

Jaro 1934: vedle řidiče mohly
v otevřeném voze Aero 30
cestovat dvě štíhlé dámy



S PŘEDNÍM POHONEM

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

Počátkem dubna 1934 debutovalo Aero 30 s dlouhou kapotou v anglickém stylu, pod níž se skrýval dvoudobý dvouválec litrového objemu, pohánějící přední kola.

První prototyp budoucí „třicítky“ s pohonem předních kol vznikl mimo továrnu, v dílně svého švagra jej spolu s přáteli postavil vedoucí výroby automobilky Aero Josef Bašek. Byl to kompaktní dvoudobý roadster s prostorovým rámem z leteckých trubek a kapalinou chlazeným dvoudobým dvouválcem 750 cm³.

V létě 1933 jej Bašek předvedl majiteli firmy Aero JUDr. Vladimíru Kabešovi, který souhlasil s přechodem na přední pohon, ale požadoval větší čtyřmístný automobil s výkonnějším litrovým motorem. Josefa Baška pověřil vedením konstrukce nového vozu, tvary karoserií navrhl fotograf a konstruktér automobilky Ing. Josef Voříšek.

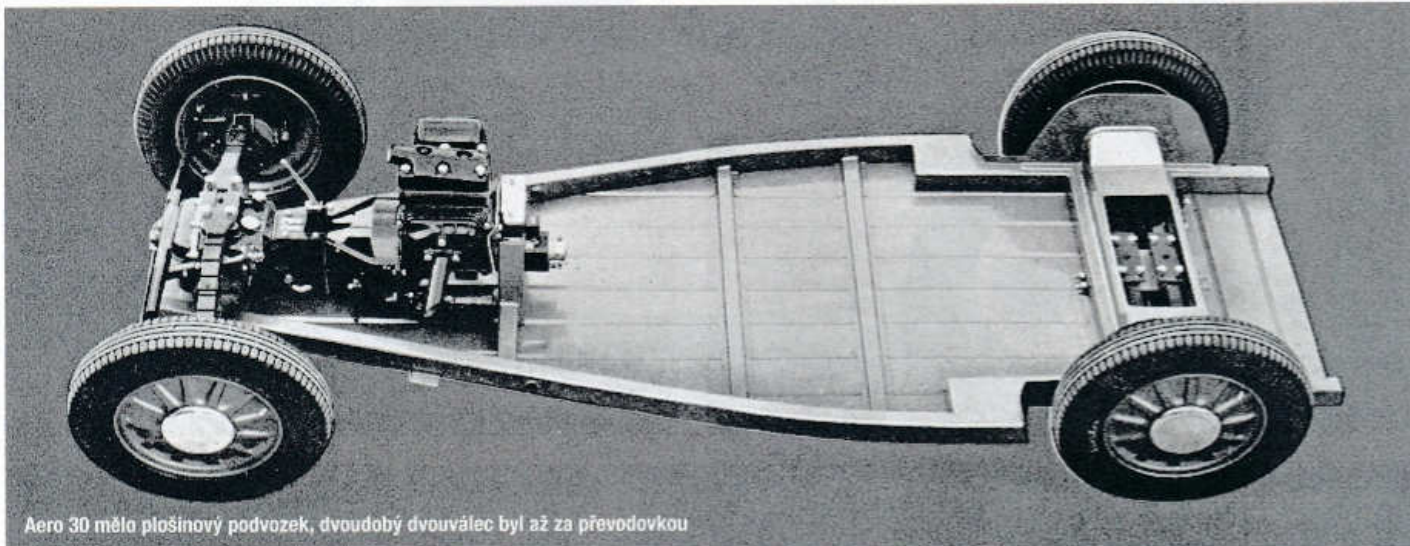
Aero 30 dostalo nízký rám z uzavřených ocelových profilů obdélníkového průřezu, k němuž byla zespod přivařena plochá podlaha. Karoserie byla k šasi přišroubována. Otevřené karoserie byly celokovové, uzavřené, měly prostor pro cestující vyztužené koutky z jasanového dřeva.



