

Málem zapomenutá Enka



istotně ať
odlový
lesidan
akně om
dvostřísu
odvatekn

Předchůdce Enky - vozík se vzduchem chlazeným motorem 350 cm³.

Před nedávnem uplynulo sedm-
desát let od vzniku malého li-
dového vozu Enka a 1. prosince
si připomeneme stejné výročí
dne, kdy její konstruktér - ing.
**Břetislav Novotný - nastoupil
k firmě Aero a Enka se začala
měnit v Aero 500.**

Ing. Břetislav Novotný (1892-1965)
vytvořil ve dvacátých letech několik
lidových automobilů s dvoudobými
motory. První byl lehký cyclecar
jménem Novo s dvouválcovým mo-
torem a jednoduchou dvoumístnou
karoserií, který vyjel do světa v létě
1922. Dobový tisk o něm psal velmi
optimisticky, kamenem úrazu se
však stal nespolehlivý třecí převod.
Ing. Novotný tehdy našťástí neměl

dostatek kapitálu k tomu, aby pro-
jekt Novo dospěl k většímu fiasku.
To se stalo až v případě dalšího po-
kusu, tentokrát s větším lidovým au-
tomobilem vybaveným dvoudobým
čtyřválcem opět nešťastně
spojeným s třecím převodem. Vůz,
který původně nesl jméno Omega
a v režii brněnské Zbrojovky se v le-
tech 1923 a 1924 v malých počtech
vyráběl pod značkou Disk, přinesl
svému tvůrci trpké rozčarování,
s nímž na podzim roku 1924 opu-
štil Brno.

Během následujících dvou let pra-
coval ing. Novotný na řadě dalších
návrhů malých automobilů s dvou-
dobými motory, tentokrát však již
byl opatrnější při snaze o jejich re-
alizaci. Během několika cest do za-
hraničí porovnával své představy
s francouzskými a německými kon-
strukcemi, rozebral příčiny svých
dosavadních neúspěchů a rozhodl
se: dvoudobý motor ano, třecí pře-
vod už nikdy! V roce 1926 se v díl-
nách firmy Varvažovský v Praze-
Hořešovicích pustil do vývoje
a přípravy výroby zcela nového



vzduchem chlazeného dvoudobého
jednoválce o objemu pouhých 350
cm³, jenž měl pohánět lehký lidový
vozík třímetrové délky. Během let
1926 a 1927 prošel projekt řadou pe-
ripetií, ing. Novotný se i s materiá-
lem stěhoval z Dělnické do Osadní
ulice do dílny pana Košaře, zatímco
po Praze sháněl výrobce levných ka-
roserií a hlavně - spolehlivého pře-
vodného ústrojí, tentokrát ovšem už
s klasickým spojovacím hřídelem
a třístupňovou převodovkou. Tu na-
koniec ing. Novotný umístil dozadu,
do kompaktního celku spolu s po-
háněnou nápravou.

Autíčko mělo vcelku úhledné tvary,
dvoumístná otevřená karoserie
(vznikla v malé karosárně kdesi
v Kobylisích) se obešla bez dveří -
nastupování a vystupování usnad-
ňovaly okrouhlé výřezy v obou bo-
cích. Vzduchové chlazení motoru
poněkud kamuflovala stylizovaná
maska vytvářející iluzi chladiče. Vo-
zík dosahoval největší rychlosti ko-
lem 50 km/h, velmi dobře zdolával
stoupání a choval se vcelku hospo-
dárně, jeho jízdni vlastnosti však
nebyly slavně - podepsala se na
nich čtvrtelitrická listová pera ne-
valné kvality nesoucí trubkovou
přední nápravu.

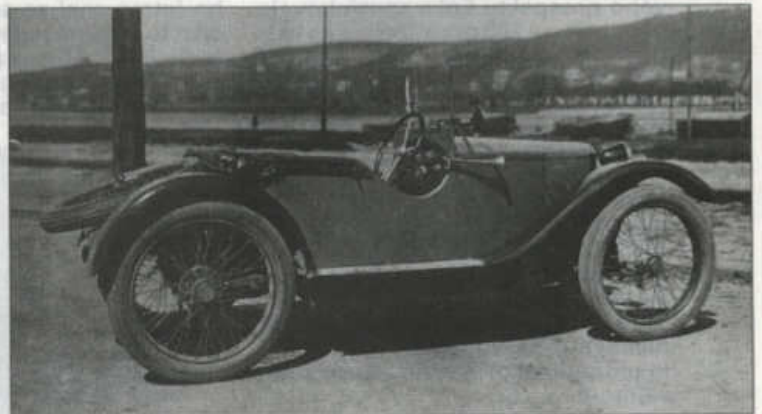
V tehdejší kontextu se však nový
projekt zdál být životaschopným,
zejména když ing. Novotný původní
vzduchem chlazený motor 350
cm³ nahradil výkonnějším jedno-
válcem bezmála půllitrového obje-
mu a hlavně - opatřeným kapalino-
vým chlazením.

