



Aero Rekord poháněné dvoudobým čtyřválcem 1,5 l, na snímku z roku 1945

# DVOUDOBÝ ČTYŘVÁLEC

JAN TUČEK | Foto: archivy Jindřicha Šlesingera a autora

**Větším sourozencem vozu Aero Ponny (viz AR 7/20) byl Rekord s dvoudobým čtyřválcem vpředu a pohonem zadních kol. V letech 1941 až 1945 vznikl jen ve čtyřech prototypech, do výroby se nikdy nedostal.**

**P**rojekt s označením R se začal rodit na jaře 1941 v době, kdy bylo zřejmé, že v Protektorátu Čechy a Morava bude radikálně snížen počet vyráběných typů motorových vozidel podle plánu, který v Říši už od roku 1939 aplikoval zmocněnec pro motorovou dopravu, plukovník a od ledna 1940 generálmajor Adolf von Schell.

Oficiálně k tomu došlo koncem května 1941 nařízením říšského protektora. V oboru osobních automobilů byly pro následující období povoleny jen tři typy: ve třídě 1,0 až 1,5 l vůz značky Aero, od 1,5 do 2,0 l vůz Praga a ve třídě 2,0 až 3,0 l vůz Škoda.

V omezených počtech směla pokračovat jen výroba litrového typu Aero 30 a musel být přerušen vývoj dvouválce Ponny, zatímco jedenapůllitrový čtyřválec Rekord dostal zelenou. Počítalo se s ním pro poválečnou výrobu, jež měla podle Berlína naběhnout po konečném vítězství nacistického Německa ve světové válce. České osazenstvo automobilky mělo ovšem o výsledku válečného konfliktu a o následné mírové výrobě diametrálně odlišné představy. Projekt R neboli Rekord byl chápán jako alternativa k lidovému vozu. V poválečném výrobním programu měl být sčopen nahradit typy Aero 30 i Aero 50 a nabídnout přitom o poznání lepší jízdní

vlastnosti a vyšší úroveň komfortu. Stejně jako v případě menšího typu Ponny, i konstrukci vozu Rekord vedl Ing. Hostivít Novotný (1902 – 1975). Zpočátku čítal jeho tým šest konstruktérů, postupně však byli převáděni na jiné práce, takže nakonec zůstal sám.

První prototyp vozu R byl zhotoven na podzim roku 1941 a úvodní zkušební jízdy absolvoval v podobě jen provizorně vystrojeného podvozku. Až poté dostal celokovovou čtyřdveřovou karoserii obých tvarů, kterou opět navrhl konstruktér továrny Aero Ing. Josef Voříšek (1902 – 1980). Čtyřmístný sedan Rekord neměl střední sloupky, přední dveře byly zavěšené vpře-

**Vpředu Aero Ponny, za ním podvozek typu Rekord v nedbalcích (1941)**







du a zadní vzadu, takže se otvíraly jako u šatní skříně.

Základem podvozku byl obdélníkový rám z uzavřených ocelových profilů. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední zpočátku na dvojicích šikmých ramen odpružených příčnými zkrutnými tyčemi. Toto řešení se však neosvědčilo a bylo v roce 1942 nahrazeno dvojicemi příčných ramen odpérováných vislými vinutými pružinami doplněnými olejovými tlumiči.

Zadní kola byla nezávisle zavěšena na vlečených klikách, odpružených téměř vodorovně uloženými vinutými pružinami. Vzadu byly instalovány třecí tlumiče, jež se

daly za jízdy seřizovat z místa řidiče, a příčný stabilizátor.

Těsně za přední nápravou byl podélně uložený vodou chlazený dvoudobý řadový čtyřválec s vrtáním i zdvihem 78 mm, jenž z objemu 1491 cm<sup>3</sup> dával výkon 39 k (29 kW) při 3400 min<sup>-1</sup>. Spaloval směs benzínu s olejem v poměru 30:1. Palivová nádrž o objemu 45 l spočívala vpředu na dělicí stěně za motorem. Čtyřválec s litinovým blokem a hlavou válců i klikovou skříní z lehké slitiny vykazoval s veškerým příslušenstvím hmotnost 95 kg. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V.

Na motor navazovaly suchá jednotkoučková spojka a čtyřstupňová převodovka se

**Podvozek prvního prototypu Aero Rekord při zkouškách na podzim 1941**

synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Točivý moment dozadu k rozvodovce přenášel jednoduchý spojovací hřídel. Hnací hřídele zadních kol byly opatřeny stejnoběžnými klouby.

