

STARŠÍ SESTRA AEROVEK

JAN TUČEK | Foto: archiv Evy Kilianové a autora

Na jaře roku 1928 vyjel na silnice malý automobil s dvoudobým jednoválcovým motorem půllitrového objemu a jménem Enka. Během půldruhého roku vzniklo jen šest desítek těchto vozů, jejichž konstruktér Ing. Břetislav Novotný mezitím přešel k firmě Aero.

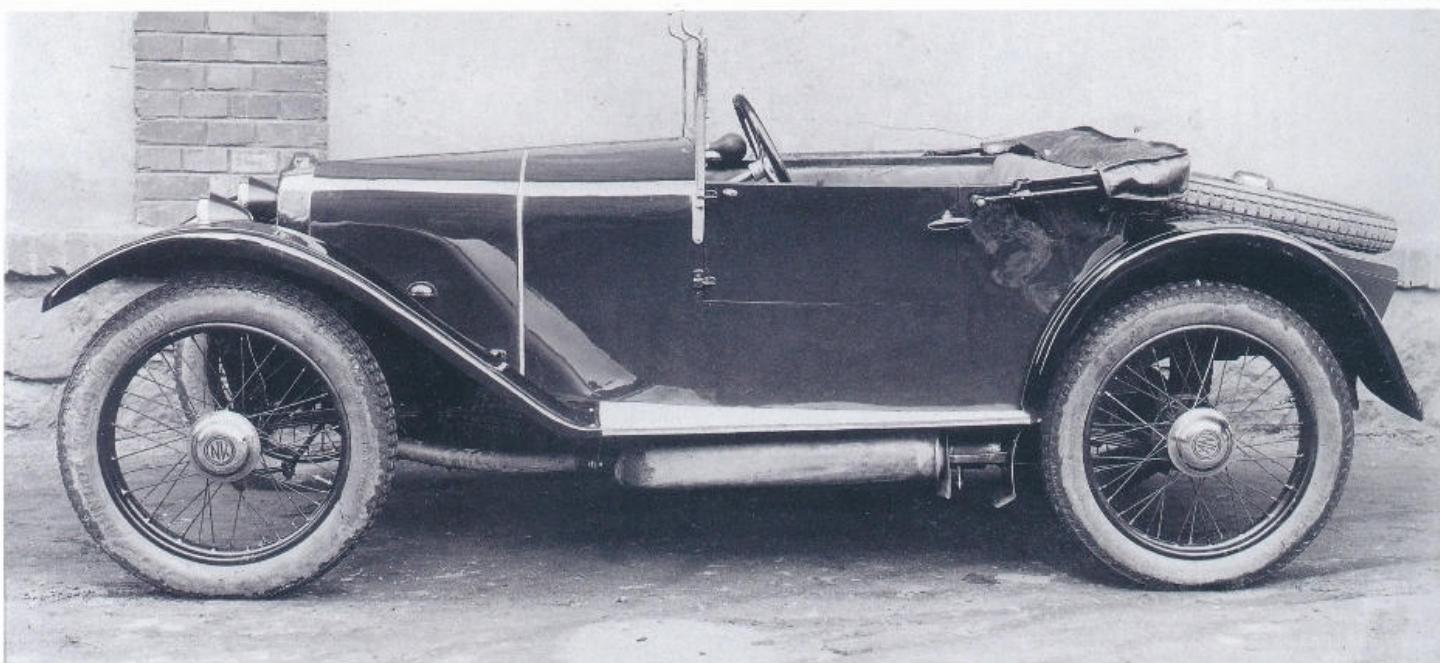
Po neúspěchu brněnského projektu Omega alias Disk, o němž jsme psali v minulém vydání Automobilu, přesídlil Ing. Břetislav Novotný (1892–1965) do Prahy. V brněnské Zbrojovce vyinkasoval tučné odstupné, takže se mohl věnovat realizaci své vize lidového vozu. Opět zvolil dvoudobý motor, tentokrát však jen jednoválcový a chlazený vzduchem, po neblahých zkoušenostech s třecím převodem svěřil přenos točivého momentu mechanické převodovce a spojovacímu hřídeli. Prototyp malého dvoumístného automobilu třímet-

