



První prototyp Aero Pony najel ve zkouškách více než 115 000 km

SEN O LIDOVÉM VOZE

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

V letech 1939 až 1945, v době nacistické okupace, vyvinuli v pražské automobilce Aero dva nové osobní vozy Pony a Rekord, jež měly tvořit její poválečný výrobní program. Jejich neblahý osud si připomeneme v tomto a příštím vydání *Automobilu*.

Továrna na letadla Aero sídlí v Praze-Vysočanech, jejímž majitelem byl JUDr. Vladimír Kabeš (1886 – 1947), se v roce 1929 pustila do výroby lidových automobilů Aero 10 HP, vozíků třímetrové délky s vodou chlazeným dvoudobým jednoválcem 499 cm³ v přídi a třístupňovou převodovkou vzadu, v bloku s poháněnou zadní nápravou. Jejich otcem byl Ing. Břetislav Novotný (1892 – 1965), libivou celokovovou karoserii navrhl konstruktér firmy Aero Ing. Josef Voříšek (1902 – 1980). Malé aerovky si získaly mimořádnou oblibu a postupně se dočkaly i montáže dvouválcových motorů o objemu 662 a 998 cm³. Na jaře 1934 debutoval zcela nový vůz Aero 30, jehož litrový dvouválec poháněl přední kola. Na podzim 1936 následovalo Aero 50 s dvoudobým čtyřválcem 1997 cm³. Konstruktérem obou aerovek s předním pohonem byl Josef Bašek (1899 – 1985). Ve druhé polovině třicátých let se automobily Aero staly luxusním zbo-



Ing. Hostivít Novotný spolu s podvozkem prototypu Aero Pony

žím s omezeným odbytem. Lidový vůz se znovu dostal na přetřes za okupace jako vidina poválečného výrobního programu. Projekt jménem Pony vedl Ing. Hostivít Novotný (1902 – 1975), mladší bratr již zmíněného Ing. Břetislava Novotného. Ten mezitím z továrny Aero odešel.

Za pouhých osm měsíců od zahájení konstrukčních prací byl v roce 1940 dokončen prototyp třímístného roadsteru Aero Pony s dvoudobým dvouválcem vpředu a pohonem zadních kol. Počáteční experiment s odpružením pryžovými elementy se neosvědčil, vůz dostal pérování vinutými pružinami umístěnými v nezvyklé, téměř vodorovné poloze.

Základ vozu tvořil obdélníkový rám z uzavřených ocelových profilů. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na dvojicích šikmých ramen, zadní na vlečných klikách. Obě nápravy byly opatřeny třecími tlumiči, přičemž ty zadní byly za jízdy seřiditelné z místa řidiče. Vzadu byl také příčný zkrutný stabilizátor. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, řízení bylo hřebenové. Šestnáctipalcová hvězdicová kola nesla pneumatiky rozměru 4,75 – 16. Pony měl podélně za přední nápravou uložený, vodou chlazený dvoudobý dvouválec, zpočátku o objemu 691 cm³ a výkonu 21 k (15,5 kW). Později byl objem motoru zvětšen na 745,5 cm³, přičemž výkon zůstal stejný, ale zlepšil se průběh točivého momentu. Na dvouválec navazovaly suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Točivý



Jan Hanuš a vůz Punny před Velkou cenou Prahy v červnu 1946

moment dozadu k rozvodovce přenášel jednoduchý spojovací hřídel, hnací hřídele nezávisle zavěšených zadních kol byly vybaveny stejnoběžnými klouby.

Při rozvoru náprav 2300 mm a rozchodu kol 1100 mm vpředu a 1150 mm vzadu byl první Punny dlouhý 3720 mm, široký 1320 mm a s nataženou plátěnou střešou vysoký 1460 mm, jeho pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 600 kg. Dokázal vyvinout největší rychlost 105 km/h a průměrně spotřeboval asi 8 l/100 km dvoudobé směsi oleje s benzinem v poměru 1:30. Do nádrže umístěné vpředu pod kapotou mohl natankovat 35 l paliva.