Rekord měl hřebenové řízení a bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním. Jezdil na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 4,75 – 16. Jeho pohotovostní hmotnost se pohybovala kolem 1000 kg, užitečná měla hodnotu 320 kg.

V roce 1942 byl postaven druhý prototyp vozu Rekord, tentokrát s dvoudveřovou karoserií s dvěma zavěšenými vzadu. Závěsy dveří už byly tentokrát skryté uvnitř karoserie, nebyly zvenku jako u prvního



Poněkud členitá zád' čtyřdveřové karoserie prvního vozu Aero Rekord

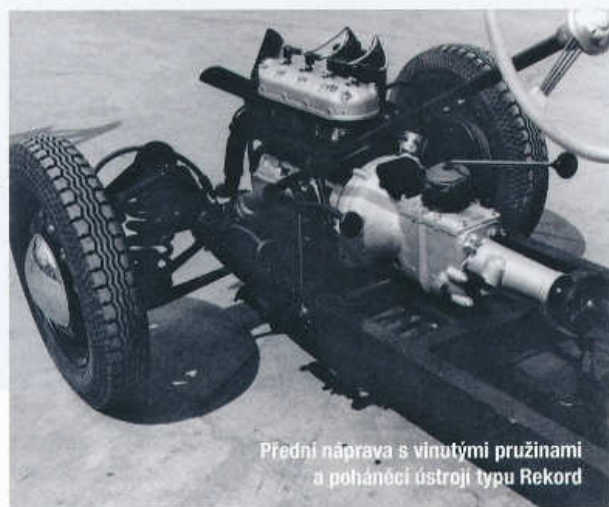


Čtyřdveřová karoserie prvního prototypu Rekord neměla střední sloupky





Čtvrtý a poslední vůz Aero Rekord při jízdních zkouškách v roce 1945



Přední náprava s vinutými pružinami a pohánací ústrojí typu Rekord



prototypu. V zaoblené zádi tudorů nebyla dvě oddělená okénka jako u sedanu, ale jen jedno, tvarově kopírující povrch karoserie. Kvůli zjednodušení výroby bylo zhotoveno z plexiskla.

Třetí prototyp vozu R vyjel do zkoušek v roce 1943 jen jako provizorně vystrojený podvozek. Za protektorátu se karoserie nedočkal, po válce šasi odkoupil jeden z konstruktérů automobilky Aero a až v sedmdesátých letech je opatřil otevřenou

čtyřmístnou karoserií, tvarově inspirovanou druhým exemplářem vozu Ponny.

Čtvrtý a poslední prototyp Aero Rekord byl dokončen v březnu 1945. Měl opět dvou-dveřovou uzavřenou karoserii s odnímatelnými kryty zadních kol a zadní okénko kabiny z plexiskla. Při rozvoru náprav 2600 mm a rozchodu kol 1250 mm vpředu i vzadu byl dlouhý 4300 mm, přes přední blatníky široký 1620 mm a vysoký 1505 mm.

Stejně jako druhý prototyp měl na zádi roz-

**Zadní kola byla nezávisle zavěšena a odpružena ležatými vinutými pružinami**

**Kresba dvoudveřového prototypu Aero Rekord, zhotovená v září 1945**

měrně zaoblené víko zavazadlového prostoru, jenž byl uvnitř rozdělen dvojitým dnem, pod nímž bylo vodorovně uložené náhradní kolo. V pořadí čtvrtý Rekord se navenek odlišoval lesklými rámečky bočních oken. Měl se stát definitivním předobrazem sériového vozu.

Pracovníci konstrukce a zkušebny automobilky jej předvedli majiteli firmy Aero JUDr. Vladimíru Kabešovi (1886 – 1947) dne 4. května 1945, v předvečer Pražského povstání. V měsících po osvobození pak vůz absolvoval jízdni zkoušky i řadu předváděcích akcí.

O poválečných peripetiích automobilky Aero jsme psali už v minulém vydání Automobilu, připomeňme tedy jen to, že stejně jako Ponny, i Rekord doplatil na podivné jednání vedení podniku Aero, které vůbec nepožádalo o jejich posouzení nadřízenými orgány, zejména ministerstvem průmyslu. Prakticky jim tak znemožnilo ucházet se o šanci na sériovou výrobu.

Tvůrci obou vozů se to dozvěděli se značným zpožděním a jejich usilovná snaha o nápravu už byla marná. Ostatně sama automobilka Aero zmizela v létě 1947 ze světa, její provozy i většinu zaměstnanců převzala firma Auto Praga. ■



Aero Rekord a za ním Ponny na letišti v Praze-Letňanech v dubnu 1946

