyvinutý vůz též kategorie, Aero Pony s dvoudobým dvouválcem 745 cm³ — ale klasickým pohonem zadních kol, o který byl značný zájem i v zahraničí.



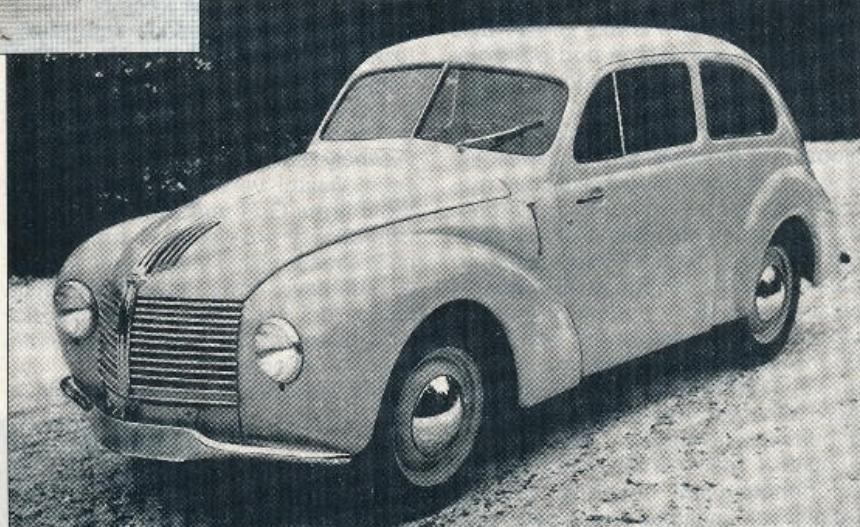
Aero Minor — na svoji dobu velmi zdařilý lidový automobil s předním pohonem vyroběný v letech 1946 až 1951.

Uhlédně vnější tvary vozu Aero Minor navrhl karosář Zdeněk Kejval (na snímku je první provedení Minora — s jediným střítačem).

dobým dvouválcem 615 cm³ pohánějícím přední kola, jehož konstrukci také vytvořil ing. Vykoukal a úhledné vnější tvary karoserie navrhl Zdeněk Kejval. Nový vůz s poháněcím ústrojím otočeným o 180° (motor byl nyní podélně před přední nápravou, převodovka za ní), podvozkem s páterovým rámem, odpružením předních i zadních kol přičním listovým perem a zcela novou karoserií čtyřmetrové délky měl logicky dostat označení Jawa Minor II, ale osud a úředníci rozhodli jinak.

Těsně po válce sice Jawa ještě — převážně ze zbylých zásob — smontovala sedm stovek vozů Minor předválečné konstrukce, nadále se však měla věnovat jen motocyklům a pro Minor II byl

K charakteristickým rysům vozu Aero Minor patří splývavá záď (jen ta zadní světla nejsou původní ...).



A tak se zrodilo označení Aero Minor využívající (anebo spíš zneužívající?) image dobré známé pražské značky a zároveň zdůrazňující, že i nový československý automobil je dílem leteckých továren. Byla to konec konců pravda: poháněcí ústrojí a podvozky vyráběl závod Motorlet (dříve Walter) v Jinonicích, karoserie na ně montoval Rudý Letov v Letňanech. Zatímco doma se dalo z ministerstva s úspěchem nařídit cokoliv (a to, prosím, ještě před únorem 1948), v zahraničí to bylo těžší, o čemž svědčí např. důrazná po-



Nadace Elišky Junkové

známka v letňanském archivu: „V Holandsku zásadně nepoužívat jméno Aero Minor!“

Za války vzniklo nejméně pět prototypů Minoru II a byly i částečně odzkoušeny. Od pozdějšího sériového provedení — ale i mezi sebou navzájem — se prototypy lišily tvary karoserie, zejména přední části s různými verzemi kapoty a masky, ale také mechanicky ovládanými brzdami. Koncem roku 1945 se nový automobil představil v definitivní podobě, sériová výroba byla zahájena v říjnu 1946. Rozbíhala se pomalu, jen po desítkách kusů, přičemž dřevěné kostry karoserií dodával do Prahy někdejší Janečkův závod v Kvasinách. V posledním čtvrtletí roku 1947 už produkce vozu Aero Minor

