

SYMPATICKÝ

SMOLAŘ



Prospekt firmy Kovo
(ve francouzštině)
vůz označoval coby Minor

Jeden z mála vozů Minor II
s otevřenou dvoumístnou karoserií ▶

JAN TUČEK

Za války se počátkem čtyřicátých let zrodil projekt nového kompaktního automobilu Jawa s předním pohonem. Konstruktor Ing. Rudolf Vykoukal, tvůrce předválečného Minoru, využil zkušenosti s předchozím typem, ale změnil koncepci podvozku. Kapalínou chlazený dvoudobý dvouválec umístil před přední nápravu, aby dosáhl příznivějšího rozložení hmotnosti a získal více prostoru pro posádku, jízdní vlastnosti zlepšilo nové zavěšení zadních kol na vlečených klikách. Zachován zůstal páteřový rám s centrálním nosníkem čtyřhranného průřezu a odpružení předních i zadních kol příčným listovým perem. Karoserii obých tvarů

Kompaktní osobní vůz Aero Minor II z let 1946 až 1951 patří ke smolařům naší automobilové historie...



Jeden z prototypů Jawa Minor II, karosovaný v Kvasinách



Nadace Elišky Junkové

◀ První Minor II s uzavřenou karoserií, vyrobený v Letňanech

navrhl Zdeněk Kejval, který vedl stavbu prototypů v karosárně v Kvasinách. Do roku 1944 vzniklo podle vzpomínek Ing. Vykoukala pět prototypů Jawa Minor II, některé však prošly přestavbou a jiní pamětníci pak hovořili o sedmi až devíti vozech. Počátkem listopadu 1945 představila Jawa nový vůz novinářům, vyrábět jej ale nemohla...

Po znárodnění se totiž Jawa směla věnovat jen motocyklům, výrobu automobilů Minor II ministerští úředníci převedli do nově vytvořeného národního podniku Letecké závody Praha. Produkci kompletních podvozků do továrny Motorlet (dříve Walter) v Jinonicích; výrobu karoserií a konečnou montáž dostal závod Letov (brzy přejmenovaný na Rudý Letov) v Letňanech. Vůz současně přišel o značku Jawa, poté byl pro některé exportní trhy přejmenován na Aero Minor II. Ve vývozu měl totiž nahradit za války vyvinutý Aero Pony klasické koncepce s dvoudobým dvouválcem 745 cm³, jehož výroba nedostala zelenou navzdory tisícům objednávek ze zahraničí. Sériová výroba Minoru II se rozbíhala až v lednu 1947, předtím od října 1946 vzniklo jen šedesát předseriových vozů. Plán na rok 1947 se nepodařilo splnit ani z poloviny, místo 3050 automobilů jich montážní linku opustilo 1400. V posledním čtvrtletí však produkce překročila 200 vozů měsíčně a v roce 1948 se vyhoupla na rekordních 4430 kusů.

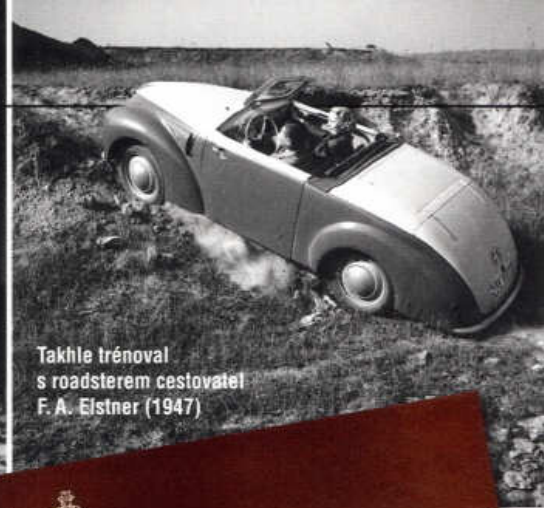
Většina z nich putovala za devizy do zahraničí. K největším odběratelům patřily Nizozemsko, Belgie, Švýcarsko a Rakousko, menší počty vozů odešly i do Latinské Ameriky (Brazílie, Uruguay, Argentina). Švýcarský dovozce Rebmann dostával vozy Minor II se zvětšeným chladičem a horským stálým převodem 5,85 místo standardního 5,50. Minor II měl podélné před



