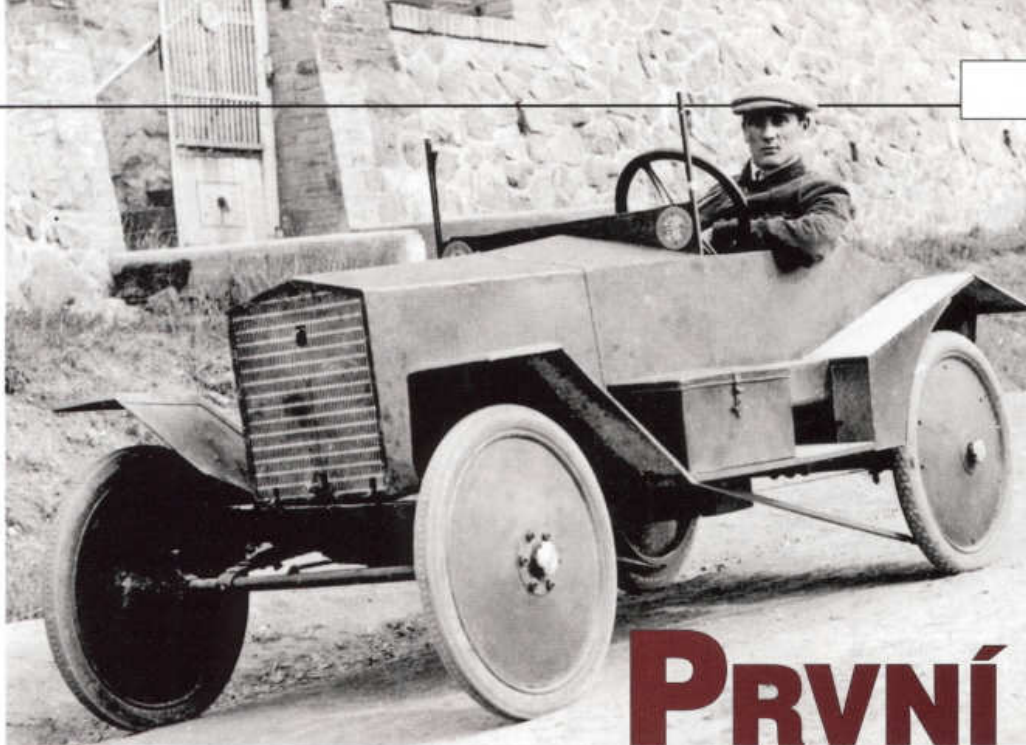


Foto archiv autora

◀ Cyclecar Novo v původní podobě s volantem vlevo a dvířky vpravo

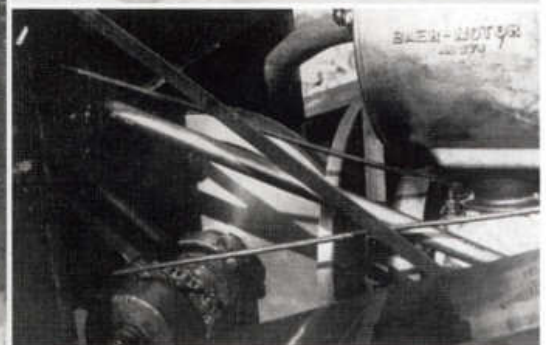
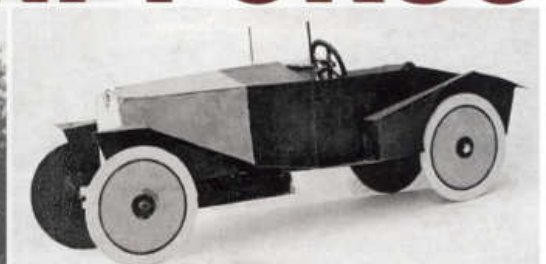
▼ Papírový model budoucího vozíku zhotovil Ing. Novotný v roce 1921



