

Otevřený sportovní vůz Aero 50 s dvoudobým čtyřválcem 1997 cm<sup>3</sup> z roku 1936

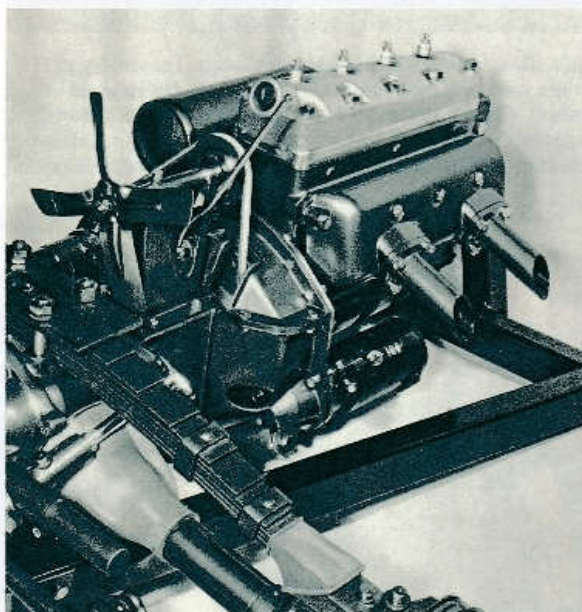
# DVOUDOBÝ LUXUS

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

V říjnu 1936 byl představen vůz Aero 50 s dvoudobým čtyřválcem dvoilitrového objemu a pohonem předních kol. Na tuzemském trhu se zařadil mezi luxusní automobily.

**K**onstrukcí podvozku i tvary karoserie navazovala „padesátka“ na typ Aero 30 (viz AR 1'19), mířila ovšem o poznání výš, do kategorie komfortních a výkonných dvoilitrových automobilů. Srdcem vozu Aero 50 byl kapalinou chlazený dvoudobý řadový čtyřválec o objemu 1997 cm<sup>3</sup> uložený podélně za přední nápravou. Směrem kupředu na něj navazovaly třístupňová převodovka a rozvodovka, pohon předních kol už jsme zmínili.

Zajímavostí je, že továrna v prvním prospektu typu Aero 50 udávala u otevřeného sportovního vozu výkon motoru 50 k (37 kW), zatímco u dvoudveřové uzavřené limuzínky jen 45 k (33 kW). Roadster s „delším“ stálým převodem v rozvodovce (3,68 místo 3,88) dosahoval podle výrobce největší rychlosti 120 km/h, limuzínka měla deklarovanou maximální rychlost 110 km/h. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena a odpružena příčnými listovými pery, vpředu jedním a vzadu dvěma za sebou, přední



Poháněcí ústrojí „padesátky“: čtyřválec byl až za rozvodovkou a převodovkou

náprava byla opatřena olejovými tlumiči, zadní třecími. Ovládání bubnových brzd bylo zpočátku mechanické, hřebenové řízení mělo volant vlevo.