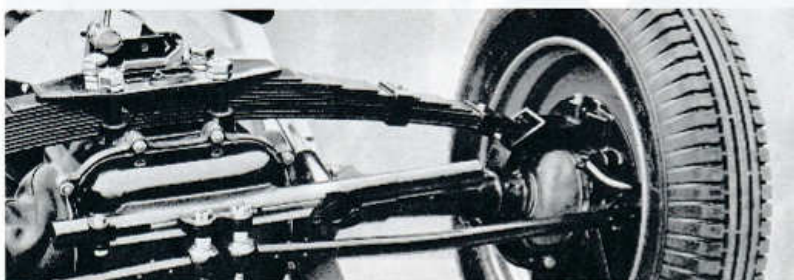
Aero 30 s uzavřenou čtyřmístnou karoserií v původním provedení z jara 1934

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena na výkyvných trubkových polonápravách a odpružena vpředu jedním příčným listovým perem a vzadu dvěma, umístěnými za sebou. Uvnitř předních polonáprav byly situovány hnací hřídele kol. Zadní polonápravy měly snížené osy kývání, což zlepšovalo „sezení“ vozu na silnici.

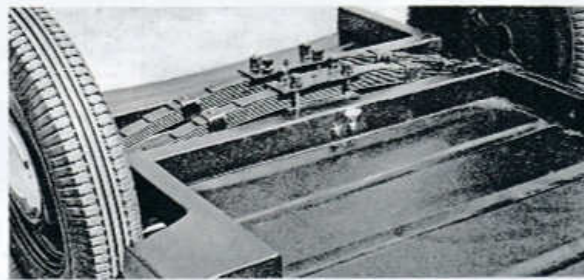
Bubnové brzdy měly mechanické ovládání ocelovými lany, „třicítka“ se mohla pochlibit přesným hřebenovým řízením s volantem umístěným vlevo, pro očekávaný



Aero 30 mělo plošinový podvozek, dvoudobý dvouválec byl až za převodovkou



Přední náprava vozu Aero 30 s příčným listovým perem a hřebenovým řízením



Zadní kola byla nezávisle zavěšena a odpružena dvěma příčnými listovými pery

přechod na pravostranný provoz. Dodejme však, že ještě dalších pět let se v tehdejším Československu jezdilo po levé straně vozovky.

Kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec o objemu 998 cm³ a výkonu 30 k (22 kW) při 3200 min⁻¹ byl uložen podélně, poměrně daleko za osou předních kol, směrem kupředu na něj navazovaly třístupňová převodovka a rozvodovka. Hnací hřídele předních kol byly opatřeny kovovým křížovým kloubem u výstupu z rozvodovky a kulovým kloubem v olejové lázni v ose kola. Šestnáctipalcová disková kola nesla pneumatiky rozměru 5,25 – 16.

Aero 30 bylo veřejnosti představeno v dubnu 1934 na pražském autosalonu, který se konal po dvouleté přestávce způsobené hospodářskou krizí. Továrna zpočátku nabízela dvě karosářské verze. Dvoudveřový otevřený sportovní vůz byl uzpůsoben tak, že vpředu vedle řidiče mohly sedět dvě štíhlé osoby, celkem tedy mohl být pětimístný. Při rozvoru náprav 2500 mm a rozchodu kol 1180 mm byl dlouhý 3780 mm, široký 1430 mm a vysoký 1050 mm (s nataženou plátěnou střechou 1450 mm). Vyznačoval hmotnost kolem 760 kg, dosahoval největší rychlosti 100 km/h a průměrně spotřeboval asi 10 l dvoudobé směsi na 100 km. Palivová nádrž umístěná vpředu pod kapotou měla objem 45 l.

Stejný podvozek s rozvorem 2500 mm měla zpočátku i čtyřmístná dvoudveřová limuzínka Aero 30, jejíž hmotnost se blížila hodnotě 790 kg. V sezóně 1934 přibyl i třímístný roadster, jenž měl třetí sedadlo

umístěné za sedadly řidiče a spolujezdce, bokem ke směru jízdy. Při obsazení vozu jen dvěma osobami se nad třetím sedadlem nacházel plechový kryt.

