

Aero Minor ve sportovním

Po měsíci se znova vracíme k historii automobilu Aero Minor z let 1946 až 1951 — tentokrát si připomeneme sportovní verze tohoto skromného, ale ve své době velmi úspěšného vozu.



Sportovní křest absolvoval osobní Aero Minor v předsériové podobě (jehož s prototypovou přídí nesoucí značku Jawa) v roce 1946 při Velké Hein佐vě soutěži, prvním větším sportovním motoristickém klání v poválečném Československu. V sezóně 1947 se pak objevil zajímavý sportovní prototyp Aero Minor Sport, dvoumístný spider s pontonovou karoserií a dvoudobým dvouválcem převrtaným na 745 cm³. Úhledný vůz vznikl — včetně karoserie — v jinonické waltrovce, jež jinak vyráběla pro sériové automobily Aero Minor jen kompletní podvozky, včetně poháněcího ústrojí. Spider měl rozvor zkrácený o 100 mm, dostal nové odpružení zadních kol příčnými zkrutnými tyčemi (místo původního listového pera), otevřená karoserie měla povrchové panely z hliníkového plechu připevněné na dřevěné kostře. Zvětšením vrtání ze 70 na 77 mm (při nezměněném zdvihu 80 mm) vzrostl objem dvouválcového motoru ze 615 na 745 cm³, výkon se pohyboval těsně nad hranicí 30 koní (23 kW) a spider s těžším stálým převodem uháněl přes 130 km/h, takže se směle mohl srovnávat s evropskou konkurenční třídou do 750 cm³.

Nejlépe to dokázal v září 1948 při dvacátihodinovém závodě sportovních vozů na okruhu v Montlhéry u Paříže: jezdci Ivan Hodáč a Čeněk Machač s ním obsadili 2. místo ve třídě 750 cm³ a nebýt nečekaných potíží s nastartováním zahřátého motoru po jedné ze zastávek v boxech, mohli porazit

i vítězný domácí vůz značky Simca-Gordini. I druhá příčka v cíli však byla úspěchem — navíc ji Hodáč ozdobil i traťovým rekordem, když nejlepší kolu absolvoval průměrnou rychlosť 95 kilometrů za hodinu.

Spider Aero Minor Sport s odnímatelným krytem sedadla spolujezdce a dvoudílným sklopným čelním sklem

Obrázek nahoře:
Takto se Aero
Minor Le Mans
představil před
šesti lety na
pařížské výstavě
Rétromobile.

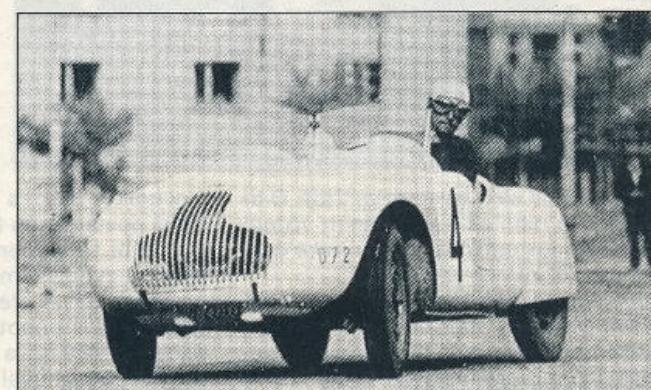
Aero Minor Sport
ročníku 1947 při
závodech v Praze-Motole.
Spider z Jinonic
se vyznačoval
úhlednými,
aerodynamicky
přiznivými tvary.

