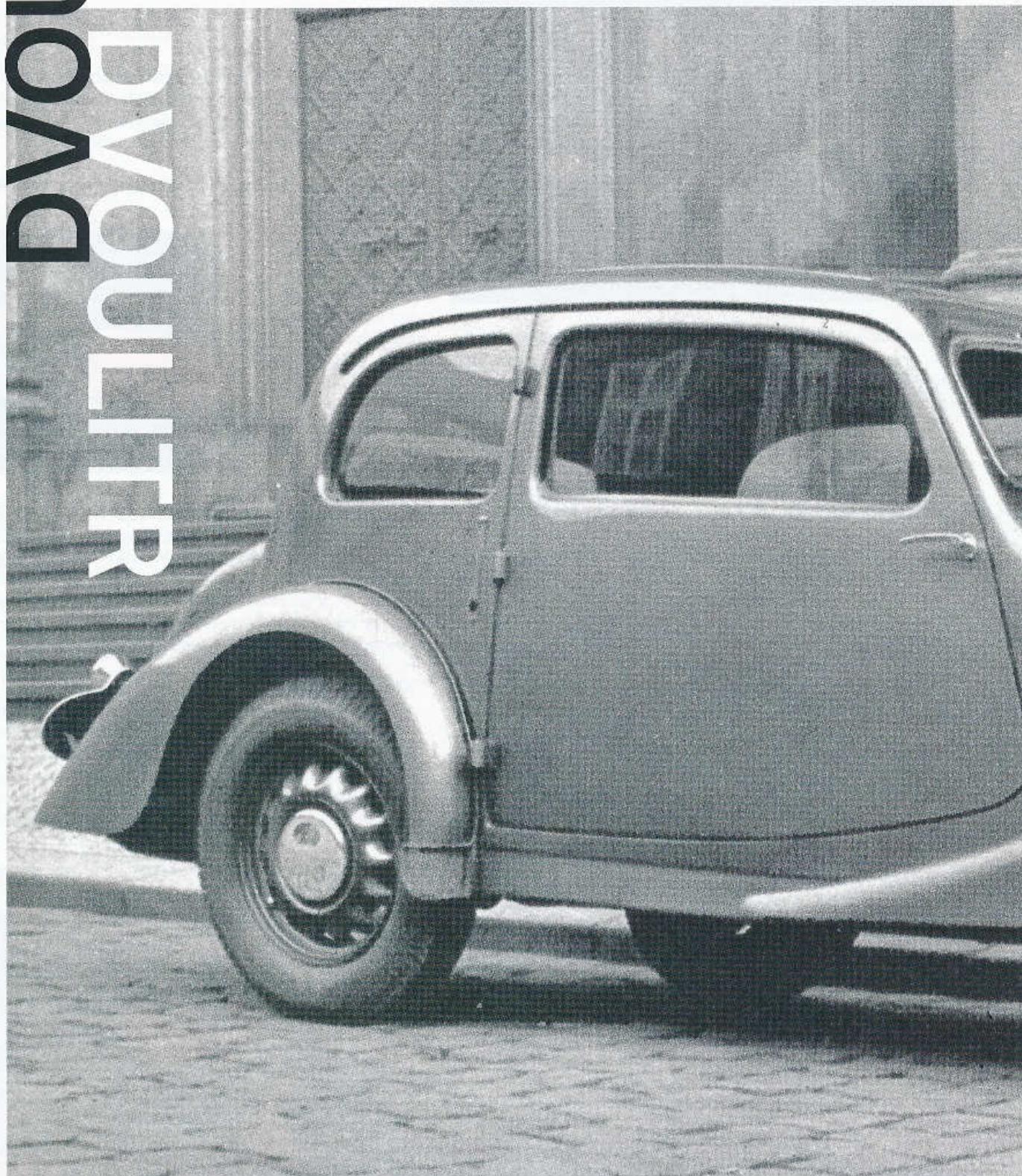


DVOUDOBÝ DVOULITR



Historie

CO VÁS ČEKÁ
NA NÁSLEDUJÍCICH
STRANÁCH:

Aero 50 →

Volvo 144–164

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

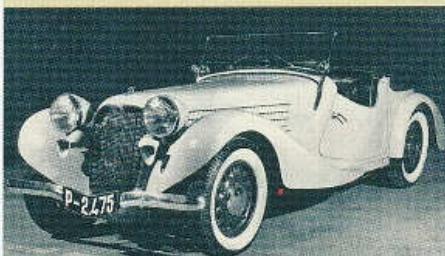
1910

1890

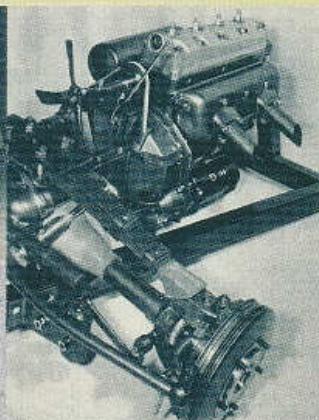
Letecká továrna Aero vstoupila do automobilové branže na přelomu dvacátých a třicátých let oblibenými lidovými vozy Aero 500 a Aero 662 s dvoudobými jednoválci a dvouválci a poháněnou zadní nápravou. V sezoně 1933 nabídku této řady korunoval model Aero 1000 vybavený dvoudobým dvouválcem 998 cm³.

