



Ing. Břetislav Novotný s vozem Aero 10 HP na snímku z října 1929



Vzácný snímek prvního prototypu Aero z června 1929



Už první prototyp měl v zádi karoserie přídavné vyklápěcí sedadlo

AERO 1929–2009 (1)



Nadace Elišky Junkové



Aero 10 HP
na oficiálním továrním snímku z roku 1929

Jednoválec

JAN TUČEK

Před osmdesáti lety vyjely na silnice první vozy značky Aero. Malé, ale technicky vyspělé automobily s dvoudobým jednoválcovým motorem se veřejnosti představily v říjnu 1929 na Pražském autosalonu a rázem si získaly přízeň publika.

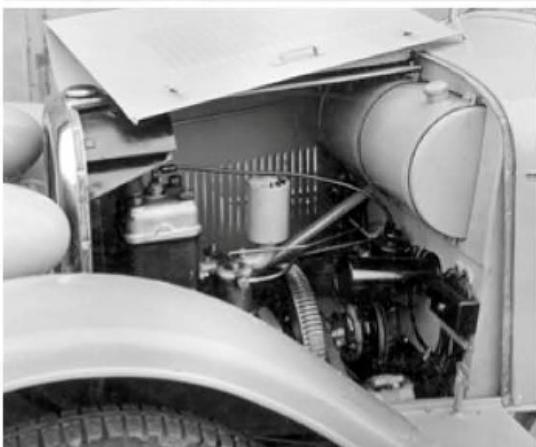
Duchovním otcem malých aerovek byl konstruktér Ing. Břetislav Novotný (1892–1965), o jehož životní pouti jsme psali v AR 04/’06. Připomeňme, že Ing. Novotný už v létě 1922 postavil v Praze-Košířích cyclecar Novo se vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem 770 cm³, třecím převodem a pohonem zadních kol řetězy. Během dvou následujících let působil v Brně, kde zkonztruoval kapalinou chlazený dvoudobý čtyřválec 600 cm³ a spolu se zdokonaleným třecím převodem vestavěl do prototypu lidového vozu Omega, jehož další fází se stal automobil Disk též koncepcí, do jehož výroby se pustila brněnská Zbrojovka. Projekt skončil fiaskiem, Ing. Novotný se však nevzdával a v roce 1926 už jezdil po Praze s novým malým vozíkem, poháněným vzduchem chlazeným dvoudobým jednoválcem 350 cm³. Později jednoválec zvětšil na 500 cm³, opatřil vodním chlazením a třístupňovou převodovku umístil k zadní poháněné nápravě, přičemž motor a převodovku napev-



Jednoválcový vůz
měl úhledně tvarovanou zaoblenou záď



Aero 10 HP před montáží střední a zadní části karoserie



▲ Český transaxle ročníku 1929; motor vpředu, převodovka vzadu

Pohled do interiéru vozu Aero 10 HP s pevnou střechou

Pohled pod kapotu malé aerovky s jednoválcovým motorem



Dvoudobý jednoválec Aero bez výfukového potrubí



no spojil trubkou, v níž byl uložen spojovací hřídel. Nový prototyp se stal v roce 1928 základem vozu Enka, jehož název vznikl foneckým přepisem iniciál NK, za nimiž se skrývali Ing. Novotný a jeho nový společník, finančník František Kolanda. Na podzim roku 1928 Novotného angažoval Václav Šorel, obchodní ředitel letecké továrny Aero, jež v té době hledala doplňkový výrobní program. Během zimy a jara 1929 vznikl v továrně Aero v Praze-Vysočanech prototyp zdokonaleného a překarosovaného lidového vozu, na němž spolu s Ing. Novotným pracoval i jeho mladší bratr Hostivit a nevelký tým dalších techniků. Nové, o poznání pohlednejší tvary karoserie navrhl konstruktér a fotograf Josef Voříšek. První prototyp Aero vylezl na silnice v květnu 1929, další dva následovaly během léta. Při zkušebních jízdách prototyp proháněl zejména Antonín Nahodil, Ing. Hostivit Novotný s autíčkem žluté barvy s černými blatníky dokonce absolvoval svatební cestu do Krkonoš. V létě 1929 se členem týmu Aero stal tehdy osmadvacetiletý motocyklový závodník Bohumil Turek, který do té doby pracoval pro pražské zastoupení Harley-Davidson. Spolu s Antonínem Nahodilem vytvořili dvojici, jež proslavila malé vozy Aero až neuveritelnými výkony při dálkových jízdách. K tomu se ale ještě vrátíme, nyní si připomeňme technické parametry vozů Aero 10 HP, jež slavily premiéru 23. října 1929 na XXI. Mezinárodní výstavě automobilů v Praze.