# PRVNÍ POKUS



Léto 1922 v Praze-Košířích  
a konstruktér za volantem vozíku Novo



Nepříliš kvalitní, ale o to vzácnější pohled  
na třecí převod cyclecaru

## JAN TUČEK

**B**řetislav Novotný (1892–1965), rodák z moravského Hulína, odmaturoval v roce 1911 na brněnské reálce a titul leteckého inženýra získal v belgickém Lutychu. Vzdělání si doplňoval i v Paříži, v létě 1914 se však musel vrátit a narukovat v rakouském stejnokroji do první světové války. Brzy po skončení válečného konfliktu se rozhodl věnovat automobilové konstrukci, zejména myšlence lidového vozu. Při pobytu ve Francii mu učarovaly lehké a cenově dostupné cyclecary, vozíky jednoduchých tvarů s převážně dvouválcovými motory. Na projektu svého prvního malého vozu zahájil práci v roce 1921, nejprve v malé dílně v Brně, později v garáži v Praze-Košířích. Začal papírovým modelem a skicami, poté se rovnou pustil do stavby. Na snímku pořízeném patrně v předjaří 1922 už hrdě sedí za volantem svého výtvoru, vozíku jedno-

**Před devadesáti lety,  
v červenci 1922, představil  
Ing. Břetislav Novotný  
svůj první pokus o lidový vůz.  
Byl to cyclecar Novo...**

duchých hranatých tvarů se zalomenými blatníky. Pozornost zaslouží i to, že první verze vozíku měly podle francouzského vzoru volant vlevo, dvířka byla jen na pravé straně. Elektrické světlomety konstruktér vestavěl do stěny nesoucí rám čelního skla. V meziválečném Československu se však jezdilo vlevo a bylo dobrým zvykem mít volant na pravé straně. Definitivní verze cyclecaru Novo, kterou tvůrce předváděl novinářům počátkem července 1922, už odpovídala místním zvyklostem. Volant byl vpravo, na pravém boku ve svislé poloze při-

pevně náhradní kolo, zatímco dvířka konstruktér přemístil na levou stranu karoserie. Přední blatníky dostaly pohlednější tvar, elektrické světlomety byly nyní vpředu, na obvyklém místě vedle masky. Otevřená dvoumístná karoserie měla v zádi vyklápěcí nouzové sedátko pro jednoho dospělého nebo dva dětské pasažéry. Karoserie byla polosamonosná, robustní plechová podlaha snýtována s celokovovou nástavbou. Při rozvoru náprav 2,3 metru a metrovém rozchodu předních i zadních kol byl cyclecar dlouhý kolem 3,2 m a s nataženou plátěnou střechou doplněnou nasazovacími bočními okénky měřil do výšky 1,4 metru. Obě nápravy vozíku Novo byly tuhé, nesené podélnými čtvrteliptickými listovými pery, lanky ovládané bubnové brzdy byly jen vzadu. Pohon obstarával za přední nápravou uložený dvoudobý řadový dvouválec o objemu 770 cm<sup>3</sup> (ø 70 x 100 mm) a výkonu 12 k (9 kW). Byl opatřen vzduchovým chlazením,



ventilátor proháněl proud vzduchu okolo válců v hliníkovém plášti, a také doplňkovým chlazením olejem. Dvouválec nesl označení Baer-Motor a byl to výrobek berlínské firmy Paul Baer GmbH Motorenfabrik.

Na motor navazoval třecí převod, který plnil i funkci spojky. Kolmo na setrvačnik dosedal hliníkový kotouč s pryžovým obložení, jenž se dal pomocí páky umístěné uprostřed palubní desky posouvat vodorovným směrem doleva a doprava. Kulisa řazení