Tentýž motor se skrýval i pod kapotou zcela nového typu Aero 30 představeného na pražském autosalonu v dubnu 1934. Tentokrát však poháněl přední kola automobilu, jehož konstruktérem byl šéf dílen automobilky, Josef Bašek. Nízký obvodový rám z ocelových profilů ►

OTEVŘENÝ SPORTOVNÍ VŮZ
AERO 50 V PRVNÍM PROVEDENÍ
Z PODZIMU 1936



PŘED DVODOBÝM ČTYŘVÁLCEM
1997 CM³ BYLA PŘEVODOVKA
A ROZVODOVKA



DOUDVEROVÁ LIMUZINKA AERO 50 NA
SNÍMKU POŘÍZENÉM NA PODZIM 1937





ČTYŘMÍSTNÝ OTEVŘENÝ VŮZ AERO 50
V PROVEDENÍ MODELOVÉHO ROKU 1938

PROSPEKT VOZU AERO 50 ROZDÁVANÝ V ŘÍJNU
1937 NA PRAŽSKÉM AUTOSALONU

► hranatého průřezu tvořil celek s podlahou, všechna čtyři kola „třícitky“ byla nezávisle zavěšena a odpružena přičními listovými pery – vpředu jedním a vzadu dvěma.

Vůz s nízko položeným těžištěm a pohonem předních kol vykazoval na svoji dobu pozoruhodné jízdní vlastnosti a lákal sportovně založené jezdce a jezdkyň. Karoserie s dlouhou kapotou a protáhlými předními blatníky, kterou navrhl konstruktér a fotograf Josef Voříšek, připomínala anglické sportovní plnokrevnyky.

Tímto typem vstoupila značka Aero do zcela nové kategorie, mifila však ještě mnohem výš. V polovině října 1936 představila nový typ Aero 50 s motorovým prostorem prodlouženým o 150 mm, do něhož se vešel dvojnásobek motoru „třicítky“, tedy vodou chlazený řadový dvoudobý čtyřválec 1997 cm³. Opět byl uložen podélne za přední nápravou, směrem kupředu na něj navazovala třístupňová převodovka a rozvodovka, pohon předních kol byl samozřejmostí.

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena a odpružena přičními listovými pery jako u „třicítky“, přední byla opatřena olejovými

tlumiči, zadní třecími. Bubnové brzdy mely zpočátku mechanické ovládání, hřebenové řízení mělo volant vlevo.

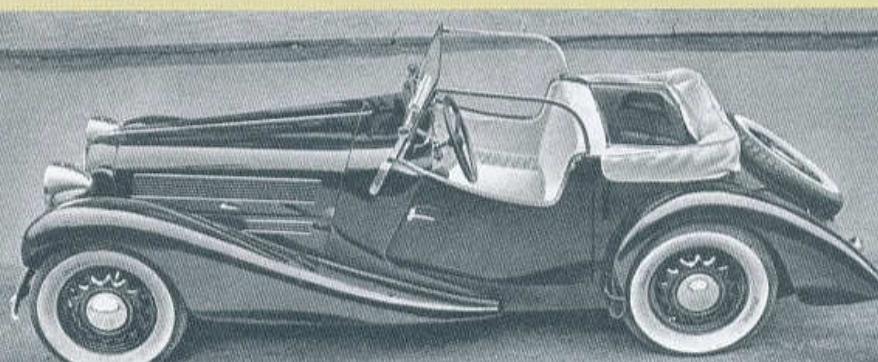
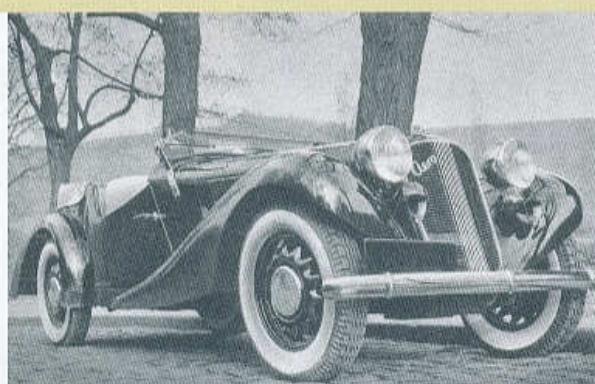
„Padesátka“ debutovala ve dvou základních verzích: jako 3,88 m dlouhý roadster s rozvorem 2,59 m a coby dvoudveřová limuzinka s rozvorem prodlouženým na 2,79 m a celkovou délkou 4,40 m. Roadster měl za komfortními předními sedadly sklápěcí nouzové sedátka umístěná napříč, takže pasažér na něm seděl bokem ke směru jízdy, čelem doleva. Limuzina nabízela čtyři pohodlné místa a v její standardní výbavě byla shrnovací střecha značky Webasto, jež kryla obdélníkový otvor ve stropě, který zasahoval až nad zadní sedadla.