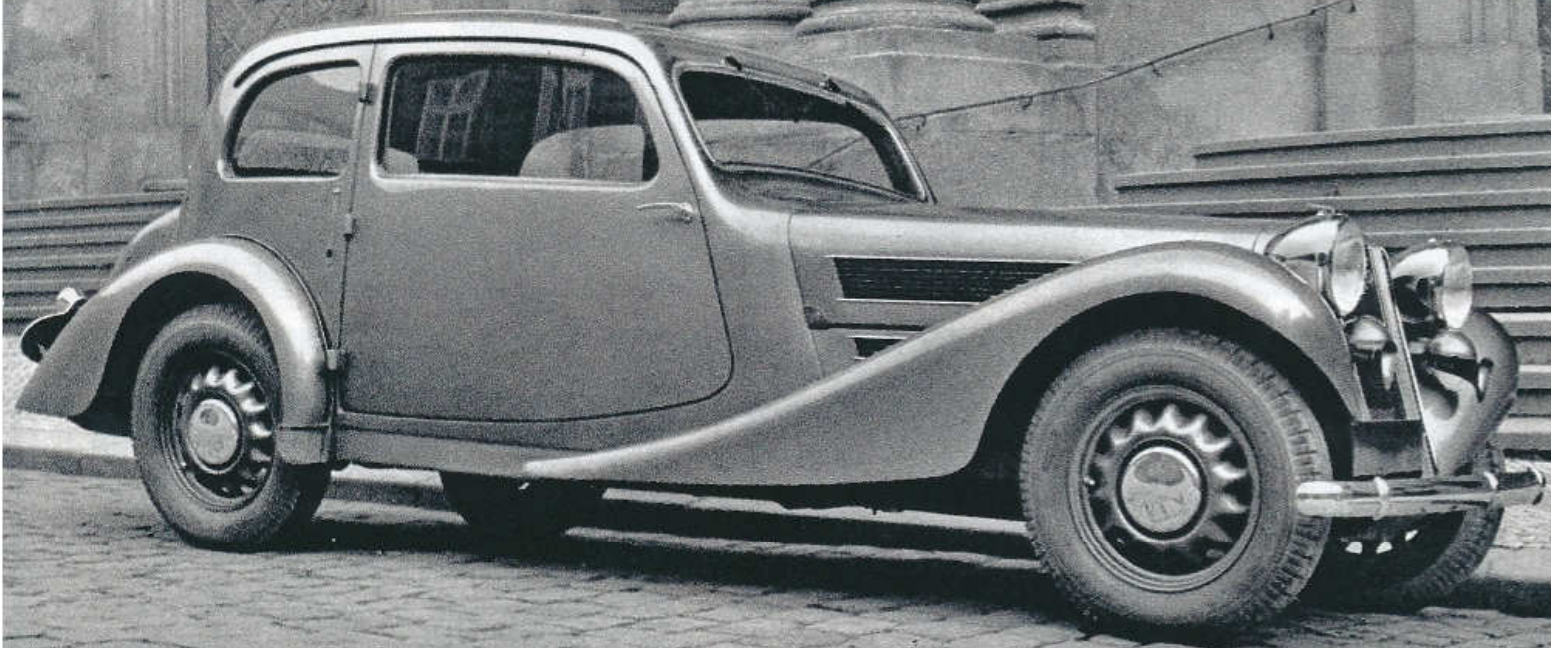
Aero 50 debutovalo ve dvou základních verzích: jako 3880 mm dlouhý roadster s rozvorem 2592 mm a coby dvoudveřová limuzína s rozvorem prodlouženým na 2790 mm a celkovou délkou 4200 mm. Otevřený vůz vykazoval hmotnost 950 kg, uzavřený 1050 kg. Při cestovní rychlosti 80 km/h spotřebovala „padesátka“ asi 11 l dvoudobé směsi na 100 km, dostatečnou autonomii jí poskytovala vpředu uložená palivová nádrž o objemu 45 l, z nichž 5 l připadalo na rezervu.

Roadster se sklopným čelním oknem měl za komfortními předními sedadly nouzové sklápěcí sedátko umístěné napříč, takže pasažér na něm seděl bokem ke směru jízdy, čelem doleva. Limuzínka nabízela čtyři pohodlná místa a v její standardní výbavě byla do roku 1937 shrnovací střecha Webasto, jež kryla obdélníkový otvor ve stropě, zasahující až nad zadní sedadla. Větrání usnadňovalo i výklopné čelní okno.