rové délky začal stavět v roce 1926 u firmy Varvažovský v Praze-Holešovicích. V roce 1927 v práci pokračoval ve strojních dílnách Josefa Košáre v též části metropole. Dvoumístnou karoserii bez dveří, jen s oblými výzevy v bocích, si navrhl sám a nechal ji zhotovit v jedné malé karosárně v Kobylisích. Pohledné autičko s vpředu uloženým vzduchem chlazeným dvoudobým jednoválcem o objemu 350 cm³ mělo klasický spojovací hřídel a třístupňovou převodovku umístěnou v bloku s rozvodovkou u poháněné zadní nápravy bez diferenciálu.

Otevřený vůz Enka
v provedení z roku
1929 s novým
logem na chladiči



Ing. Břetislav Novotný za volantem prototypu s jednoválcem 350 cm³

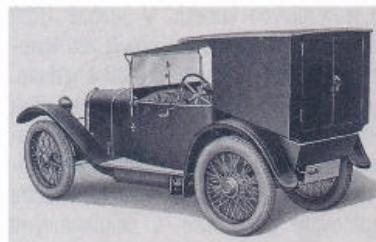


Obě tuhé nápravy byly odpruženy podél-nými čtvrteliptickými listovými pery, bubnové brzdy byly jen na zadních kolech. Za příplatek mohla být zadní náprava vybavena tlumiči. Šnekové řízení mělo podle tehdejších zvyklostí volant vpravo, v meziválečném Československu se jezdilo vlevo. Vozík o hmotnosti kolem 300 kg dosahoval rychlosti 50 km/h. Fungoval vcelku dobře, jeho dynamické vlastnosti však konstruktéra neuspokojovaly, a tak zvětšil objem dvoudobého jednoválce na 499 cm³ a opatřil jej vodním chlazením. V této podobě motor dával výkon 10 k (7,5 kW)

a jím poháněný dvoumístný vozík dokázal vyvinout rychlosť přes 60 km/h. V létě 1928 vstoupil do projektu lidového vozu František Kolanda, nejstarší syn z pražské tiskařské rodiny, který se s Josefem Košarem dobré znal ze společných cvičení v Sokole. Přinesl potřebný kapitál, firma se přestěhovala z Holešovic do nových prostor v průmyslovém objektu Štrasburk v Praze-Libni a pronajala si předváděcí místo s výlohou v paláci Pražských vzorkových veletrhů na Bělského třídě (dnešní ulice Dukelských hrdinů).

První Enka z roku 1928 s kruhovým logem NK na krytech středů kol

Ing. B. Novotný
s vozem Enka
vybaveným
odnímatelnou
pevnou střechou
(1928)



Enka s odnímatelnou skříňovou nástavbou na obrázku z prospektu (1928)