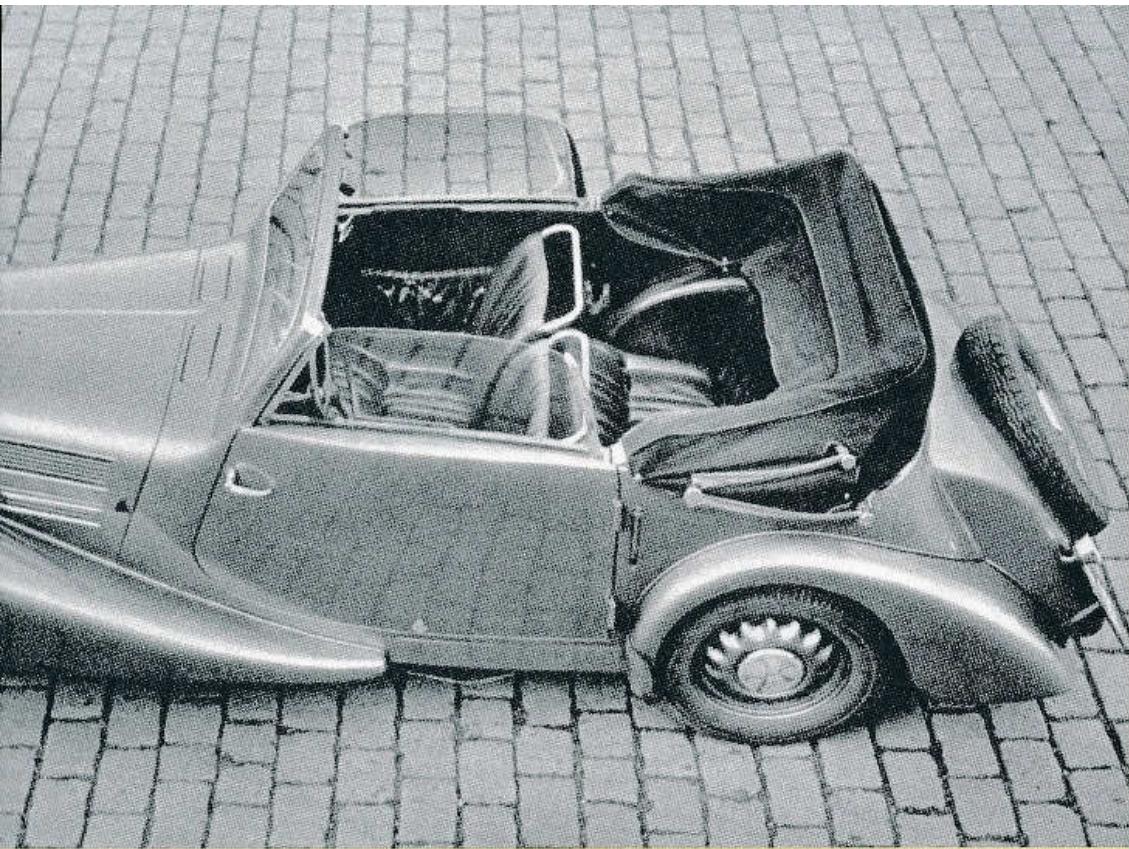
Roadster vykazoval hmotnost 950 kg, delší uzavřený vůz 1050 kg. Zajímavosti je, že továrna v prvním prospektu typu Aero 50 udávala u roadsteru výkon motoru 50 k (37 kW), zatímco u limuzíny 45 k (33 kW). Otevřený vůz s „delším“ stálým převodem v rozvodovce dosahoval největší rychlosti 120 km/h, u uzavřeného vozu výrobce udával maximální rychlosť 110 km/h.

