



*Nadace Elisky Junkové*

**Vozík Avia druhé generace vznikl v roce 1957.**

**Samonosnou karoserii vozítka tvořily výlisky z duralového plechu.**

# Lidová vozítka Avia

**Ještě jednou se vracíme k historii lidových vozítek Avia - po prvním prototypu z roku 1956 následovaly v sezoně 1957 ještě vozíky druhé generace.**

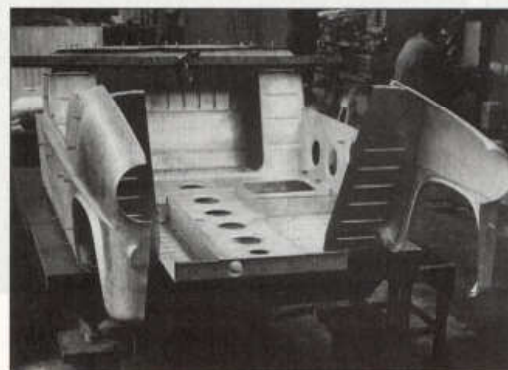
Ještě dříve, než se blíže podíváme na vozítka Avia ročníku 1957, připomeňme si dva citáty z dobových prospektů - nebo spíše informačních letáků. Poměrně přesně totiž definují postavení, jež měla tato vozidla (alespoň podle představ zadavatelů úkolu a konstruktérů) zaujmout.

*Ve vozítku chceme dát našim pracujícím hodnotný, spolehlivý a levný dopravní prostředek, který by nahradil dosud sice populární, ale zdraví velmi škodlivý a nepohodlný motocykl. Chceme, aby naši pracující jezdili do práce i na rekreaci v létě i v zimě rychle, bezpečně, hygienicky a pohodlně.*

*Vozítko má nahradit motocykl s přívěsným vozíkem a přitom dát uživatelům zvýšené pohodlí a hlavně ochranu před špatným počasím. Vozítko proto není zjednodušeným miniaturizovaným automobilem, ale nová*

*kategorie vozidla mezi motocyklem s přívěsným vozíkem a automobilem. Tolik autoři záměru.*

Podle dobových pramenů byl první prototyp vozítka Avia (o něm jsme psali v minulém čísle **AR**) podroben velmi „zlému“ zacházení a přečkal i těžkou havárii, při níž se ocitl na střeše. Souběžně s testováním prvního exempláře však v Letňanech usilovně pracovali na výrazně zdokonaleném prototypu druhé generace, jenž se už měl blížit plánovanému (a nedočkavě očekávanému) sériovému vozíku. Lidové vozítko Avia ročníku 1957 se od svého předchůdce na první pohled odlišovalo modernějšími, poněkud hranatějšími tvary, které si nezadaly se srovnatelnou západní konkurencí (např. s francouzským vozíkem Vespa 400). Základní koncepce s dvoudobým dvouválcem v zádi a třímístnou karoserií s odsouvací (a odnímatelnou) střechou zůstala zachována, letňanský vozík druhé generace však znatelně vyzpěl. Při nezměněném rozvoru 2050 mm byl rozchod předních i zadních kol rozšířen na 1100 mm,



vnější rozměry modernizované karoserie se blížily původním (délka 3200 mm, šířka 1330 mm a výška 1350 mm). Samonosná karoserie z duralového plechu měla včetně posuvné střechy hmotnost asi 70 kg, hmotnost prázdného vozíku se podařilo udržet na hodnotě 310 kg. Není bez zajímavosti, že konstruktéři uvažovali o tradičněji řešené karoserii s bočními dveřmi, nakonec však zůstali u původní odsouvací střechy. Byla poměrně lehká a zároveň ve výrobě levná, navíc v létě umožňovala jezdit buď se střechou odsunutou vzad, nebo vůbec bez střechy. Vítaným zlepšením byla malá vyklápěcí okénka na obou stranách, ale také solidní

**Poněkud aranžovaný živý obraz „výroba lidového vozítka Avia“ pod dobovým sloganem.**

**Jedno hotové a (v pozadí) jedno rozpracované vozítko v letňanské dílně.**





**Vzácný snímek hned dvou vozíků Avia druhé generace v otevřené a uzavřené verzi.**

se počítalo se zatížením podle vzorce  $3 \times 80 \text{ kg}$ , přičemž z celkové hmotnosti vozíku připadalo 47 % na přední a 53 % na zadní kola.

Během roku 1957 (a snad ještě i v roce 1958) vzniklo několik exemplářů vozítek Avia druhé generace, celkový počet se zřejmě nepřehoupl přes desítku. Navzdory poměrně úspěšným jízdním zkouškám a technologickým přípravám nakonec k sériové výrobě nedošlo a projekt lidového vozítka - navzdory někdejšímu vládnímu usnesení - v tichosti zesnul. Snad sehrálo svou roli i to, že vznikl v resortu ministerstva přesného strojírenství a nikoliv pod kuratelou ministerstva automobilového průmyslu, možná však jen někomu z odpovědných došlo, že tudy cesta nevede. Sen o skromném vozíku pro nemajetné motoristy však měl tuhou koříněk - už v září 1959 se na Brněnském veletrhu objevil čtyřkolový Vellorex. Ale o něm až zase někdy jindy.

**JAN TUČEK**

**V téhle podobě se lidové vozítko Avia připravovalo k sériové výrobě.**

zámky umožňující vozítko zajistit před nenechavci.

Do zdokonaleného a v trojici silentbloků uloženého pomocného rámu umístili konstruktéři nové poháněcí ústrojí ve společné skříni z lehké slitiny. Za základ posloužily válce, písty a klikové ústrojí motocyklového dvouválce Jawa 350, rozteč válců však byla zvětšena, nucené chlazení obstarávaly dva axiální větráky vřáhající zprava i zleva chladící vzduch pod plechový kryt připevněný shora na oba válce. Nechyběl elektrický spouštěč Magneton (elektroinstalace už byla tentokrát dvanáctivoltová), čtyřstupňová převodovka se zpátečkou byla uložena před rozvodovkou, řadící páčku měl řidič po levé ruce, na vnitřní stěně karoserie. Volant byl i nadále uprostřed vozidla, hřebenové řízení mělo dělený hřídel s křížovým kloubem těsně za přístrojovou deskou.

Bubnové brzdy dostaly nové kapalinové ovládání, dvanáctipalcové dělené ráfky nesly prototypové pneumatiky Barum rozměru  $4,25 \times 12$ . S motorem o výkonu 14 koní (10 kW) dokázal vozík flirtovat s rychlostí až 90 km/h, rozumná cestovní rychlost se pohybovala mezi 60 a 70 km/h a spotřeba paliva při ní zůstávala těsně pod hranicí 5,5 l na 100 km. Hlavní dvacetilitrovou palivovou nádrž (stejně jako náhradní kolo) konstruktéři umístili do předělu vozítka, v motorovém prostoru byla jen dvoulitrová vyrovnávací nádržka. Nevelký prostor pro zavazadla se podařilo vyšetřit za zadní dvoumístnou lavicí, podélně nastavitelné bylo jen sedadlo řidiče. Poněkud optimisticky



**Sejmutím odsouvací střechy se vozík Avia proměnil v třímístný roadster.**