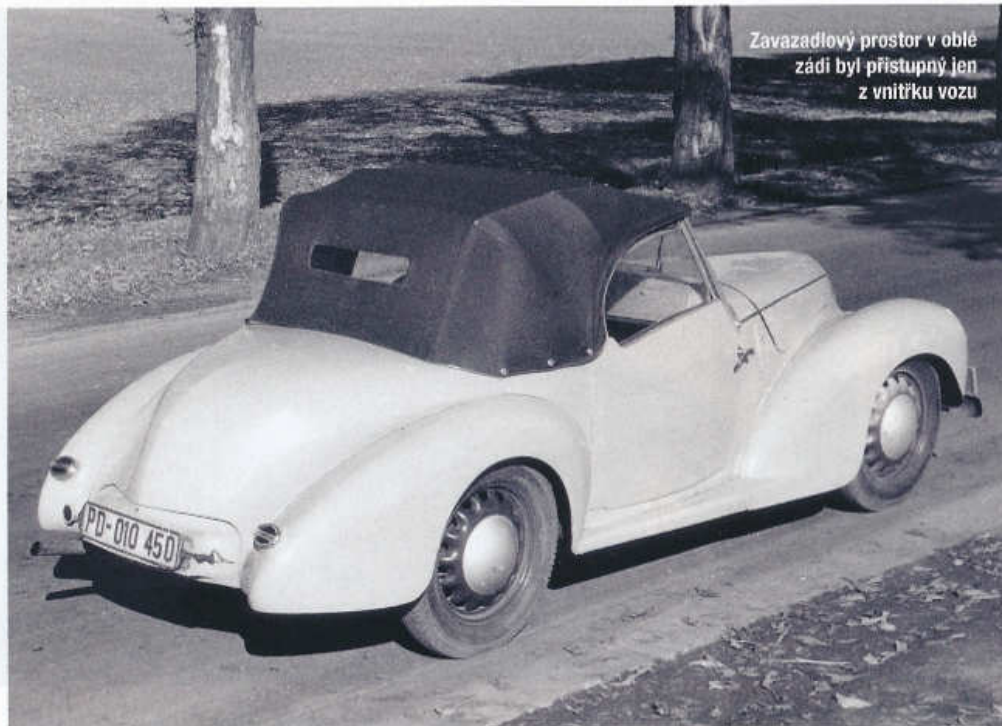
Bílý roadster se sklopným čelním sklem a s bočními okénky spouštěcími do dveří absolvoval v roce 1941 náročné jízdní zkoušky. Vyvrcholily 18. až 20. června vytrvalostní jízdou na trase Praha-Brno-Praha, při níž jezdci Fexa, Hanuš a Ovesný najeli celkem 3067 km, když ve dne dosahovali průměru 87 km/h a v noci při zatemnění 66 km/h. Poté ještě Jan Hanuš vyrazil s vozem do Krkonoš a při zpáteční večerní jízdě z Jilemnice do Prahy zaznamenal průměrnou rychlost 91 km/h. Před koncem roku 1941 vůz ukryli pod plachtu do servisu Aero v Praze-Karlíně, kde zůstal až do 10. května 1945.

Představy o tom, že se lidový vůz Punny stane hlavním poválečným výrobkem automobilky Aero, začaly brát za své už koncem srpna 1945, kdy správní výbor firmy Aero uzavřel smlouvu na licenční výrobu jedena-půltunových nákladáčků Škoda 150. V téže době rozhodlo ministerstvo průmyslu, že v kategorii malých vozů se bude vyrábět jen Jawa Minor II s dvoudobým dvouválcem 615 cm³ a předním pohonem.

Až později se zaměstnanci automobilky Aero dozvěděli, že vedení jejich firmy, které ovládli lidé z letecké výroby, ministerstvu nepředložilo podklady o prototypch Punny a Rekord a nepožádalo o jejich homologaci. A tak byl povolen jen doběh výroby vozů Aero 30.

Koncem roku 1945 byla továrna Aero jako podnik čítající více než 500 zaměstnanců znárodněna. V lednu 1946 z ní odešel její bývalý majitel JUDr. Vladimír Kabeš a nedlouho po něm i jeho stejnojmenný syn, jenž byl prokuristou firmy od února 1940, tedy od svých 22 let.