Při rychlosti 80 km/h „padesátka“ spotřebovala asi 11 l dvoudveřové směsi na 100 km, dostatečnou autonomii ji poskytovala vpředu

DVOUMÍSTNÝ ROADSTER AERO 50 ROČNÍKU 1938
SE SKLOPENÝM ČELNÍM SKLEM

PNEUMATIKY BAŤA ROZMĚRU 5,75-16
S BÍLÝMI BOKY ROADSTERU SLUŠELY





▲ ČTYŘMÍSTNÝ KABRIOLET AERO 50 OBLÉKLA
VYSOKOMÝTSKÁ FIRMÁ SODOMKA



LUXUSNĚ VYBAVENÝ INTERIÉR KABRIOLETU
S KAROSERIÍ SODOMKA Z ROKU 1937



▲ REKLAMNÍ SNÍMEK KABRIOLETU AERO 50,
V POZADÍ LIMUZINKA TĚHOŽ TYPU

uložená palivová nádrž o objemu 45 l, z nichž 5 l připadalo na rezervu.

V říjnu 1937 byly na pražském autosalonu představeny vozy Aero 50 pro modelový rok 1938. Měly rozšířený rozchod zadních kol, o něco prostornější karoserie, kapalinové ovládání brzd ATE Lockheed a automatickou volnoběžku.

Dvoudveřová limuzína s rozvorem 2,79 m byla dlouhá 4,40 m, široká 1,55 m a vysoká 1,50 m a její hmotnost vzrostla na 1110 kg. Shrnovací díl střechy už nebyl ve standardní výbavě, zatímco chromovaný přední nárazník ano. Čtyřmístný kabriolet postavený na stejném šasi vážil 1120 kg, dvoumístný roadster s rozvorem 2,59 m a délku 4,20 m vykazoval hmotnost 980 kg.

Na pražském autosalonu byl v říjnu 1937 vystaven i luxusní čtyřmístný kabriolet Aero 50 karosovaný firmou Sodomka pro chot československého prezidenta Dr. Edvarda Beneše, paní Hanu Benešovou. Stál 62 000 Kč, zatímco za tamtéž prezentovou dvoudveřovou limuzínu Aero 50 s otvírací střechou Webasto

určenou pro dceru před měsícem zesnulého T. G. Masaryka, Dr. Alci Masarykovou, si továrna účtovala 39 800 Kč.

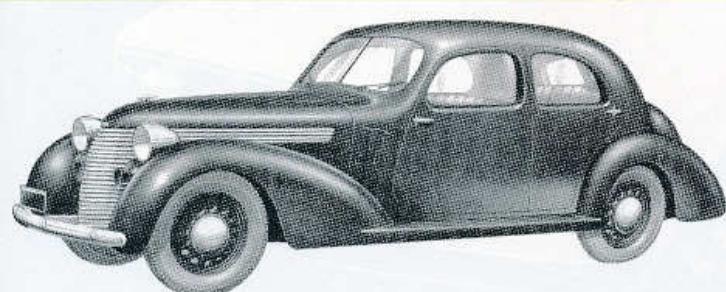
Dodejme rovnou, že desítky vozů Aero 50 si továrna nechávala karosovat u firmy Sodomka do podoby kabrioletů, další podvozky putovaly do Vysokého Mýta na individuální přání majetných zákazníků. Karosárna Sodomka se koncem třicátých let proslavila i řadou poněkud futuristicky střížených aerodynamických karoserií na šasi Aero 50 známých pod označením Dynamik.

Rok 1938 přinesl pohnuté události, květnovou a zářijovou mobilizaci československých branných sil a nakonec Hitlerem vynucený mnichovský diktát, který ukončil existenci první Československé republiky a na něcely půlrok vytvořil o tfetinu území okleštěné Česko-Slovensko. Plánovaný pražský autosalon se v říjnu 1938 neuskutečnil, továrna Aero až koncem prosince 1938 představila své modely pro sezónu 1939.

Aero 50 se dočkalo nově tvarovaných karoserií s oblou přední a blatníky, dřívější dvoudveřovou limuzínu nahradil prostorný čtyřdveřový sedan. Továrna jej nabízela za 42 900 Kč, zatímco modernizovaný roadster se prodával za 38 900 Kč a luxusní čtyřmístný kabriolet za 48 900 Kč.

„Do nového života s novým vozem Aero“, zněl slogan doprovázející vozy ročníku 1939. Březnová okupace a vznik protektorátu Böhmen und Mähren ještě výrobu osobních vozů Aero a tedy ani „padesátek“ nezastavily. V omezených počtech pokračovala i po zářijovém vzplanutí druhé světové války a dobyhala až do léta 1941.

Celkem bylo od roku 1936 vyrobeno asi 1200 automobilů a podvozků Aero 50, přičemž více než polovinu produkce tvořily vozy s uzavřenými karoseriemi. ▶



▲ V MODELOVÉM ROCE 1939
SE AERO 50 DOČKALO
ČTYŘDVEŘOVÉ KAROSERIE SEDAN

▲ AERODYNAMICKÝ KABRIOLET
AERO 50 SODOMKA
V PROVEDENÍ DYNAMIK (1939)