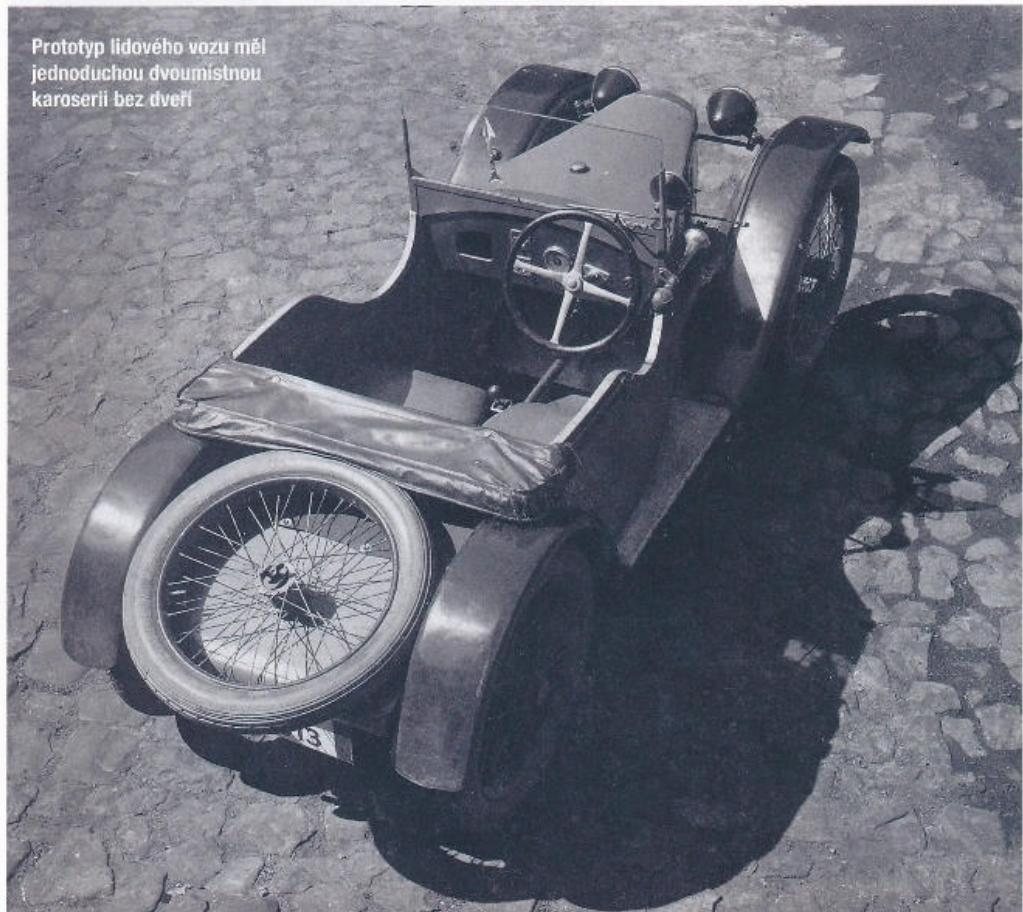
Továrna na automobily E. Kolanda a spol.
Tel. 366-13 PRAHA VIII.-Štrasburk Tel. 366-13

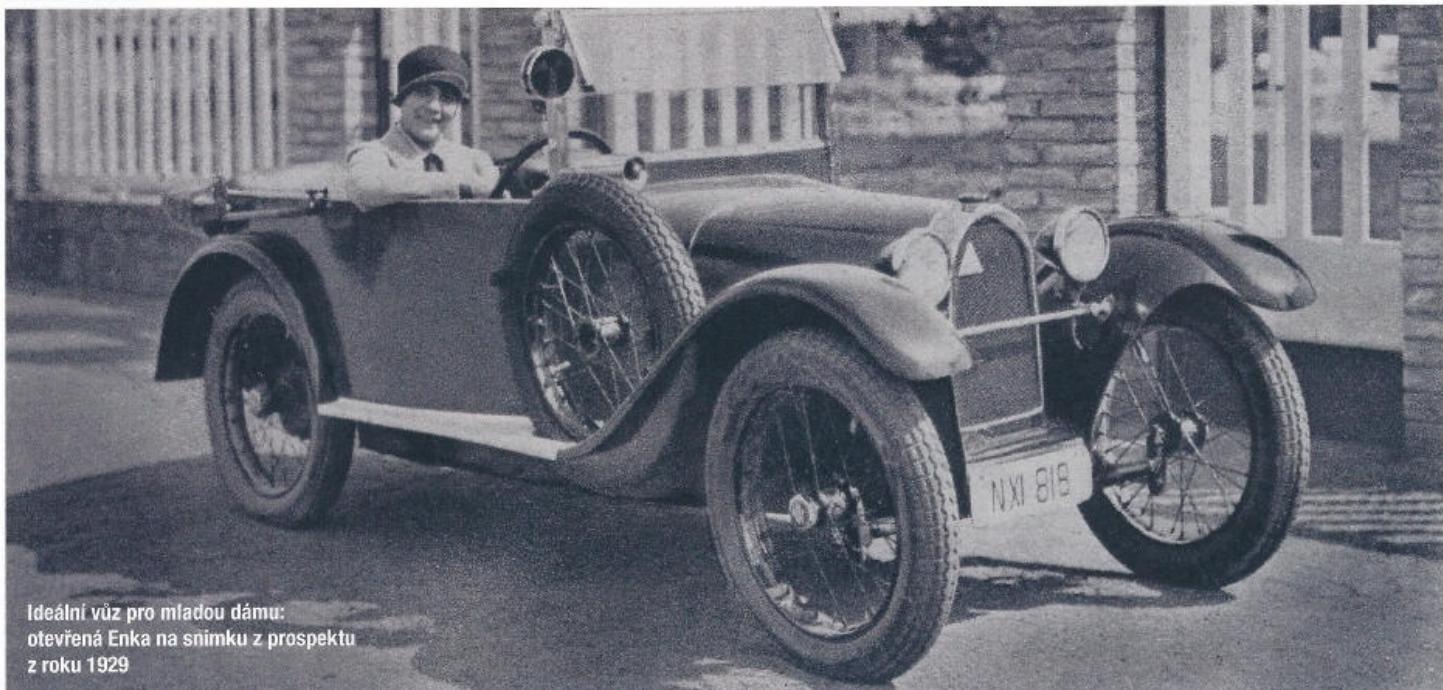
Reprezentace:
PALÁC P.V.V.
PRAHA VII.,
Bělského 17/ida.