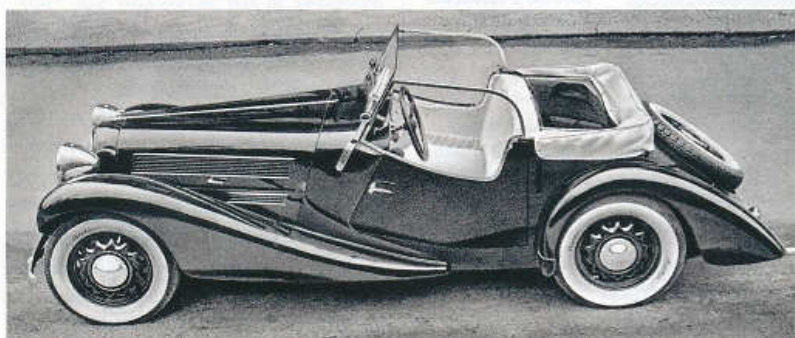
V sezóně 1937 rozšířil nabídku čtyřmístný kabriolet, stavěný na podvozku s delším rozvorem 2790 mm. Kabriolety určené pro prodejní síť značky Aero karosovala vysokomýtská firma Sodomka, která ovšem na zakázku oblékala i další „padesátky“ podle přání jednotlivých zákazníků.

V říjnu 1937 byly na pražském autosalonu představeny vozy Aero 50 pro modelový rok 1938. Měly rozchod zadních kol rozšířený na 1240 mm, o něco prostornější karoserie,





Aero 50 se čtyřmístnou uzavřenou karoserií na snímku pořízeném na podzim 1937



Roadster Aero 50 se sklápějším čelním oknem a nouzovým sedadlem v zádi (1937)



Elegán z Vysokého Mýta: dvoumístný kabriolet Aero 50 s karoserií Sodomka (1938)

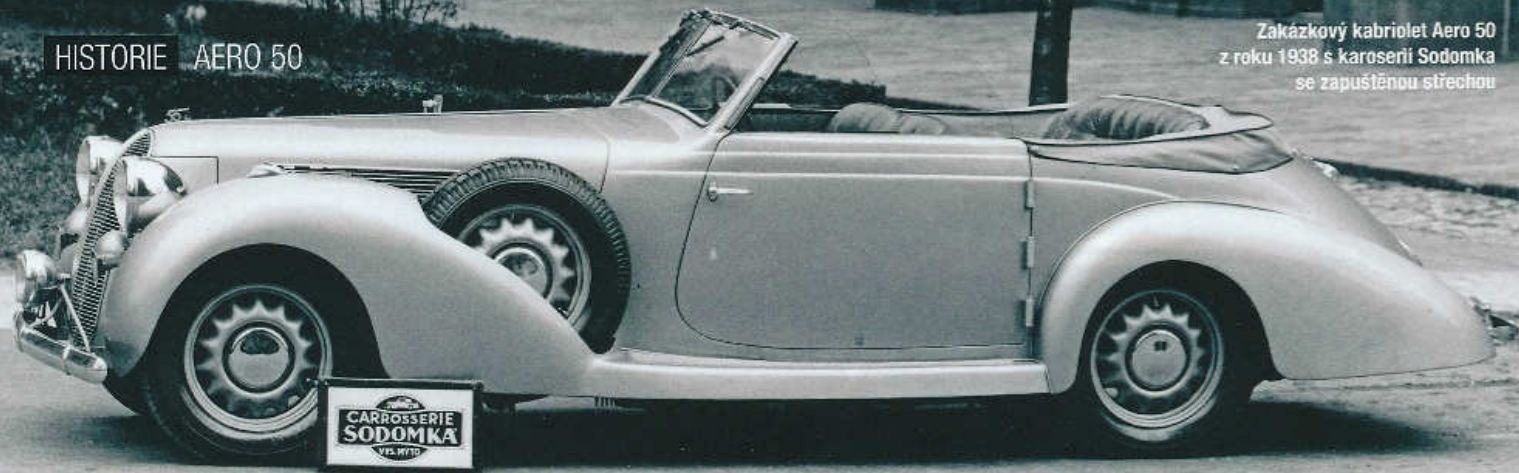
kapalinové ovládání brzd ATE Lockheed a automatickou volnoběžku. Dvoudveřová limuzína s rozvorem 2790 mm byla dlouhá 4400 mm, široká 1550 mm a vysoká 1500 mm a její hmotnost vzrostla na 1110 kg. Shrmovací střeška Webasto už nebyla ve standardní výbavě, zatímco chromovaný přední nárazník ano. Čtyřmístný kabriolet postavený na stejném šasi vážil 1120 kg, třímístný roadster s kratším rozvorem vykazoval hmotnost 980 kg.

