



**Aero Rekord**  
na snímku určeném  
pro připravovaný  
prospekt nového vozu.  
Také tenthle lehce  
poetický záběr se měl  
objevit v prospektu  
vozu Rekord.

## Aero Ponny a Rekord (2) Labutí píseň

JAN TUČEK

Automobily Ponny a Rekord se měly stát náplní poválečného výrobního programu automobilky Aero. Zůstaly však jen ve stádiu prototypů a připadla jim nevděčná úloha posledních legitimních reprezentantů kdysi tak úspěšné značky.



Aero Rekord při zkušební jízdě v roce 1945 - ukazatel je ještě v azbuce.

Rekord v obležení zvědavců vedle Národního muzea v Praze.



Ještě před koncem války - počátkem května 1945 - byl dokončen prototyp většího vozu Rekord včetně kompletní výkresové dokumentace pro předpokládanou sériovou výrobu. Rekord měl stejně jako Ponny klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol, byl ovšem o poznání větší a poháněl jej čtyřválcový dvoudobý motor, který měl stejně jako dvouválec vrtání i zdvih 78 mm. Čtyřválec o objemu 1491 cm<sup>3</sup> dával výkon 36 koní (26,5 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Přední i zadní kola byla odpružena vinutými pružinami (přední pružiny byly tentokrát ve svislé poloze), bubnové brzdy měly opět kapalinové ovládání, šestnáctipalcová kola byla opatřena pneumatikami rozměru 4,75 x 16.

Vůz s rozvorem 2600 mm a rozchodem kol 1250 mm byl dlouhý 4300 mm, široký 1620 mm a vysoký 1505 mm, pohotovostní hmotnost se pohybovala kolem 1000 kg. Palivová nádrž o objemu 45 l vystačila na dobrých 400 km jízdy - dvoudobý čtyřválec průměrně spotřeboval 9 až 11 litrů směsi benzínu s olejem v poměru 30:1. Rekord se objevil se dvěma uzavřenými karoseriemi elegantních zaoblených tvarů - jako dvoudveřový tudor a coby čtyřdveřový sedan s karoserií bez středních sloupků, jejíž přední dveře se otvíraly kupředu a zadní vzad.

Hned po skončení války se v roce 1945 znovu rozběhly jízdní zkoušky prototypů, a také sportovní propagační akce. Jednou z nich byla rychlostní jízda prototypu Aero Ponny na trase Praha-Benešov-Praha průměrnou rychlostí 82,5 km/h, další pak v polovině listopadu 1945 dvoudenní okružní jízda na 1057 km dlouhé trati kolem republiky, přesněji po jednotlivých fakultách vysokých škol a univerzit, z nichž „ponyk“ přivezl na Hradčany poselství studentů prezidentu republiky. Továrna Aero byla podle Benešových dekretů znárodněna koncem prosince 1945, jejím zaměstnancům to na elánu sice neubralo, ale nad budoucností vlastní automobilové výroby v „aerovce“ se začaly během jara 1946 stahovat mraky. Vedení podniku marně argumentovalo kvalitou prototypů Ponny a Rekord a zájmem o nové automobily ze zahraničí. Výhodou mohlo být i to, že právě hala automobilové výroby zůstala téměř netknuta dvěma nálety z jara 1945, které jinak zle poškodily ostatní části podniku, zejména halu letecké

montáže. V plánech ministerských úředníků však pro značku Aero v kategorii osobních vozů nezbyvalo místo, počítalo se jen s doběhem montáže předválečných „třicítek“ a přechodem na lehké užitkové automobily. Aerováci se však nehodlali jen tak vzdát a snažili se získat podporu veřejného mínění. Dokončili druhý prototyp kabrioletu Ponny s modernější čtyřmístnou karoserií tvarově připomínající větší Rekord a oba typy co možná nejčastěji předváděli na veřejnosti a domácím i zahraničním činovníkům.

Ve zkušební mezitím připravili první vůz Ponny ke sportovnímu nasazení - na Velkou cenu Prahy, která se jela 16. června 1946 v pražském Motole. Prototyp z roku 1940 měl sice v té době najeto už 114 tisíc km, motor 746 cm<sup>3</sup> nalaďený na 31 koní (23 kW) mu však dodal novou dynamiku. Tovární jezdec Jan Hanuš v Motole vyhrál mezi sportovními vozy ve třídách do 1100 i 1500 cm<sup>3</sup> a v továrně ho přivítali jako hrdinu. Oslavné hlasy však měly i hořký podtext, jak o tom svědčí články, které těsně po závodě otiskly Aero-Noviny, list zaměstnanců továrny Aero.