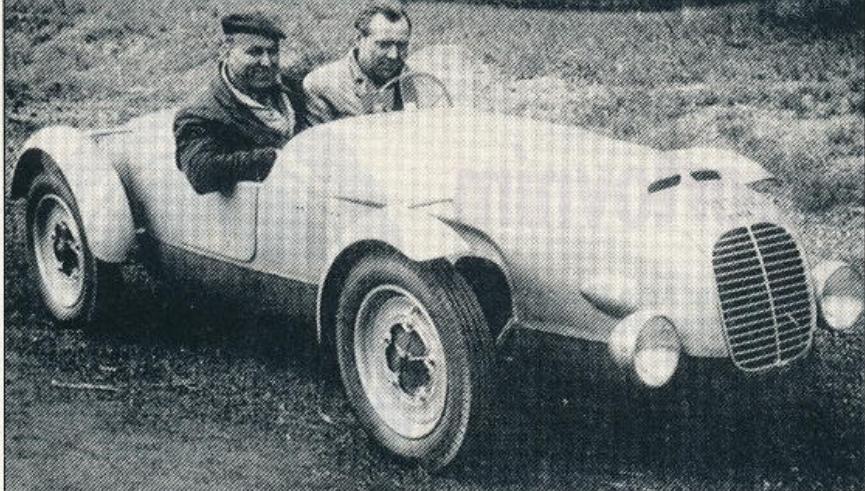


Nadace Elišky Junkové

(většinou ovšem jezdil jen s malým ochranným sklem před řidičem) se koncem 40. a počátkem 50. let úspěšně zúčastnil řady domácích závodů na silničních okruzích i do vrchu. Jezdil s ním liberecký závodník Leopold Lancman, který postupně provedl řadu úprav na poháněcím ústrojí i na podvozku, včetně návratu k odpružení zadních kol příčným listovým perem. Škoda jen, že se unikátní a na svou dobu moderně řešený spider nedochoval do současnosti.

Velmi dobře si na sportovním poli vedly i sériové — nebo jen málo upravené — automobily Aero Minor se standardní dvoudveřovou karoserií. V sezóně 1948 získal tým Aero Minor první místo v soutěži Raid Polski (celkově tehdy zvítězil Hodáč) a dvojice Hodáč-Versini dovedla Aero Minor k prvenství ve třídě i v Alpské rallye. V lednu 1949 se na startu Rallye Monte Carlo představila posádka Hodáč-Machač s nově upraveným vozem Aero Minor s odlehčenou karoserií (dvěře a víka motorového i zavazadlového prostoru byly z hliníkového plechu) a motorem převrtaným na 651 cm³ (vrtání 72 mm,

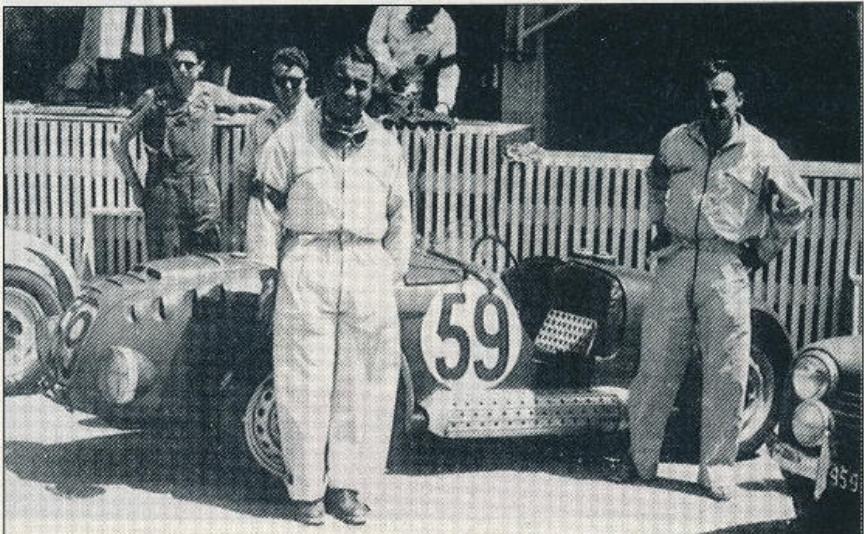




Dobový snímek sportovního vozu Aero Minor, s nímž Krattner a Sutnar úspěšně závodili v Le Mans.

zdvih standardních 80 mm). Vůz s označením Aero Minor Monte Carlo se vyznačoval odnímatelnými aerodynamickými kryty zadních kol, zvětšenou palivovou nádrží a upraveným interiérem — místo zadního sedadla byla jen plošinka z překližky nesoucí náhradní kolo.