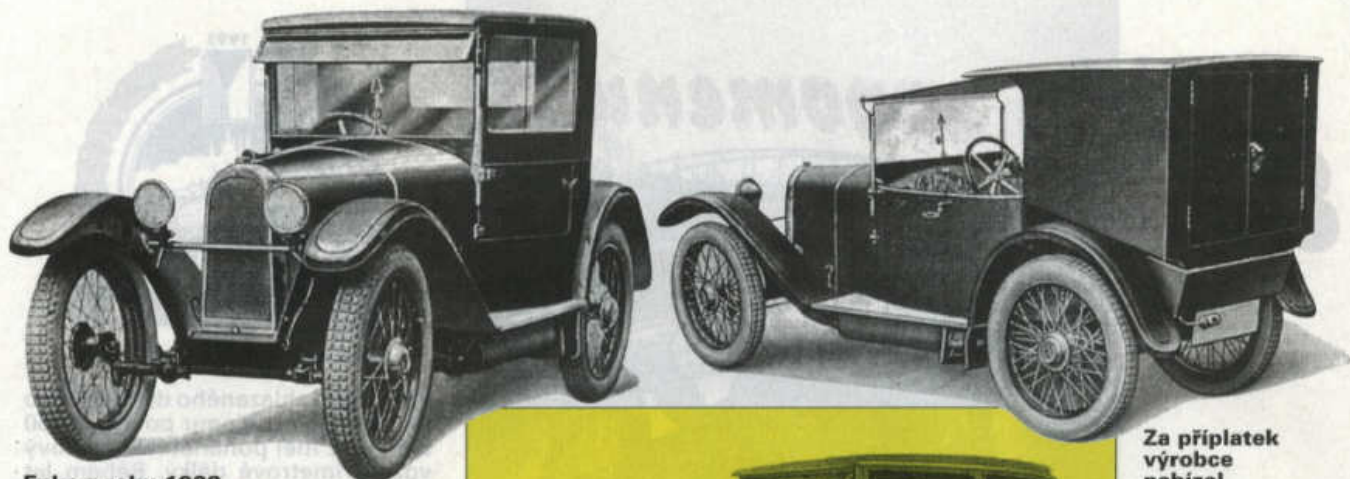
K původní dvojici ing. Novotný-Ko-
šař se připojil třetí muž, František
Kolanda, nejstarší syn z pražské tis-
kařské rodiny. Coby rozený podní-
katel (prý s náturou burziána) hod-



Prototyp ing. Novotného neměl dveře, jen výřezy v bocích karoserie.

Zajímavý „letecký“ záběr pořízený na dvoře Košařovy dílny.





Enka z roku 1928 s odnímatelnou pevnou střechou.

lal vydělat peníze na výrobě a prodeji lidových automobilů. Přinesl potřebný kapitál, firma se přestěhovala do nových prostor v průmyslovém objektu Štrasburk v Praze-Karlíně a dostala nové jméno: Továrna na automobily F. Kolanda a spol. Ještě koncem srpna 1928 však Motor Revue psala: „Známa továrna speciálních nástrojů, strojů a přístrojů, firma Košař, uváděná pod jménem Enka, provedla úspěšné pokusy s novou konstrukcí auta od inž. Novotného, která se plně osvědčila a chystá se k výrobě první série asi 150 kusů.“

Enka, jejíž pojmenování vzniklo z počátečních písmen jmen Novotný a Kolanda (však také značkou byla písmena NK v dvojitém kruhu), měla rozvor 2150 mm, metrový rozchod kol vpředu i vzadu, brzdy jen na zadních kolech a drátová kola s centrální maticí opatřená pneumatikami 27 x 4 (resp. 700 x 100). Dvoumístná otevřená karoserie s třetím nouzovým sedátkem v zádi měla dvířka jen na levé straně (volant byl ovšem vpravo), byla dlouhá 3100 mm, široká 1150 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoká 1400 mm.