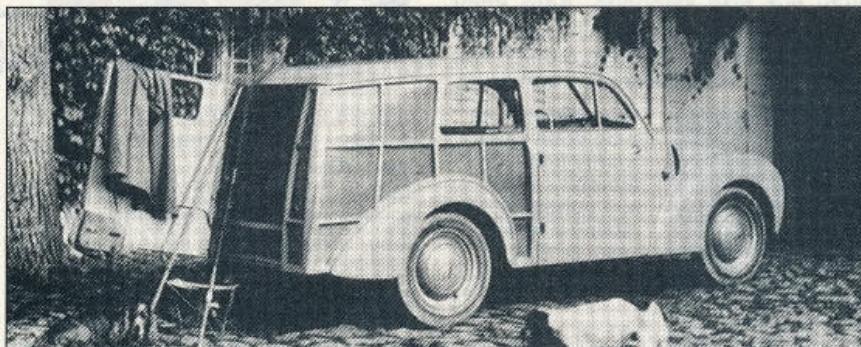


překročila hranici 200 kusů měsíčně, místo plánovaných tří tisíc automobilů za celý rok 1947 vjelo z Letňan jen 1400 vozů. Už v následujícím roce však produkce sympatheticního automobilu dosáhla rekordní úrovně 4430 kusů a v říjnu 1948 zaznamenala měsíční rekord 628 vozů. Podle továrních statistik bylo v letech 1949 a 1950 vyrobeno 4100 a 4063 automobilů Aero Minor, posledních 121 vozů tohoto typu opustilo výrobní linku v lednu a únoru 1951. Celkem spatřilo světové světa přes 14 tisíc vozů Aero Minor: přesně

prý to bylo 14 187 exemplářů — včetně prototypů a předsériových vozů. Aero Minor měl již zmíněný páteřový rám vpředu rozvidlený pro uchycení poháněcího ústrojí, přední kola byla zavěšena na spodních příčných ramech, zadní na vlečených ramenech — odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné listové pero. Bubnové brzdy průměru 230 mm na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání, mechanická ruční brzda působila na zadní kola. Aero Minor jezdil na šestnáctipalcových kolech s pneumatikami roz-

Snímek z roku 1947: konstruktér ing. Rudolf Vykoukal s tisícím vyrobeným vozem Aero Minor.

První provedení víceúčelového modelu Aero Minor STW s označením Normandie a navenek patrnou dřevěnou kostrou karoserie.



měru 4,75 — 16. Podle dobového prospektu nepřevyšovala hmotnost kompletного podvozku 375 kg.

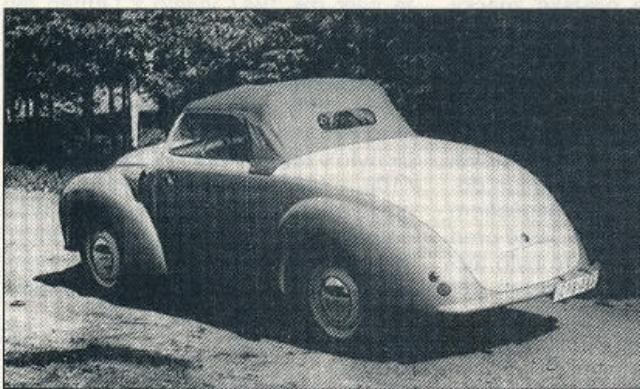
Podélne před přední nápravou uložený dvoudobý řadový dvouválec o objemu 615 cm³ (vrtání 70 mm, zdvih 80 mm) dával výkon 14,5 kW při 3500 l/min a byl spojen se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou s řadicí pákou vyčnívající z kulisy na přístrojové desce (v závěru krátké kariéry byla řadicí páka přemístěna pod přístrojovou desku). Třetí převodový stupeň pracoval v přímém záběru, čtvrtý fungoval jako rychloběh. Zmínku si zaslouží i to, že již zmíněný prospekt slioval, že kompaktní dvouválcový motor se dá z vozu vymontovat za pouhých deset minut. Desetilitrový chladic konstruktér umístil těsně za motor, palivová nádrž o objemu 25 l byla za chladicem u stěny oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující. Při rozvoru náprav 2300 mm a rozchodu kol 1120 mm vpředu i vzadu měl Aero Minor se standardní čtyřmístnou dvoudveřovou karoserii vnější rozměry 4040 × 1420 × 1460 mm a vykazoval pohotovostní hmotnost 690 kg. Dosahoval největší rychlosti nad 90 km/h při průměrné spotřebě 7 až 8 litrů dvoudobé směsi (olej s benzinem v poměru 1:30).