ENKA

„Enka – nejlevnější kvalitní osobní automobil v Československu“, hlásal prospekt

Prototyp lidového vozu měl
jednoduchou dvoumístnou
karoserii bez dveří





Ideální vůz pro mladou dámu:
otevřená Enka na snímku z prospektu
z roku 1929

Společnost dostala jméno „Továrna na automobily F. Kolanda a spol.“, na prospektech se objevilo označení NK v dvojitém kruhu, tedy iniciály jmen Novotný a Kolanda, a poté z nich odvozené pojmenování Enka.

Malý automobil měl rozvor náprav 2150 mm a metrový rozchod předních i zadních kol. Do délky měřil 3100 mm, do šířky 1150 mm a s nataženou plátenou střechou byl vysoký 1400 mm. Připravený k jízdě vážil kolem 350 kg. Jednoválec 499 cm³ s vrtáním 85 mm a zdvihem 88 mm měl snímatelnou hliníkovou hlavu, také píst byl hliníkový. Dával výkon 10 k (7,5 kW) a byl vybaven elektrickým spouštěčem a dynamo-bateriovým zapalováním Bosch. Baterie měla své místo pod sedadlem řidiče.

Válkovitá nádrž připevněná k zadní stěně motorového prostoru měla zpočátku objem 14 l, záhy zvětšený na 16 l, mazání obstarávala směs oleje s benzínem v poměru 1:25. Na motor navazovala kuželová spojka umístěná v setrvačníku, jak již bylo

Enka coby limuzinka ve stylu Weymann vybavená stahovacími okny (1929)

řečeno, třístupňová převodovka byla vzdoru, v bloku s rozvodovkou bez diferenciálu. Enka byla vybavena drátovými koly s centrální maticí, obvykle obutými do balonových pneumatik Dunlop-Fort rozměru 27 x 4", případně jiných rozměru 700 x 100. Dosahovala největší rychlosti 60 km/h a běžně spotřebovala 6 až 7 l dvoudobé směsi na 100 km.