S jednou z prvních pětimístných otevřených „třícítek“ se v létě 1934 vydal cestovatel a novinář František Alexander Elstner s manželkou a trojicí přátel do Skotska, k jezeru Loch Ness. Legendární příšeru sice nespapřili, získali však řadu zkušeností z tamějšího provozu a také sérii propagačních snímků, které se poté objevily

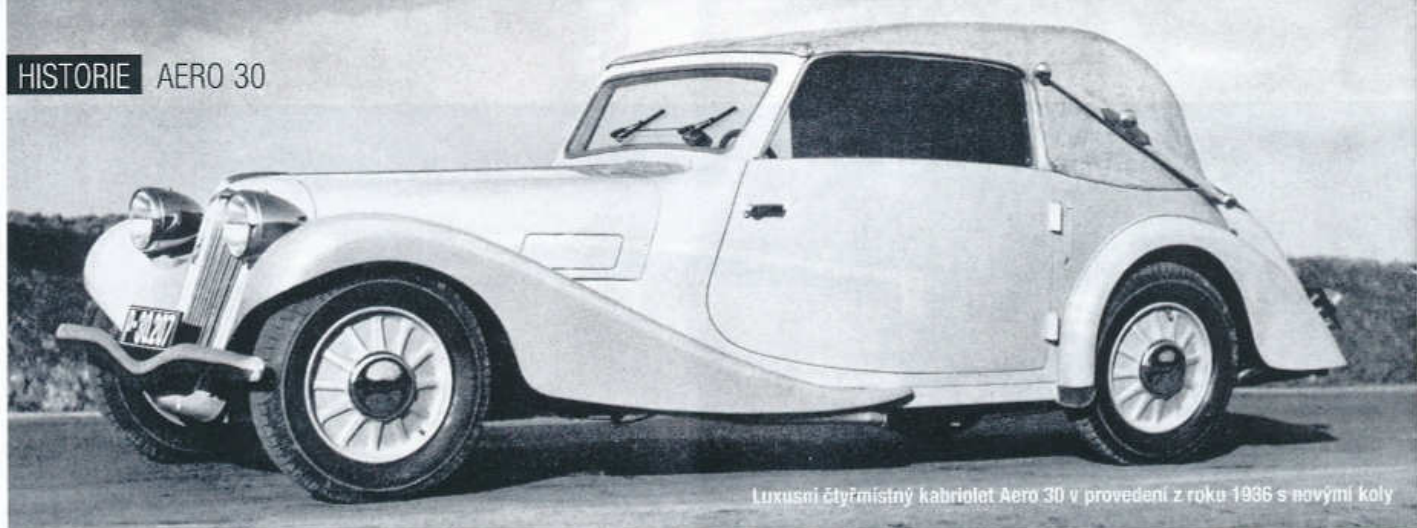
v Elstnerově instruktážní knize „Aero 30“, vydané na jaře 1935.

Na podzim 1935 dostaly všechny vozy Aero 30 pružné uložení motoru, odlehčené disky kol, větrací klapky na kapotě, chromované aerodynamické kryty světlometů a mechanické směrovky zapuštěné do boků karoserie za dveřmi před zadním blatníkem. Limuzínka se mohla pochlubit obléjšími tvary.

V sezóně 1936 přišla na trh prostornější uzavřená „třícítka“ se šikmým čelním

F. A. Elstner (s bílou čepicí) při cestě s přáteli vozem Aero 30 do Skotska (1934)





Luxusní čtyřmístný kabriolet Aero 30 v provedení z roku 1936 s novými koly



Sportovní roadster měl třetí sedadlo umístěné pod krytem kolmo ke směru jízdy



Aero 30 coby valníček s ložnou plochou 1,35 x 1,35 m pro distribuci novin



Dvoudveřový uzavřený vůz Aero 30 v provedení modelového ročníku 1938

oknem a zaoblenou střechou, postavená na podvozku s rozvorem prodlouženým na 2720 mm. Vůz opatřený předním nárazníkem měřil do délky 4120 mm. Prodloužené šasi sloužilo i ke stavbě čtyřmístných kabrioletů, z nichž nejluxusnější oblékala vysokomýtská karosárna Sodomka.