AERO MINOR II



Idylka na dvoře: Aero Minor II jako kombi ve stylu woody



Takhle trénoval s roadsterem cestovatel F. A. Elstner (1947)



Druhá varianta kombi s oplechovanou zadní částí karoserie



Kresba kombi s dřevěnou kostrou z exportního prospektu



Dvě desítky vozů Minor II připravené v Letňanech k expedici

přední nápravou uložený řadový dvoudobý dvouválec 616cm³ o výkonu 20 k (15kW)/3500 min⁻¹, na nějž dozařadila navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka. Chladič byl za motorem, za ním měla své místo palivová nádrž o objemu 25 litrů. V tuzemsku výrobce doporučoval směs oleje a benzínu 1:25, v prospektech pro zahraničí je uváděno 1:30. Převodovka ovládaná pákou na palubní desce měla trojku jako přímý záběr, zatímco čtyřka plnila funkci rychloběhu (0,8). Řízení bylo hříbenové, bubnové brzdy měly kapalinové ovládání. Vůz jezdil na kolech připevněných pěti šrouby a obutých do pneumatik 4,75 x 16. Při rozvoru 2300mm a rozchodu kol 1120/1120mm byl s uzavřenou dvoudveřovou karoserií dlouhý 4040mm, široký 1420mm a vysoký 1460mm. Zavazadlový prostor ve splývající zádi přístupný odklápěcím víkem měl objem asi 250 litrů. Karoserie byla smíšené stavby s dřevěnou kostrou a panely z ocelového plechu, její výroba vyžadovala značný podíl ruční práce. Z pohotovosti



Zpočátku odcházely vozy Minor II na export bez pneumatik

hmotnosti 690 kg připadalo 375 kg na podvozek, užitečná hmotnost byla 320 kg. Minor II dosahoval největší rychlosti přes 90 km/h, jako trvalou výrobce doporučoval 75 km/h. Spotřeba se pohybovala v rozmezí 7 až 8 litrů dvoudobé směsi na stovku kilometrů. Vedle tudoru se vyrábělo i třídvéřové kombi dlouhé 3950 mm. Vůz s užitečnou hmotností zvýšenou na 450 kg dostal zesílené zadní listové pero a větší pneumatiky 5,00 x 16. Sklopením zadního sedadla se dala vytvořit ložná plocha dlouhá 1,51 metru. Většina těchto vozů měla zvenku viditelnou dře-

věnou kostru zadní části karoserie ve stylu woody, menší počet kombi se mohl pochlubit hladkou oplechovanou zadní partií. Stejně tvary a provedení jako kombi měly i dvoumístné dodávky Minor II bez postranních okének za dveřmi. Videňská firma Gráf und Stift stavěla vlastní typ dodávky na podvozku Minor II, stejně jako dánský dovozce Sorensen. Jen po jednotlivých kusech vznikaly dvoumístné sportovní roadstery Minor II se zaoblenou zádí. S jedním z nich trénoval v létě 1947 v Prachovských skalách cestovatel František Alexander Elstner před cestou do Afriky. S manželkou Annou, synem Reném a stříbrným vozem Aero Minor II podnikl koncem roku 1947 dvouměsíční dálkovou jízdu z Prahy ke Guinejskému zálivu a zpět s průjezdy Saharou (viz AR 5/12). V letech 1949 a 1950 se vyráběly více než čtyři tisíce automobilů Minor II ročně, úspěšně pokračoval i export; např. do

Švédska se podařilo prodat dva tisíce vozů. I nadále však byl malý osobní vůz v leteckých továrnách spíše jen trpěným doplňkem výrobního programu. V létě 1950 vypukla válka v Koreji a tzv. země východního bloku se horečně chystaly na případný globální konflikt. Prioritu dostaly armádní zakázky. Plán na rok 1951 už s výrobou Minoru II nepočítal, v lednu a únoru bylo ze zbylých dílů smontováno 121 posledních vozů. Celková produkce automobilů Minor II dosáhla podle továrních údajů 14 187 kusů, včetně prototypů a předseriových vozů. ■