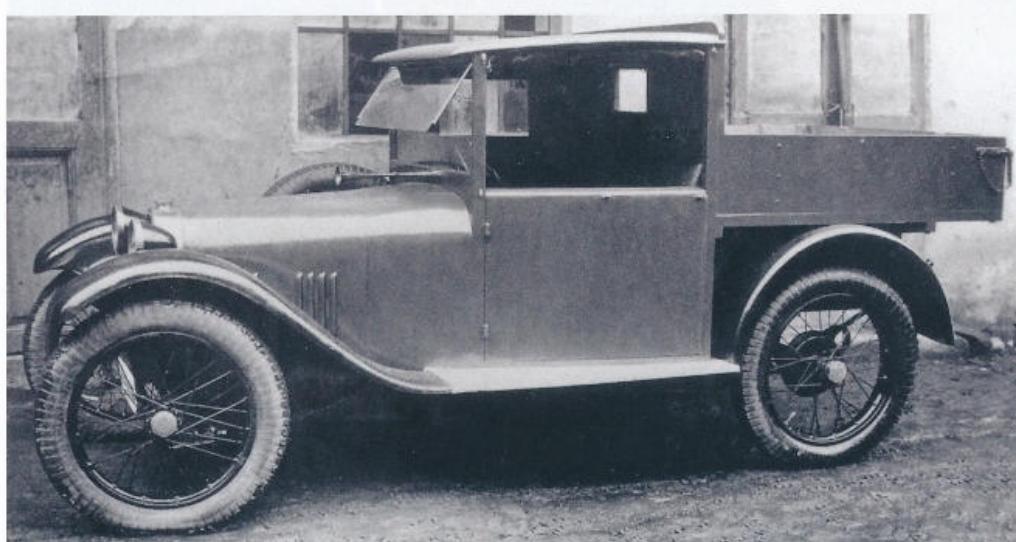
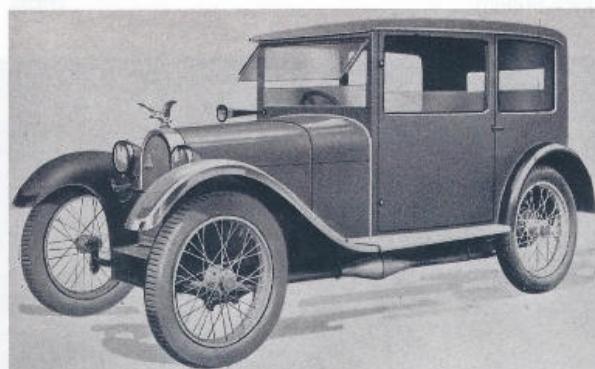
První vozy Enka měly dvoumístnou otevřenou karoserii s jedinými dvírkami na levém boku a vyklápěcím nouzovým seda-

dlem v zádi. Za příplatek mohly dostat koženkou potaženou odnímatelnou pevnou střechu s posuvnými bočními okny. Výrobce nabízel i skříňovou nástavbu na záď, jež umožňovala vozík přeměnit v lehkou dodávku.

Koncem listopadu 1928 Ing. Novotný firmu opustil, do továrny Aero ho přetáhl její obchodní ředitel Václav Šorel. Během následujících šesti měsíců Enku ve Vysočanech předělali na lidový vůz Aero 10 HP alias Aero 500 a poté zahájili jeho sériovou výrobu. Původní vozíky Enka se sice vyráběly dál, ale jen manufakturním způsobem po jednotlivých kusech. V sezóně 1929 Enka dostala upravenou otevřenou karoserii se dvěma sedadly vpředu a jedním, nyní už plnohodnotným, vzadu. Stále však měla jen jedna dvírka na levém boku, zatímco na tom pravém bylo připevněné náhradní kolo. Skládací plátenou střechu doplňovaly postranice s celuloidovými okénky.

Součástí standardní výbavy byly světlomety Bosch, stop-lampa na zádi, rychloměr s celkovým i denním počítadlem ujetých kilometrů, hodiny a táhlo umožňující z místa řidiče uzavřít vzduchovou klapku karburátoru. Nově nabízenou verzí byla pohledná limuzinka v tehdy módním stylu Weymann se stahovacími okny u předních sedadel. Ta stála 23 000 Kč, zatímco základní otevřený model byl k mání za rovných 20 000 Kč. Obě verze měly na chladiči nové trojúhelníkové logo se stylizovaným nápisem Enka.

Počátkem dubna 1930 museli František Kolanda a Josef Košař oznámit insolvenci společného podniku, v konkurenci továrny Aero nemohli obstát. Poslední zhotovené vozy Enka se doprodávaly ještě v roce 1931. Podle oficiální statistiky z února 1933 bylo přihlášeno do provozu celkem 58 automobilů značky Enka, z toho 56 v osobním a dva v užitkovém provedení. ■



Patrně jen ve dvou exemplářích vznikla Enka v podobě malého valníčku (1929)