



*Nadace Elišky Junkové*

Dva sourozenci: vlevo menší Aero Ponny, vpravo větší Aero Rekord.

# Aero Ponny a Rekord (1)

## Labutí píseň



První prototyp vozu Aero Ponny s třímístnou karoserií roadster.

### JAN TUČEK

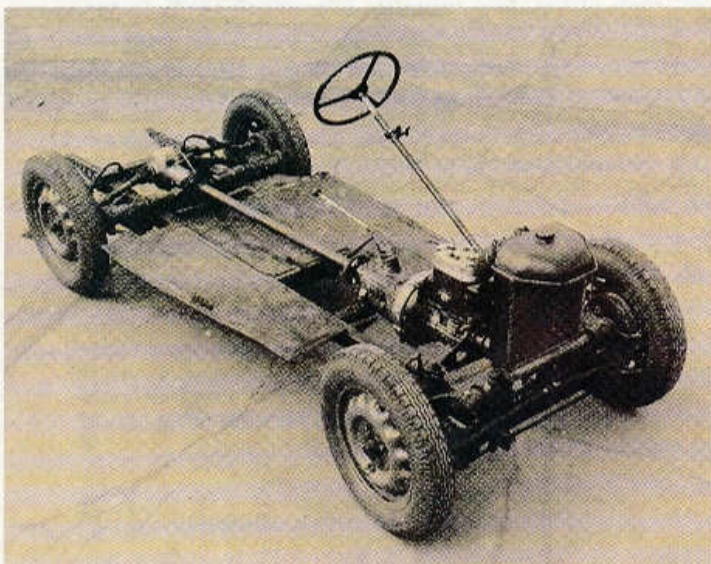
Labutí písní automobilové značky Aero se staly prototypy vozů Ponny a Rekord vyvíjené v období druhé světové války. Tyto technicky zajímavé automobily, s nimiž pracovníci firmy Aero spojovali své naděje na lepší poválečnou budoucnost, se však do výroby nedostaly a skončily v koši promarněných příležitostí.

Pod značkou Aero se nejprve v roce 1929 objevily lidové vozíky klasické koncepce poháněné půllitrovým dvoudobým jednoválcem, na něž v letech 1931 a 1933 navázaly výkonnější „cinkáče“ s dvouválcovými motory 662 a 998 cm<sup>3</sup>. Po první generaci lidových aerovek, jejichž konstruktérem byl ing. Břetislav Novotný, následoval v roce 1934 koncepčně zcela odlišný typ Aero 30 s litrovým dvouválcem za přední nápravou a pohonem předních kol. Jeho tvůrcem byl šéf výroby vysočanské automobilky Josef Bašek - ten také o dva roky později prosadil projekt ještě většího vozu Aero 50, jehož přední kola poháněl dvoudobý čtyřválcový motor dvoulitrového objemu.

Ve druhé polovině 30. let se sice značka Aero těšila přízni majetnější klientely, obchodně však doplácela na - zřejmě poněkud neuvážený - odchod z kategorie levných vozů. Ing. Břetislav Novotný opustil firmu Aero po tom, co jejimu majiteli JUDr. Vladimíru Kabešovi neúspěšně navrhoval projekty menšího a středního automobilu s dvoudobým motorem v zádi (měly nést označení Aero-dyn a Super Aero-dyn), po experimentech s tríválcovými a plochými čtyřválcovými motory scénu opustil i Josef Bašek a vedení konstrukce převzal ing. Zdeněk Michl. Konstrukční a vývojový tým, jehož vůdčí osobností byl ing. Hostivít Novotný, mladší bratr původního šéfkonstruktéra, se v roce 1939 pustil do stavby

Aero Ponny a Rekord na poválečné přehlídce letecké techniky.

Podvozek prvního prototypu Aero Ponny.





kompaktního automobilu jménem Ponny, jenž měl - v moderní podobě a na mnohem vyšší technické úrovni - navázat na tradici lidových aerovek.