Vedoucí zkušebny Jan Fexa byl ještě poměrně optimistický. „Ponny vyhrál v těchto dnech svůj první rychlostní závod. A to je okolnost příliš závažná, než aby byla přehlížena. Jsme proto pevně přesvědčeni, že rozhodující činitelé, v jejichž rukou leží Ponnykův osud, uznají konečně jeho plné oprávnění k životu, jeho přednosti a význam pro celý náš veřejný život. A že, až dojde k jednání o povolení výroby, zaujmou k naší věci přívětivější a spravedlivý postoj.“

Konstruktor ing. Josef Voříšek, autor úhledných tvarů karoserií vozů Ponny a Rekord, si už nedělal o budoucnosti iluze.

„Ano, byly to nekonečně dlouhé roky a jen pilná práce umožnila přečkat“, napsal o válečných letech. „Pracovali jsme, majíce od začátku na mysli mírovou prosperitu závodu. Ony dva nové typy vozů námi vytvořené jsou přínosem techniku automobilky Aero k vybudování soběstačného automobilového průmyslu slavně obnoveného státu. Zasluky továrny o zlidovění automobilismu první republiky jsou mimo diskusi. Tudiž nebylo projevem nemístné neskromnosti, když staří Aerováci očekávali okamžik osvobození jako signál k rozvinutí výrobního úsilí. Leč dnešní reprezentanti národního společenství, mající rozhodnout o budoucnosti automobilového průmyslu, rozhodli tak, že jen v dosti značném odstupu doby posoudíme jejich dílo bez zaujetí. Bez zaujetí, které bývá důsledkem krivdy, neboť nám ukřivděno bylo. Naše výkresy, pořízené s obětmi v těžkých poměrech, nemají být odevzdány do dovedných rukou našich dělníků. Jejich místo zaujaly výkresy nákladního vozu cizí konstrukce.“

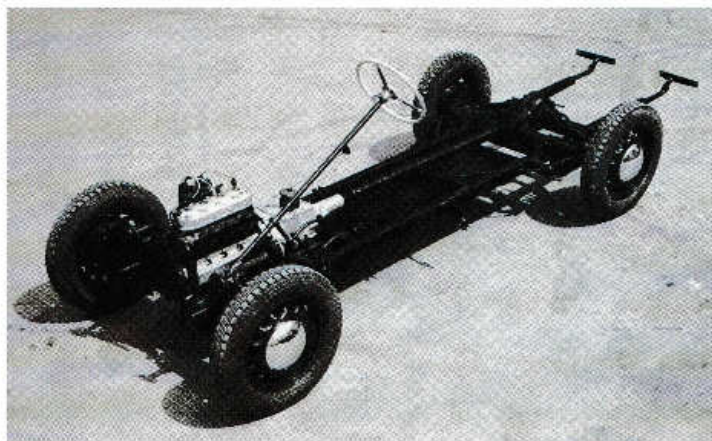
Voříškov text je vlastně nekrologem automobilové výroby v „aerovce“ a citaci si zaslouží přinejmenším ještě dva výmluvné odstavce. „My, technici automobilky Aero, vstupující do nového života, zavíráme těmito řádky knihu, kroniku úsilí malých lidí továrny o přínos českého konstruktéra do análů světové automobilové techniky. Úsilí, jež nebylo nikdy dosti oceňováno, ba často podceňováno. (...) Co se stalo, ne-



Druhý exemplář vozu Ponny při závodech v Motole v červnu 1947.



Vzácný snímek rozpracované karoserie druhého prototypu Aero Ponny.



Podvozek vozu Aero Rekord s dvoudobým čtyřválcem 1,5 l.



Druhý prototyp Aero Ponny při zkouškách v Krkonoších u Labské boudy.

smí se opakovat za žádné politické konstelace. Je v sázce důvěra a víra pracujících lidí, rukou a mozku, v nestrannost a poctivost při spravování věcí významného oboru národního průmyslu.“

Automobily Aero Ponny sice ještě v červnu 1947 úspěšně závodily při dalším ročníku Velké ceny Prahy, mezitím však už vysočanská továrna podle nařízení ministerstva průmyslu vyráběla lehký užitkový vůz Aero 150 předválečné mladoboleslavské konstrukce. Značka Aero se na automobilové scéně objevila ještě jednou: v letech 1946 až 1951 se v rámci tehdejších Leteckých závodů vyráběly vozy Aero Minor, které ovšem s původní vysočanskou automobilkou neměly nic společného. Jejich konstrukce vznikla za války v továrně Jawa coby Minor II a „vypůjčená“ značka Aero jim měla pomoci (a také pomohla) k úspěchu na zahraničních trzích. ■