

Nadace Elišky Junkové

Ing. Břetislav Novotný s jedním z vozů Aero 10 HP určených v říjnu 1929 pro Pražský autosalon.

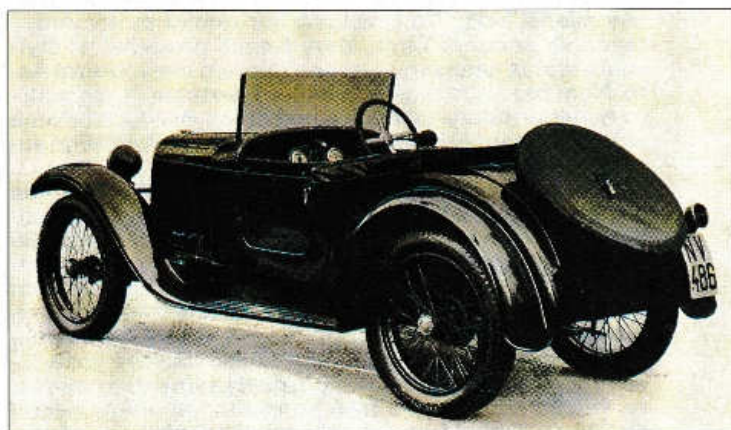
Jednoválcová aerovka v otevřeném provedení z podzimu 1929.

70 let lidových vozů Aero

Před sedmdesáti lety - na přelomu října a listopadu 1929 - se oficiálně představily veřejnosti lidové vozy Aero 10 HP, sympatické automobily s jednoválcovým motorem púllitrového objemu. Aerovky s mazlivou přezdívkou „cililink“ se v jednoválcové, ale i v pozdějších dvouválcových verzích nsmazatelně zapsaly do naší automobilové historie.

Letecká továrna Aero byla založena v roce 1919 a v první polovině dvacátých let se stala největším leteckým podnikem tehdejšího Československa. Od poloviny dvacátých let firma Aero vyráběla přívěsné vozíky k motocyklům a v licenci francouzské karosárny Weymann „oblékala“ i automobily různých značek. Radu let konstruktéři koketovali i s projekty lidových vozidel, lehkých cyclecarů a tříkolek s motocyklovými motory. Zlom přinesl až podzim roku 1928, kdy obchodní ředitel Václav Šo-

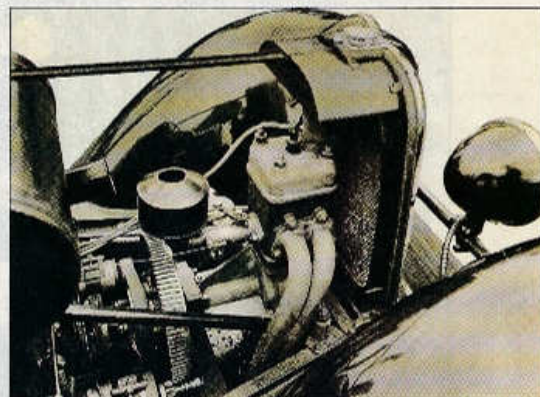
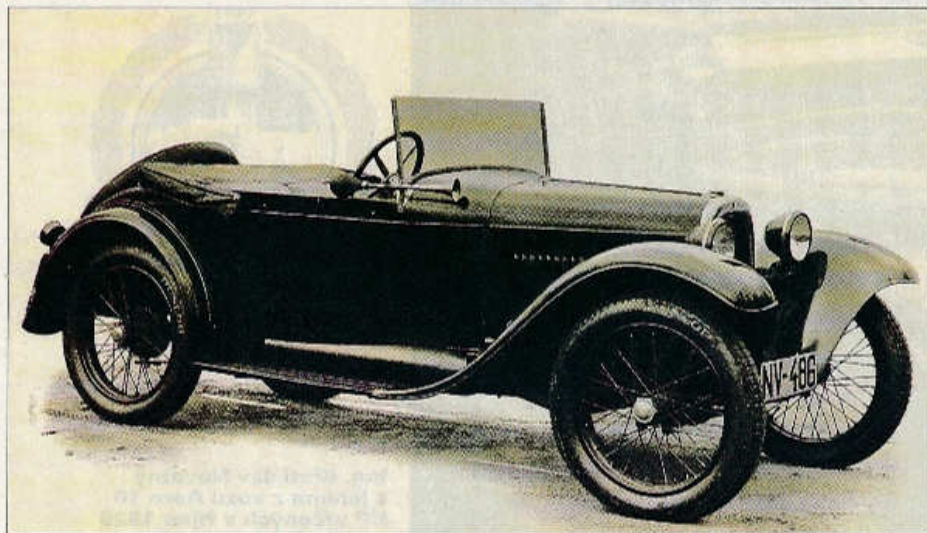
Stánek firmy Aero v závěru Pražského autosalonu 1929 - už s ověněným Turkovým vozem.



rel získal pro firmu Aero konstruktéra ing. Břetislava Novotného i jeho výtvar, lidový vozík jménem Enka. O tom jsme už ale podrobněji psali v **AR 11/98**, zatímco dřívějším automobilovým konstrukcím ing. Novotného (Novo, Omega a Disk) jsme se věnovali v **AR 4 a 5/99**. Připomeňme tedy jen, že ing. Břetislav Novotný (1892-1965) se stal od 1. prosince 1928 zaměstnancem firmy Aero a Enka se během necelého půl roku proměnila v Aero 10 HP, které dnes známe spíš pod označením Aero 500 (podobně jako pozdější dvouválcový typ Aero 18 HP lid motoristický přejmenoval na Aero 662).

