



AERO - MALÝ VŮZ PRO VELKÉ CESTY

Historie československého automobilu "Aero" z období mezi dvěma světovými válkami začala podobně jako u mnoha jiných výrobců automobilů v té době. Letecká továrna Aero, založená v r. 1919, hledala v průběhu dvacátých let náhradní výrobu za nepravděpodobné dodávky letadel. První nesmělé pokusy o výrobu tříkolek vystřídala výroba sidecarů pro motocykly dovozené i domácí, a zakázkových karoserií podle patentu Weymann na podvozcích nejrůznějších značek automobilů. Odtud byl jen krůček k vlastní výrobě celých vozů - šlo jen o to najít vhodnou konstrukci. Záměrem byl vůz malý, levný výrobně i v provozu, určený dosud opomíjené vrstvě méně majetných zájemců jako náhrada motocyklu s příživným vozíkem.

Jak už to v klíčových momentech historie - a nejenom motoristické - často bývá, náhoda poskytla Dr. Vladimíru Kabešovi, majiteli firmy Aero, řešení právě včas. Když jednou jel obchodní ředitel továrny V. Sorel do zaměstnání, předjížděl v zapadlé uličce malý hbitý vozík, který mu hned padl do oka. Řídl jej sám jeho konstruktér ing. Břetislav Novotný. Tento dvoudobý jednoválec ENKA se marně snažil prosadit na trhu - kusová výroba nemohla konkurovat velkovýrobcům. Firma Aero tak převzala koncem roku 1928 rozpracované vozy a angažovala i jejich konstruktéra, o kterém je třeba říci jako o hlavním tvůrci první aerovky něco více.

Ing. B. Novotný nebyl v době jejího vzniku žádným nováčkem v oboru konstrukce automobilů. Stejně jako továrna Aero hledala i brněnská Zbrojovka po skončení 1. světové války vhodnou výrobní náplň jako doplněk a částečnou náhradu výroby zbraní. Vedení firmy usoudilo, že poptávka po malých a levných vozech by mohla být zárukou úspěšného podnikání. Tehdy nastoupil do podniku mladý konstruktér ing. Novotný, který dokončil své studium v Paříži a Lutychu a hned v r. 1923 se pustil do návrhu a stavby malého vozu. Pro jeho pohon navrhl nejprve jednoválec 250 cm³; po jeho úspěšných zkouškách se přešlo k dvoudobému čtyřválcí 600 cm³ / 12 HP/. Tím se brněnská Zbrojovka stala prvním výrobcem automobilů s dvoudobým motorem v československu. Původní název vozíku "Omega" byl změněn na "Disk" podle plynulé měnitelného převodu rychlostí třecími kotouči, které nahrazovaly rychlostní skříně se spojku, takže vůz měl jen dva pedály. Během let 1924-25 se vyrobilo asi 150 kusů; to už ovšem jiná skupina konstruktérů vytvořila první z vozů značky "Z" a ing. Novotný po pokusech s vozem poháněným vrtulí přesídlil do Prahy. Zde se v roce 1925 zrodil pratec aerovky - malý vůz s dvoudobým motorem 350 cm³ vzduchem chlazeným. Prototyp byl zhotoven u firmy Varvažovský, která však nemohla zajistit hromadnou výrobu. Proto se ing. Novotný snažil najít výhodnější výrobní základnu - nejprve u firmy Košař, později získal finanční podporu p. Kolandy. To již měl vozík dvoudobý vodou chlazený jednoválec 500 cm³ a své jméno ENKA, a ing. B. Novotný zdatného spolupracovníka - svého bratra Hostivítu. Tak se zrodil v roce 1927

přímý předchůdce prvních aerovek, nesoucí již jejich podstatné znaky. Vzhledem k finančním a výrobním potížím však bylo postaveno jen několik málo desítek vozů.

Během pěti měsíců byla konstrukce Enky přepracována a byly vyrobeny tři prototypy. Vůz dostal líbivou karoserii podle návrhu J. Voříška a stejně jako prototypy byla i nultá serie 10 kusů podrobena náročným zkouškám. Veřejnosti byl automobil Aero 10 HP / A 500 / oficiálně představen na XXI. Automobilové výstavě v Praze ve dnech 26. - 31. října 1929. První vůz první stokusové serie byl hotov 1.5.1930; ještě před zahájením prodeje aerovek byl jejich příznivci ustaven Aero Car Club Praha.

Hlavní rysy malého lidové automobilu Aero - jednoduchost pohonného agregátu, samonosná karoserie, nízké náklady na výrobu a tudíž i prodejní cena, nenáročná obsluha, provoz a údržba a v neposlední řadě i kouzlo těchto svižných vozíků přilákalo k jeho koupi zejména sportovně založené zájemce mladší generace, z níž pocházela řada významných závodních jezdců. Patřilik nim zejména Bohumil Turek, který se proslavil zvláště dálkovými rekordními jízdami s vozy Aero, bratři Pohlové, V. Formánek, M. Sochor, M. Sotl a mnoho dalších.

Od aerovek se záhy požadoval větší výkon a tak přišla v roce 1931 továrna se silnějším typem - dvoudválcem A 18 HP / 662 cm³/. Byla-li pětistovka nejmilejší malou aerovkou, byla Aero 662 svými výkony jistě nejlépejší. V rukou již zkušených závodníků šla od úspěchu k úspěchu. K největším patřilo vítězství posádky Turek-Nahodil-Turková v hvězdicové jízdě ADACu k berlínskému autosalonu 1931 nad daleko silnějšími vozy. V následujícím roce pak přišla legendární Turkova vytrvalostní jízda "30 000 km za 30 dní", při níž absolvoval dvakrát denně trasu Praha-Brno-Praha. Velkými sportovními výkony byla jízda tří vozů do severní Afriky "Aerospezor 1933". Aby se odstranil objemový handicap ve třídě do 750 cm³, bylo několik desítek vozů vybaveno motory tohoto objemu. Výkonný vůz přitom vyběhl k použití speciálních sportovních karoserií pro náročně jezdce.

V roce 1933 osadil ing. B. Novotný - ve snaze zachovat svou koncepci vozu - do upraveného podvozku s pozměněnou karoserií motor 1000 cm³. Pro svou neobyčejnou dynamičnost získal "litr" ihned přezdívku "silniční štika". Proslavil se vítězstvím tříčlenného týmu Aero v soutěži Československem 1933 a přispěl k vítězství týmu v závodě "1000 mil čs.". Pro motoristickou Evropu bylo sensací umístění B. Turka v Rallye Monte Carlo 1934 - 3. místo v kategorii a 9. celkově ze 196 startujících při volbě nejtěžší trasy z Athén. Hned nato přišla vzrušující jízda "Modrého Teamu Aero" do severní Afriky. Šest žen a dva muži ujeli 13 135 km za 20 dní dálkovou jízdou, cílenou k Pražskému Autosalonu. Bezprostředně poté se vydali s jedním vozem této výpravy mladí inženýři Holas a Navarra do Afghánistanu.