Aero 10 HP, pro něž se později vžilo označení Aero 500, poháněl kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec 499 cm^3 o výkonu 10 k ($7,5 \text{ kW}/2700 \text{ min}^{-1}$), jenž byl opatřen elektrickým spoušťčelem, ale řidič jej mohl uvést do chodu i mechanicky, pákou s lankem navijeným na kladku s rohatkou, kterou do záběru zasouval sešlápnutím pedálu. Startování doprovázelo typický zvonivý zvuk, který malé aerovce vynesl přesvídky *ciliink* a *cinkák*. Za motorem byla kuželová spojka umístěná v setrvačníku, následovala pružná spojka Hardy, na kterou navazoval spojovací hřídel. Třístupňová převodovka byla vzadu, v bloku s poháněnou tuhou zadní nápravou, jejíž rozvodovka se obešla bez diferenciálu. Spojovací hřídel, přenášející točivý moment od motoru do zadu k převodovce, byl uložen uvnitř ocelové trubky kruhového průřezu, jež spojovala obě části poháněcího ústrojí. Prostě český transaxle ročníku 1929!

Obě tuhé nápravy byly zavěšeny a odpruženy s podélnými čtvrteliptickými listovými pery, řízení bylo hřebenové s volantem na pravé straně (tehdy se jezdilo vlevo), bubnové brzdy s mechanickým nožním ovládáním byly pouze na zadní nápravě, ruční brzda působila nezávisle na pravé zadní kolo. Malý vůz jezdil na drátových kolech s centrální maticí, opatřených pneumatikami Dunlop rozměrů 27×4 (odpovídající 4,00 – 19). Elektroinstalace byla šestivoltová, akumulátor měl své místo pod sedadlem. Podlahová plošina

celokovové karoserie vyztužená podélníky z ocelových profilů tvořila samonosný celek, jehož součástí byla i dělicí stěna za motorem, jež nesla mimo jiné válcovitou palivo-vou nádrž o objemu 20 l. Střední a zadní část karoserie tvořila další celek, dvířka byla zpočátku jen na levém boku u spolujezdce, v zaoblěné zadní bylo třetí výklopné sedadlo. Při rozvoru 2230 mm a rozchodu kol 1050 mm vpředu a pouhých 950 mm vzadu byl malý automobil dlouhý 3200 mm, široký 1190 mm a s nataženou plátnou střechou vysoký 1460 mm. Ve standardním provedení s dvoumístnou otevřenou karoserií s třetím nouzovým sedadlem v zadní vykazoval pohotovostní hmotnost 460 kg, dosahoval největší rychlosti 70 km/h a průměrně spotřeboval kolem šesti litrů dvoudobé směsi oleje s benzinem v poměru 1:25 na 100 km.

Po představení vozů Aero 10 HP na Pražském autosalonu v říjnu 1929 ještě nezačala jejich výroba, ta se v továrně ve Vysočanech připravovala na jaro následujícího roku. O to intenzivněji probíhaly zkoušky vozíků, jejichž počet koncem roku 1929 nepřevyšoval patnáct exemplářů. Nejlépe vybavený vůz s pevnou střechou hardtop v anglickém stylu a světlometem/hledáčkem u čelního okna používal pravidelně Ing. Břetislav Novotný. Jednou z otevřených aerovek občas jezdil i obchodní ředitel Václav Šorel, který měl jinak k dispozici služební šestiválec Fiat s řidičem. ■