Kapalinou chlazený jednoválec s vrtním 85 mm a zdvihem 88 mm dával z objemu 499 cm³ výkon 10 koní (7,4 kW) a spolu s třístupňovou převodovkou u zadní nápravy uděloval autíčku o hmotnosti kolem 350 kg rychlost až 60 km/h. Podle dobového prospektu Enka spotřebovala 6 l benzínu a 200 gramů oleje na každých sto kilometrů, do nádržky umístěné na dělicí stěně za motorem se vešlo 16 litrů cenné tekutiny. Součástí standardní výbavy byl elektrický startér Bosch a světlomety téže značky, tachometr s hodinami a ruční houkačka, elektrická byla za příplatek stejně jako zámek dvířek a tlumiče pérování. Zákazník si mohl připlatit i na odnímatelnou pevnou střechu s posuvnými bočními okny, popřípadě na užitkovou nástavbu, jež se na otevřený vůz dala jednoduše připevnit a zase z něj sejmut.



Za příplatek výrobce nabízel pro Enku užitkovou nástavbu.

Enka ročníku 1929 coby limuzínka s karosérií Weymann.

Během podzimu 1928 se Enka skutečně začala vyrábět, oněch 150 kusů první série však bylo číslo velmi nadnesené. Patrně během let 1928 a 1929 vznikly jen dvě desítky automobilů této značky, přičemž ještě v říjnu 1929 Enka nechyběla na pražském autosalonu, kde už jí konkuroval nevládní bratříček jménem Aero 500. Ten byl bezprostředním pokračovatelem Enky - jeho konstrukci také vytvořil ing. Novotný. Jak k tomu došlo?

Jednoho podzimního dne roku 1928 se obchodní ředitel firmy Aero pan Václav Šorel vracel z centra Prahy do továrny ve Vysočanech. U křižovatky na Balabence jeho šestisedadlový Fiat se šoférem hbitě předjel maličký vozík neznámé značky a o sto šest upaloval dál. Ředitel Šorel nařídil řidiči, aby toho blázna předjel a zablokoval mu cestu. Ze zakukleného jezdce se po sejmutí brýlí vyklubal ing. Novotný a zle oběma pánům vyčinil. „Mohli jste mne zabít“, vyčítal Šorelovi, kterého letmo znal ze společnosti. „Na čem to vlastně jedete? vyzvídal pan ředitel, jehož firma zatím marně hledala vhodnou konstrukci pro doplňkovou výrobu automobilů. Ing.

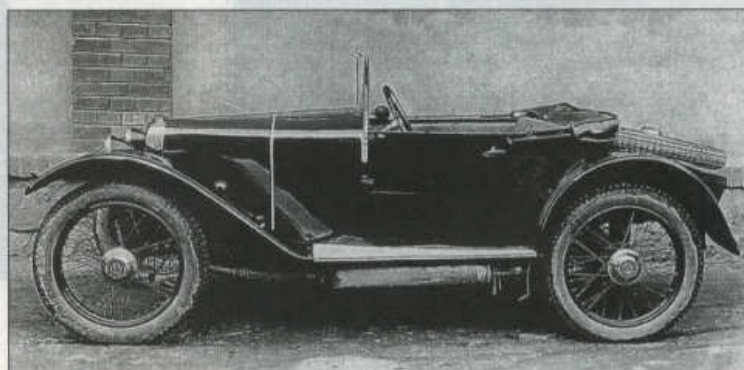
Novotný se vmlouval, že je vázán smlouvou a nesmí nic prozradit, ale nakonec se nechal přemluvit. Další sobotu odpoledne se sešli kdesi za Vysočany, pan Šorel se v autíčku svezl a byl spokojen.

Už 1. prosince nastoupil ing. Břetislav Novotný jako konstruktér k firmě Aero a Enka se během následujícího půlroku proměnila v Aero 500, legendární „cililink“. Ale to už je jiná historie, zde si jen připomeňme, že málem zapomenutá Enka tak docela nezmizela ze světa. Jeden exemplář s vzácnou limuzínkovou karosérií Weymann odpočívá v depozitáři pražského Národního technického muzea a víme, že nejméně tři další vozíky - byť v nepříliš utěšeném stavu - jsou v rukou soukromých sběratelů.

JAN TUČEK



Enka ve standardním otevřeném provedení z let 1928 a 1929.



8e) 11 9A