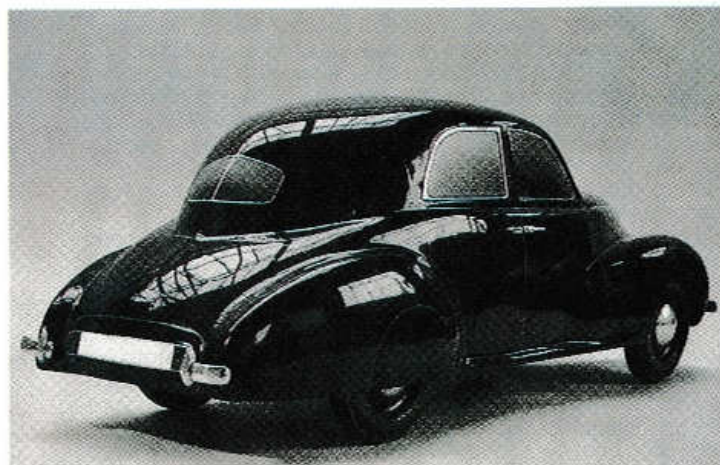
Základem nového vozu se stal podvozek klasické koncepce, ale s nezávislým zavěšením všech čtyř kol, předních na dvojicích nad sebou umístěných ramen, zadních na vlečených klíčkách. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny v téměř vodorovné poloze, obě nápravy byly doplněny příčným zkrutným stabilizátorem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání. Při rozvoru náprav 2300 mm měl Ponny rozchod kol 1100 mm vpředu a 1150 mm vzadu, jezdil na šestnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami rozměru 4,75 x 16, s nimiž vykazoval světlou výšku 210 mm.

Použití kapalinou chlazeného dvoudobého motoru bylo s ohledem na tradici značky prakticky samozřejmostí, volba padla na řadový dvouválec 690 cm<sup>3</sup>, jehož objem byl později zvětšen na 745 cm<sup>3</sup>, zejména kvůli zlepšení průběhu točivého momentu, ale také s ohledem na unifikaci se zamýšleným jedenapůllitrovým čtyřválcem pro budoucí vůz střední třídy. Dvouválec o výkonu 21 koní (15,5 kW) byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně, hnací hřídele zadních kol byly opatřeny stejnoběžnými klouby u výstupů z rozvodovky i u kol.

První prototyp Aero Ponny byl dokončen v roce 1940, navzdory těžkostem spojeným s okupací a nuceným přechodem továrny na válečnou výrobu. Měl úhlednou třímístnou karoserii roadster sportovního střihu, jejíž tvary navrhl tovární designer a fotograf Josef Voříšek. Vůz byl dlouhý 3720 mm, široký 1320 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1460 mm, pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 600 kg. Dosahoval největší rychlosti kolem 105 km/h a průměrně spotřeboval asi osm litrů dvoudobé směsi benzínu s olejem v poměru 30:1.



První model čtyřveřového sedanu Aero Rekord.



Elegantní zaoblené tvary vozu Rekord navrhl Josef Voříšek.



Ponny prokázal své kvality i v zimním provozu.



Snímek z výjezdu vozu Ponny na Sněžku v srpnu 1946.

Do června 1941 Ponny absolvoval náročný program jízdních zkoušek: za volantem se střídali tři tovární jezdci a vůz prakticky denně naježdil 700 až 800 km. „Každý jezdec byl povinen ujet 600 až 800 km denně, ale vraceli jsme se s 800, někdy i 1000 kilometry. Co je to sedět nepřetržitě za volantem 15 až 16 hodin, od páté ráno do devíti nebo deseti večer, uzná zase jen automobilista. Neznali jsme oddechu, jedlo se při jízdě. A heslem nás všech bylo jen: tempo, tempo“, vzpomínal o pět let později - v červnu 1946 - nejzkušenější z továrních jezdců, Jan Hanuš.

Ten také těsně před zákazem jízd soukromých vozidel ve dnech 18. až 20. června 1941 s „ponnykem“ absolvoval vytrvalostní jízdu na trase Praha-Brno a zpět. Ponny, který měl tehdy najeto asi 33 tisíc kilometrů, dosahoval v horkých letních dnech průměru 87 km/h, v noci (s povinným zatemněním) 66 km/h a celkově 79,5 km/h, na trase dlouhé 3067 km spotřeboval průměrně 8,1 l paliva a kromě zanesených svěček nezaznamenal žádný defekt. Po úspěšném maratonu ještě podkrkonošský rodák Hanuš vyrazil s „ponnykem“ do Jilemnice a zpáteční jízdu do Prahy absolvoval průměrně 91 kilometrů za hodinu.

Potom byl vůz uschován pod plachtou v dílně v Praze-Karlíně. Jezdit se nesmělo, ale práce na nových vozech se nezastavily. V tajnosti se rodil druhý exemplář Ponny, ale také prototypy většího automobilu jménem Rekord se čtyřválcovým motorem 1,5 l, podvozkem s rozvorem 2,6 m a prostornou 4,3 m dlouhou karosérií obličejových tvarů, které opět vytvořil Josef Voříšek. Na veřejnosti se ovšem nové vozy mohly objevit až v květnu 1945, krátce po osvobození. Ale o tom až zase příště. ■