Na proměně vozíku Enka v Aero 500 se výrazně podílel konstruktér a stylista továrny Aero Josef Voříšek, který dal autičku skromně elegantní a dodnes sympatické tvary. Hlavní rysy původní konstrukce ing. Novotného ovšem zůstaly zachovány: kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec 499 cm³ uložený vpředu, třístupňová převodovka umístěná vzadu u poháněné tuhé zadní nápravy, přičemž točivý moment od kuželové spojky doplněné pružnou spojkou Hardy přenášel vzad zapouzdřený spojovací hřídel. Obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými čtvrteliptickými listovými pery, bubnové brzdy byly jen vzadu. Karoserie z ocelového plechu tvořila s podlahovou plošinou samonosný celek, měla zpočátku jen jedna dvířka na levém boku (řidič seděl vpravo) a v zaoblené zádi se pod náhradním kolem skrývalo vyklápěcí nouzové sedátko. Při rozvoru náprav 2230 mm a rozchodu kol 1050 mm vpředu a jen 950 mm vzadu byl lidový vůz dlouhý 3200 mm, široký 1190 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1480 mm. Při pohotovostní hmotnosti těsně pod hranici 500 kg dosahoval největší rychlosti přes 70 km/h a průměrně spotřeboval kolem 6 litrů směsi benzínu s olejem.





První vozy Aero 500 neměly na pravém boku karoserie dvířka.

Jednoválcový motor jednoho z prvních vozů Aero 500.

První vozy Aero 500 byly dokončeny v květnu 1929 a během celého léta probíhaly jízdni zkoušky. Jejich součástí byla i svatební cesta do Krkonoš, kterou s jedním z prvních jednoválců podnikl ing. Hostivít Novotný, Břetislavův mladší bratr. Do Orlických hor zamířil motocyklový závodník Bohumil Turek, který s chutí přisedlal na čtyři kola a stal se neúnavným propagátorem malých vozů Aero. Není bez zajímavosti, že během zkušebních jízd autička nenesla značku výrobce a hrstka zasvěcených (včetně několika novinářů) až do říjnového zahájení Pražského autosalonu držela jazyk za zuby.

Tři dny před zahájením automobilové výstavy, 20. října 1929, odstartoval Bohumil Turek s vozem Aero 500 a spolujezdcem (a mechanikem) Antonínem Nahodilem k hvězdicové jízdě Evropou. Najeli celkem 4913 km, nejprve cestou přes Paříž do Brestu a zpět do Prahy, o posledním říjnovém víkendu pak přidali trasu Praha-Hamburk-Praha. Věncem ozdobený vůz pak krášlil stánek Aero spolu s informačními tabulemi o jeho skvělé dálkové jízdě. Lidový vůz lákal motoristické příznivce sympatickými tvary, solidní konstrukcí a také pozoruhodně nízkou cenou 18 800 Kč. Ohlasy v tisku byly velmi příznivé - za všechny citujeme Národní listy: „Všichni automobiloví hladovci, kteří touží po malém, laciném, ale kvalitním voze, mohou se upřímně radovat. Baby se jim narodilo!“, psal pražský list pod titulkem „Nejmenší auto čsl. výroby Baby Aero“. Mimochodem - anglické slůvko „baby“ se coby přezdívka lidového vozu ujalo i v továrně a řadu let se mezi zaměstnanci i fanoušky značky používala jeho domácká verze „bejbík“.

K sedmdesátinám malých vozů Aero 500 by se nejspíš slušelo pronést oslavný projev, my si však vypůjčíme půvabnou poznámku, kterou počátkem třicátých let napsal zlínský továrník Jan Antonín Baťa pod titulkem „Malé Aero“. „Přijel na ní ředitel Aerovky za mnou do Šumperka vyjednávat o létadla. Taková hračička maličká. Odjíždějí jsme právě na cvičení do Uničova. Ví to das, jak to ten člověk dělal, já jsem to sice řezal tak, že se moji cestující drželi oběma rukama a dejte si sloužit - Tatra šestiválec se dovede rozhoupat - ten červený diblík ale na mne zpravi-



Automobily Aero vznikaly ve skromných podmínkách.

dla vždycky již čekal na nejbližším udaném místě zastávky, nebo dojel velmi těsně za námi. Ředitel mi řekl, že jel do Šumperku z Prahy pět a půl hodiny. To mu sice nevěřím, ale věřím, že nás ta malinká Aerovka naučila něčemu novému. Dosud jsme se dívali na malinké vozy jako na něco neupotřebitelného pro soudné lidi. Typ Aero je prima. Kdybych si měl koupit svůj první vůz, dnes bych si koupil Aero, vozík, který je levný, dobrý, spolehlivý, lehce se ovládá a má břínek. Že trošku praská, to se u vozíčku jako je Aerovka snese, ba řekl bych, že se to dobře vyjímá. Připadá to tak, jakoby si ten vozíček troufal. A troufati si není chybou, když je proč.“

JAN TUČEK

V sezoně 1931 debutoval dvouválcový typ Aero 18 HP s motorem 662 cm³, který existoval i coby luxusní dvoudveřová limuzínka.