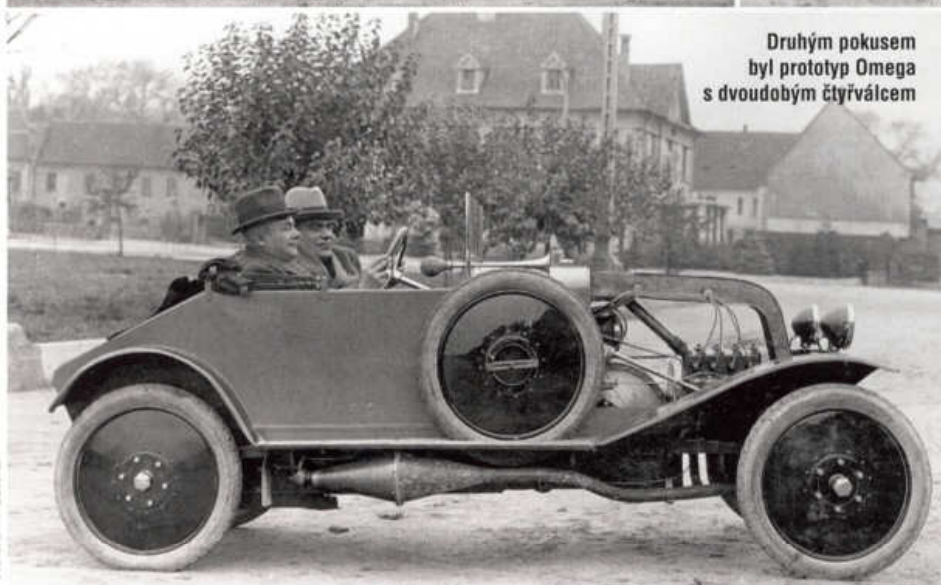
**Novo s pravostranným řízením a dvířky v levém boku karoserie ▶**



Při rozvoru náprav 2,3 m byl cyclecar dlouhý málo přes tři metry



Novo s nataženou plátěnou střechou a vykloněným sedátkem v zádi



**Druhým pokusem byl prototyp Omega s dvoudobým čtyřválcem**



**Omega s nataženou střechou při předvádění v Brně v roce 1923**

měla vlevo polohu zpětného chodu, vpravo pak pět poloh pro jízdu vpřed. Posouváním převodového kotouče od středu setrvačniku dále doprava se zvyšovala rychlost jízdy. Roli sekundárního převodu plnila dvojice válečkových řetězů. Předloha mezi řetězy přenášejícími točivý moment k zadní nápravě měla své místo pod sedadlem řidiče. Cyclecar o hmotnosti kolem 400 kilogramů dokázal na rovině uhánět rychlostí až 70 km/h a jeho tvůrce novináře ujišťoval o naprosté spolehlivosti třecího převodu i celého vozíku. Údajně jej úspěšně testoval i v Krkonoších.

Na zavedení výroby ovšem prostředky neměl, a tak se v pražském česky i německy

psaném tisku objevily v polovině července 1922 zprávy o tom, že Ing. Novotný vyjednával se zahraničními zájemci o prodeji licence. Nejspíš to však byl jen jeden z reklamních triků podnikavého konstruktéra, jímž chtěl přilákat potenciální investory a jejich kapitál. V roce 1923 postavil Ing. Novotný další prototyp prakticky stejně koncipovaného lidového vozu jménem Omega, tentokrát poháněný vodou chlazeným dvoudobým čtyřválcem 600 cm<sup>3</sup> o výkonu 10 k (7,5 kW). Chladič měl poněkud nezvyklé uspořádání, zabíhal až nad motor a tvořil rám kapoty. Vůz s rozvorem prodlouženým na 2,45 m a celkovou délkou těsně pod hranici 3,5 m měl opět

třecí převod, jen o málo zdokonalený tím, že se pryžové obložení hliníkového kotouče dalo snadněji vyměňovat. Zachován zůstal i sekundární řetězový převod.

V létě 1923 se s vozem Omega seznámili vedoucí představitelé brněnské Zbrojovky a po krátkých předváděcích jízdách se s Ing. Novotným dohodli na zavedení sériové výroby v roce následujícím. Během příštích měsíců automobil dostal upravenou karoserii s klasicky tvarovaným chladičem a také nové jméno Disk. Prvních pět zkušebních exemplářů vyjelo na silnici v listopadu 1923 a odstartovalo tak dobře známé fiasko, o němž jsme již několikrát psali.

Životního úspěchu se Ing. Břetislav Novotný dočkal až na přelomu dvacátých a třicátých let, kdy jím zkonstruované malé jednoválcové a dvouválcové vozíky Aero 500 a 662 přispěly k motorizaci Československa. ■