

První prototypy lidových vozítek Moravan (vlevo) a Avia (vpravo) na snímku z května 1956.

# Lidová vozítka Avia a Moravan

**V letech 1956 a 1957 vzbudila živý zájem veřejnosti lidová vozítka Avia a Moravan. V tomto a v příštím čísle *Automobil revue* si připomeneme jejich krátkou, ale zajímavou historii.**

Poválečné nadšení pro skromné dopravní prostředky se projevilo už v roce 1948, kdy se na pražské výstavě organizované tehdy ještě existujícím Autoklubem Republiky československé představily dvě desítky lidových vozítek, mezi nimiž profesionální konstrukcí vynikala autička Minicar Rudolfa Vykoukala a Lidovka Zdeňka Piláta, ale také futuristicky pojatý jednostopý Dálník Jana Andrlého. Žádný z těchto zajímavých projektů se však v podmínkách plánovaného hospodářství neuplatnil a myšlenka lidového vozítka zůstala na slepé koleji.

Změna nastala až o pár let později, tentokrát ovšem z popudu strany a vlády. Úkol zavést výrobu lidových vozítek se objevil v roce 1955 v návrhu směrnice pro druhou pětiletku (1956 až 1960) a v lednu 1956 jej do konkrétního zadání převedlo ministerstvo vnitřního obchodu. Vozítko mělo být čtyřkolové, pro tři dospělé osoby anebo dva dospělé a dvě děti, s motorem o výkonu asi 14 koní, spotřebou paliva do 5,5 l na 100 km a maximální rychlostí 80 km/h. Původně byly vývojem pověřeny čtyři národní podniky - České závody motocyklové Strakonice, Závody 9. května (Jawa) Praha-Pankrác, Letecké závody Letňany (Avia) a Moravan Otrokovice. V poněkud šibeničním termínu čtyř měsíců nakonec prototypy vozítek postavily jen letecké firmy Avia a Moravan, přičemž obě zvolily podobné konstrukční řešení.

**Vozítko Avia absolvovalo v roce 1956 na sedm tisíc testovacích kilometrů.**

Letňanský vozík se veřejnosti poprvé představil v prvomájovém průvodu roku 1956 v doprovodu portrétů vousatých klasiků, 9. května jej pak zástupci továrny předváděli v Praze na Strahově, zatímco na Pankráci ještě pokračoval vývoj „Jawamobilu“. Oba prototypy vozíků posuzovali odborníci při květnové oborové konferenci leteckého průmyslu a koncem měsíce přinesl jejich podrobný popis **Svět motorů**. O čtrnáct dní později jim dokonce patřila titulní strana **SM** a text pod snímkem sliboval, že „nejúspěšnější z navržených vozítek přijde v brzké době do výroby a již příští rok obohatí náš trh“.

První prototyp vozíku Avia měl rozvor náprav 2050 mm, metrový rozchod předních i zadních kol, byl dlouhý 3250 mm, široký 1250 mm a vysoký 1330 mm. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle a opatřena vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, vzadu uložený pomocný rám nesl poháněcí ústrojí, jehož srdcem byl vzduchem chlazený dvoudobý dvouválec z motocyk-

lu Jawa 350 opatřený větrákem podporujícím chlazení. Čtyřstupňová převodovka měla i zpátečku, jež se zapínala povytažením knoflíku na řadicí páce. Bubnové motocyklové brzdy se ovládaly mechanicky, řízení bylo hřebenové, přičemž volant konstruktéři umístili doprostřed, do podélné osy vozíku. V poněkud stísněném prostoru kabiny s odsouvací střešou totiž řidič seděl vpředu uprostřed, zatímco dva spolucestující měli k dispozici zadní nedělenou lavici a nohy si mohli natáhnout dopředu po obou stranách řidičova sedadla. Karoserie byla samonosná, z duralových plechů, přičemž před i zad využívaly stejné výlisky. Bez odsouvací střechy měla karoserie hmotnost pouhých 48 kg, hmotnost kompletního vozíku nepřevyšovala 340 kg, takže i se skromným dvouválcem dosahoval požadovanou rychlost 80 km/h.

První vozík Moravan s označením M 56 byl o něco menší než jeho letňanský konkurent. Při rozvoru 1800 mm a rozchodu 1000 mm vpředu

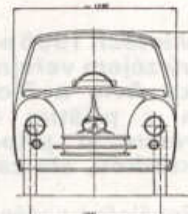


a 900 mm vzadu byl otrokovický výtvor dlouhý 2800 mm, široký 1200 mm a vysoký 1350 mm, vykazoval však o málo vyšší hmotnost - asi 380 kg. Koncepce s motocyklovým motorem 350 cm<sup>3</sup> v zádí a leteckým uspořádáním kabiny s odsouvací střechou a trojicí míst s řidičem vpředu uprostřed byla téměř stejná jako u vozítka Avia, Moravan se však už v prvním provedení mohl pochlubit dvanáctivoltovou elektroinstalací a elektrickým spouštěčem motoru. Zatímco letňanský vozík polykal stovky zkušebních kilometrů (mimo jiné s tříčlennou posádkou vystoupal na Radhošť), takže měl koncem léta 1956 najeto dobrých 7 tisíc km, v Otrokovicích se pustili do stavby druhého prototypu se zcela novou karoserií trambusového typu. Vozík s označením M 56 T měl rozvor 1700 mm, rozchod vpředu i vzadu rozšířený na 1100 mm, byl dlouhý 2810 mm, široký 1350 mm, vysoký 1300 mm a jeho hmotnost vzrostla na 370

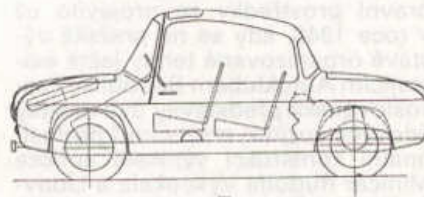


**Vozík Avia se na pražském výstavišti nezalekl ani jízdy po schodech.**

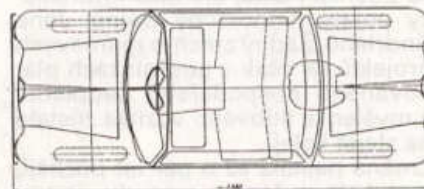
**Náčrtek uspořádání prvního vozítka Avia z roku 1956.**



**Druhý vozík Moravan M 56 T s trambusovou kabinou a klasickými dveřmi.**



**Vozík Avia druhé generace v zimě 1957 na pražském Václavském náměstí.**



kg. Svou roli sehrálo použití ocelového plechu na většinu dílů karoserie (jen střecha byla hliníková), ale také větší rozměry vozítka opatřeného klasickými bočními dveřmi. Ve druhém prototypu Moravan seděli řidič a spolujezdec vedle sebe, kromě dvoumístné verze však konstruktéři počítali i s prodlouženým provedením, v němž měla být dětská sedátka umístěna vzadu bokem ke směru jízdy. Do konce srpna 1956 absolvoval trambusový Moravan asi 1200 km a cestou z tehdejšího Gottwaldova do Prahy mu při cestovní rychlosti 60 km/h naměřili spotřebu 5,6 l na 100 km.

Po několika měsících však byly další práce na vozíku Moravan zastaveny a v roce 1957 ve vývoji lidového vozítka pokračovala už jen letňanská Avia. K tomu se ale vrátíme až v příštím čísle **AR**.

**JAN TUČEK**



AR 1/59