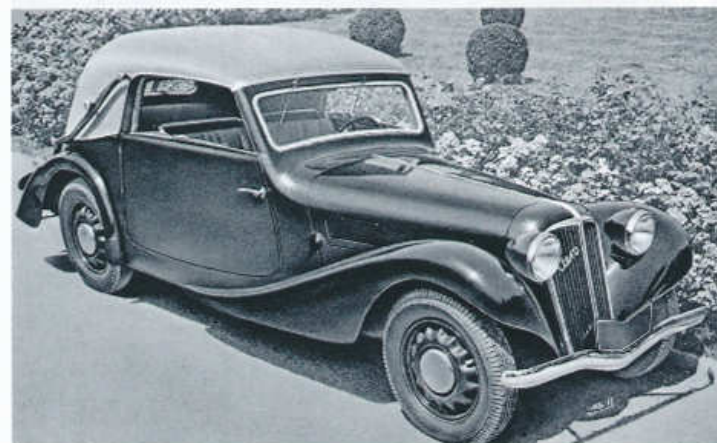
V letech 1936 a 1937 dodala firma Aero celkem 225 čtyřmístných otevřených vozů Aero 30 se specifickou výbavou československé armády, jež je používala jako štábní a kurýrní vozy. Jen po jednotlivých kusech vznikaly užitkové verze „třícítek“, skříňové dodávky a valníčky. Automobily Aero 30 ročníku 1937 měly nové paprskové disky

kol, umožňující lepší chlazení brzd. Novinkou podzimu 1937 byla elektromagneticky ovládaná volnoběžka, která při jízdě z kopce šetřila palivo.

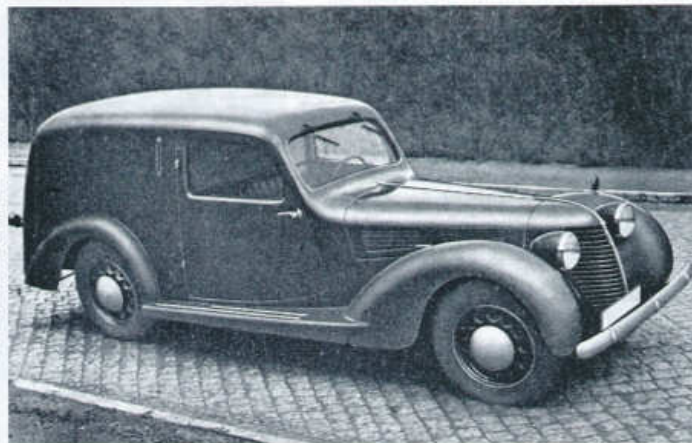
Na jaře 1938 nabídku vozů Aero 30 obohatilo další karosářské provedení, čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy oken a skládací textilní střechou. Do neblahého roku 1939, poznamenaného březnovou okupací hitlerovskými vojsky, vznikem Protektorátu Čechy a Morava a zářijovým vypuknutím druhé světové války, vstoupila „třícítka“ s nově tvarovanou karoserií, jež se vyznačovala elegantně zaoblenou maskou a předními blatníky.

V letech 1939 až 1942 tvořily většinu produkce skříňové dodávky Aero 30 pro přepravu dvou osob a 300 kg nákladu. Měly nákladní prostor o objemu 1,44 m³ dlouhý 1,5 m, mezi podběhy široký 0,96 m a vysoký 1,0 m. Celkem jich vzniklo 650, valníčků s otevřenou korbou uvnitř dlouhou 1,38 m a širokou 1,34 m bylo zhotoveno 175.

Po skončení války bylo smontováno posledních pět stovek limuzinek Aero 30, celková produkce „třícítek“ z let 1934 až 1945 dosáhla podle továrních záznamů čísla 7425. ■



Čtyřmístný kabriolet Aero 30 modelového roku 1938 na snímku z prospektu



Dodávkový vůz Aero 30 z roku 1940 s oblou příďí, zavedenou v sezóně 1939