Z více než devadesáti startujících nakonec do cíle dojela jen třetina, včetně čtyř vozů Aero Minor. Lancman a Štípek skončili druzí ve třídě do 750 cm³ (vyhráli otec a syn Rosierovi s Renaultem 4 CV), Krattner a Sutnar byli pátí, zatímco Hodáč a Machač se po sérii potíží (mimo jiné jim zkomplikovaly život již zmíněné kryty zadních kol, pod nimiž se hromadil a namrzal sníh) mu-



Francouz Jacques Poch (vlevo) a Ivan Hodáč s modrým „doutníkem“ Aero Minor v Le Mans.

Typický snímek z počátku 50. let: Dvojice sportovních minorů spolu s upraveným sériovým vozem (vlevo).



seli spokojit se 6. místem ve třídě. O tři příčky za nimi se s posledním vozem Aero Minor umístila francouzsko-česká posádka Poch-Klouda.

Události sezóny 1949 však byly především červnový start dvou sportovních automobilů Aero Minor v prvním poválečném ročníku slavného čtyřadvacetihodinového závodu v Le Mans. Tyto vozy se štíhlou dvoumístnou karoserií doutníkového tvaru a malými blatníky motocyklového typu vznikly v ležácké továrně Letov podle návrhu, který vytvořil konstruktér Ladislav Jeník. Podvozek měl opět rozvor zkrácený o 100 mm, ale zachoval si původní odpružení kol přičními listovými perami, montáží speciálně zhotovených ráfku byl lehce zvětšen rozchod předních i zadních kol. Při výrobě dvoudobého dvouválce o objemu 745 cm³ s vrtáním 77 mm byl použit speci-

ální odlitek bloku s tlustší stěnou zaručující dostatečnou tuhost i po převrtání, motor se zvýšeným stupněm komprese a zvětšeným objemem chladicí soustavy dával přes 30 koní (23 kW), takže vůz s pohotovostní hmotností necelých 450 kg a upravenou převodovkou dosahoval největší rychlosti kolem 130 km/h.

V konkurenci pěti desítek automobilů renomovaných značek se malé, ale rychlé a spolehlivé československé vozy neztratily: bílý sportovní Aero Minor s červeným spodkem karoserie a modrým přičním pruhem na přidi, za jehož volantem se stídal Krattner se Sutnarem, ujel celkem 2392 km průměrnou rychlostí téměř 100 km/h

Sportovní vůz Aero Minor v úpravě pro Le Mans.

(přesně 99,664 km/h), takže v konečné klasifikaci poměrující ujetou vzdálenost objemem motoru obsadil skvělé druhé místo za dvoulitrovým dvanáctiválcem Ferrari, s nímž startovali Luigi Chinetti a Lord Seldson! Také Jacques Poch (francouzský dovozce českých automobilů) a Ivan Hodáč dovedli svůj modrý „doutník“ Aero Minor úspěšně do cíle a potvrdili tak triumf naší značky, jež jako jediná měla stejný počet automobilů na startu i v konečné klasifikaci náročné čtyřadvacetihodinovky.

Úspěšná sportovní verze Aero Minoru, pro niž se samozřejmě ujalo označení Le Mans, se stala základem malé série (údajně dvou desítek) automobilů tohoto typu určených pro domácí jezdce. Většina těchto hbitých vozů měla původně dvouválcové motory 745 cm³ využívající limit tehdy oblibené objemové třídy, některé však závodily i s různě upravenými dvouválci standardního objemu 615 cm³, popř. — s vrtáním zvětšeným na 72 mm — objemu 651 cm³. Dočkaly se nejrůznějších úprav a až do konce 50. let se proháněly po domácích sportovních kolbštích. Několik z nich (čtyři nebo pět?) naštěstí přečkal do dnes.

JAN TUČEK