Hrstka zaměstnanců konstrukce a zkušebny po celý rok 1946 usilovala o to, aby se



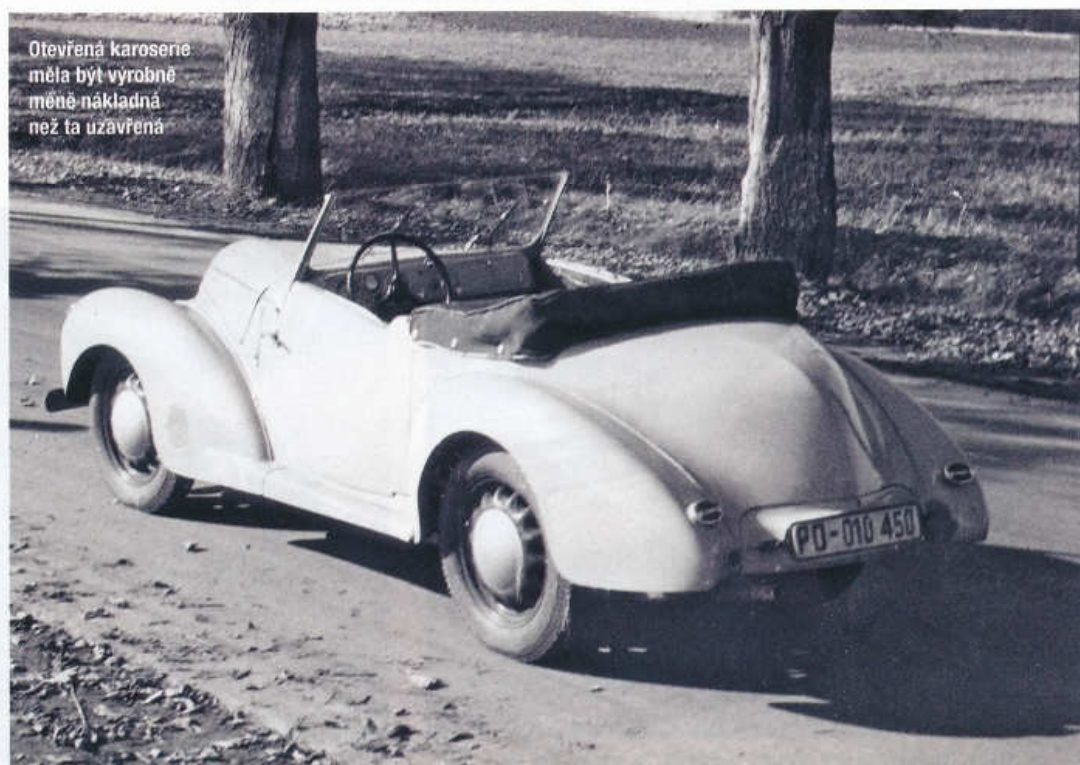
Zavazadlový prostor v oblě zádi byl přístupný jen z vnitřku vozu



Punny v popředí, za ním stojí první zkušební podvozek typu Rekord



V létě 1946 dostal Punny při jízdách v Krkonoších pořádně zabrat



Otevřená karoserie měla být výrobně méně nákladná než ta uzavřená



Druhý vůz Pony dostal modernější čtyřmístnou karoserii (1946)

Vedoucí zkušebny Jan Fexa (uprostřed) předvádí modrý vůz Pony II

alespoň menší typ Pony dostal do výroby. Pro červnový závod o Velkou cenu Prahy, jenž se jel na silničním okruhu v Motole, vůz upravili sejmutím čelního skla a zakrytím místa spolujezdce plachtou. Pod kapotu zamontovali dvouválec 691 cm³ vyladěný asi na 30 k (22 kW). Takto upravený Pony řízený Janem Hanušem vyhrál třídy

sportovních vozů do 1100 i 1500 cm³! O poslední srpnové neděli roku 1946 vyjeli Jan Hanuš a Ing. Josef Voříšek s vozem Pony, který už měl v té době najeto kolem 115 000 km, na vrchol Sněžky, přičemž v poslední fázi stoupání byl třetím mužem na palubě vozu správce Luční boudy pan Lutín.

Během roku 1946 také parta nadšenců intenzivně pracovala na stavbě druhého prototypu Pony s modernější a prostornější čtyřmístnou karoserií, tvarově připomínající větší Rekord. V předjaří roku 1947 předvedli nový vůz Pony švestkově modré barvy ministru průmyslu Bohumilu Laušmanovi, ale bezvýsledně.

O poslední červnové neděli roku 1947 oba prototypy Pony, opět v závodní úpravě bez velkého čelního skla a se zakrytým místem spolujezdce, úspěšně absolvovaly další ročník závodů v Motole. Jan Fexa s modrým vozem skončil druhý a Jan Hanuš s bílým roadsterem třetí ve třídě do 750 cm³. Bylo to poslední veřejné vystoupení vozů Aero Pony.

Od léta 1947 přestala automobilka Aero existovat a pohltila ji firma Auto Praga. V říjnu 1947 byla sice značka Aero přítomna na pražském autosalonu, přivlastnil si ji však vůz Aero Minor, dřívější Jawa Minor II. Mimo jiné proto, aby mohl na exportních trzích využít dříve kontrahované dodávky několika tisíc automobilů Aero Pony. ■

Demiéra: Pony II a Jan Fexa na startu v Motole 22. června 1947



Pony II měl velmi optimistický rychloměr se stupnicí do 160 km/h