Vedle základního provedení se Aero Minor už na jaře 1947 objevil coby dvoumístný roadster s tovární karoserií, na podzim téhož roku pak na pražském autosalonu představila otevřenou verzi tohoto automobilu vysokomýtská karosárna Sodomka. Tyto atraktivní vozy se však nedostaly do výroby — na rozdíl od užitkových a víceúčelových dodávek a kombi. Původně měly prakticky řešení automobilu (označované obvykle jako Minor STW resp. Normandie) kombinovanou zadní část karoserie vystavující na odiv dřevěnou kostru, od roku 1948 se však vyráběly i se zcela oplechovanou karoserií. Vlastní verzi kombi stavěla ve Vídni firma Gräf und Stift, jež montovala Minory pro rakouský trh, podobné kreace vznikly i v Nizozemí a v Belgii, kde navíc firma Helaers přeměnila standardní Aero Minor i v polokabriolet s pevnými rámy dveří a otevírací plátěnou střechou.

Kromě Nizozemí, Rakouska a Belgie se

automobily Aero Minor využávěly i do dvou desítek další zemí — např. do Švýcarska (tamější dovozce Rebman si mimo jiné vyzádal zvětšený chladic a „horský“ stálý převod 5,85 místo standardního 5,50), do Švédska, Norska, Finska i Dánska, ale také do Portugalska, Brazílie, Uruguaye, Egypta a Íránu. Jako výstavní exponáty a předváděcí vozy se Minory dostaly až do Jihoafrické republiky, Iráku a síamské metropole Bangkoku (dnešní Thajsko), nemluvě samozřejmě o „bratrských“ zemích (jeden dostal v roce 1949 k sedmdesátinám i J. V. Stalin). Úsměvným dojmem dnes působí dobová poznámka, že Aero Minor STW pro maďarskou firmu Unitas pana Kochanowského převeze řidič v Bratislavě „s benzinem, který postačí na jízdu Bratislava—Budapešť.“ Opravdu mimořádným způsobem propagoval Aero Minor pražský cestovatel a novinář Frank Alexander Elstner. 28. října 1947 se on, jeho manželka Anna a syn René vydali se sériovým vozem Aero Minor na víc než 13 tisíc kilometrů dlouhou cestu až ke guinejskému zálivu, přesněji do přístavu Cotonou v Dahomeji (dnešní Benin). S přetíženým dvouválcem projeli dva krát napříč Saharou — při zpáteční cestě rekordními průměry nad 400 km denně. Dobrodružství F. A. Elstnera pečlivě popsal (a jeho syn nafotografoval), zbyvá tedy jen padnout v antikvariátu na knížku „Lovci kilometrů“ (1948), nebo „Saharou a palesem“ (1956).

Aero Minor coby atraktivní dvoumístný roadster s tovární karoserií — bohužel zůstalo jen u několika prototypů.



Další prototyp roadsteru z roku 1947, tentokrát s nataženou plátenou střechou.

Aero Minor ovšem dokázal ještě mnohem více, a tak se k jeho sportovním verzím a jejich úspěchům vrátíme v příštím čísle AR. **JAN TUČEK**