Roadster Aero 50 prodejci nabízeli za 37 500 Kč, sportovní 2+2místný kabriolet stál 38 600 Kč a čtyřmístná dvoudveřová limuzína přišla na 39 800 Kč. Základní cena luxusního kabrioletu s karoserií Sodomka byla stanovena na 44 500 Kč. Na pražském autosalonu byl v říjnu 1937 vystaven i luxusní čtyřmístný kabriolet Aero 50 se zákazkovou karoserií Sodomka pro Hanu Benešovou, manželku československého prezidenta Dr. Edvarda Beneše. Stál 62 000 korun, zatímco za tamtéž prezentovanou



Luxusní čtyřmístný kabriolet Aero 50 ročníku 1938 na snímku z dobového prospektu





Další z řady zakázkových kabrioletů Aero 50 karosovaných firmou Sodomka (1938)



Novinka roku 1939: čtyřdveřový sedan Aero 50 s rozvorem 2,94 m a délkou 4,67 m

Aero 50 Dynamik z roku 1939 s karoserií Sodomka, zřejmě v provedení faux-cabriolet

limuzínku Aero 50 s otvírací střechou Webasto, určenou pro dceru před měsícem zesnulého T. G. Masaryka, Dr. Alici Masarykovou, si továrna účtovala jen 39 800 Kč. Rok 1938 přinesl řadu pohnutých událostí, Hitlerem vynucený mnichovský diktát ukončil na přelomu září a října existenci první Československé republiky. Pražský autosalon se v říjnu 1938 neuskutečnil, továrna Aero stejně jako ostatní automobilky až koncem roku představila modely připravené pro sezónu 1939.

Všechny vozy Aero 50 dostaly nově tvarované karoserie s oblou přídílí a jednoduchým, dozadu odklápěcím víkem motorového

prostoru. Novinkou byl čtyřdveřový sedan postavený na podvozku s rozvorem prodlouženým na 2940 mm. Jeho důsledně zaoblená karoserie měla na zádi dvojicí okének a pod nimi nahoru odklápěcí víko zavazadlového prostoru.

Sedan byl dlouhý 4665 mm, široký 1600 mm a vysoký 1510 mm a vykazoval hmotnost 1190 kg. Stejný podvozek a délku měl i nový čtyřmístný kabriolet o hmotnosti 1150 kg. Na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,75 – 16 tyto vozy dosahovaly největší rychlosti přes 120 km/h.

V polovině března 1939 se západní a střední část okleštěného Československa, oku-

povaná německými vojsky, proměnila v Protektorát Čechy a Morava, zatímco ze Slovenska se stal samostatný stát, společník hitlerovské Říše. Do vypuknutí války zbýval necelý půlrok, automobily se však zatím vyráběly a prodávaly dál.

Karosárna Sodomka v té době postavila půl tuctu osobitě střížených aerodynamických automobilů Aero 50 Dynamik, jejichž linie byly zjevně inspirovány módními francouzskými kreacemi. Jeden z těchto výjimečných automobilů, dvoumístný kabriolet se zakrytými koly, dostal v lednu 1939 darem k jednadvacátým narozeninám syn majitele továrny Aero, Vladimír Kabeš junior.

V roce 1939 byly zhotoveny čtyři stovky automobilů Aero 50, z toho dvě třetiny v provedení sedan, v letech 1940 a 1941 následovala další stovka „padesátek“. Byla mezi nimi i jediná sanitka, kterou v roce 1940 na šasi sedanu postavila karosárna Sodomka pro zdravotní službu továrny Aero. Poslední z celkem 1200 vozů Aero 50 vyrobených od roku 1936 opustily automobilku koncem července 1941. ■

V roce 1940 postavili v karosárně Sodomka na podvozku sedanu Aero 50 tuto sanitku



Dvoumístný kabriolet Aero 50 Dynamik ročníku 1939 pro syna majitele továrny Aero

