

A



Aero 1912–1914

Paleček & Co., Praha-Karlín

S vysočanskou firmou Aero pojí malou firmu Paleček & Co. pouze název a orientace výroby na malé automobily, jinak nemají společného vůbec nic. Pod značkou Aero byly v Karlíně vyráběny dva typy malých osobních automobilů: **typ B** měl dvouválcový, vodou chlazený motor, třecí převod, pneumatiky 650 × 65", s otevřenou dvoumístnou karoserií vážil 350 kg a dosahoval rychlosti 65 km/h při spotřebě 6 l / 100 km. Do **typu D** byl montovaný čtyřválcový motor s rozvodem SV o výkonu 10,3 kW / 14 k (vrtání × zdvih 65 × 115 mm, 1 525 cm³) s třístupňovou převodovkou. Nejvyšší rychlost byla rovněž 65 km/h, cena 3 200 korun. Firma Paleček & Co. se později specializovala na automobilové příslušenství a v odborném tisku se o ní můžeme dočíst i v roce 1926. Podle statistik byla evidována v Praze dvě auta nesoucí tuto značku ještě v říjnu roku 1924.

Aero 1929–1947

Aero, továrna letadel Dr. Kabeš, Praha-Vysočany

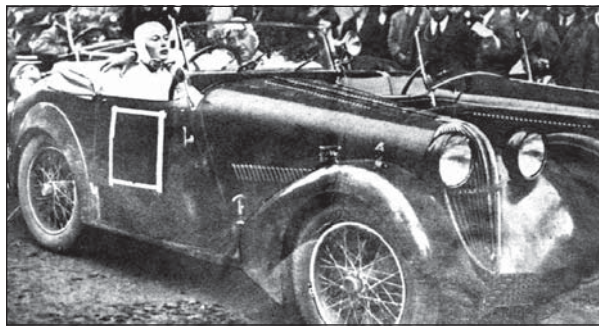
Letecká továrna Aero se původně zabývala výrobou a opravami letadel. V době menší poptávky byl její výrobní program rozšířen o letecké vrtule, motocyklové sajdkáry americké i vlastní konstrukce a od roku 1925 o automobilové karoserie podle licence Weymann. Ještě předtím se několik konstruktérů továrny Aero zabývalo stavbou jednoduchých cyclecarů: Ing. Vlasák v roce 1921, V. Sladký v roce 1925 a Ing. František Štydl v roce 1927. Ani jeden z nich se neujal. Obchodní ředitel firmy Aero Josef Šorel tehdy nabídl konstruktérovi automobilu Enka, Ing. Břetislavu Novotnému, možnost vyrábět svá malá auta v továrně Aero. Tak vzniklo několik kusů sestavených ze součástek vyrobených ve firmě Enka, ale první skutečné Aero bylo představeno až v květnu 1929. Technickým ředitelem byl tehdy Ing. Antonín Husník a šéfkonstruktérem Ing. Břetislav Novotný.

Firma Dr. Vladimíra Kabeše (1886–1947) vstoupila na automobilový trh jednoduchým cyclecarem **Aero 10 HP**, poháněným vodou chlazeným dvoudobým jednoválcem 494 cm³, s kuželovou spojkou, třístupňovou převodovkou a zadní nápravou bez diferenciálu. Brzdy byly pouze na zadních kolech a motor se startoval pákou u přístrojové desky, elektrický startér byl pouze za příplatek. Na podvozek byly montovány tři druhy karoserií: roadster, faux-kabriolet a kupé s pevnou střechou, všechny 2 + 1 sedadlové, s dvířky pouze na jedné straně. Celkem bylo vyrobeno 1 359 kusů.

Tento typ byl v roce 1932 nahrazen vyspělejší modelem **662** (podle objemu 662 cm³) o výkonu 13,2 kW / 18 k s brzdami na všech kolech. Majitele si našlo už 2 615 kusů a nejoblíbenějším byl dvoudveřový roadster 2 + 1, v nabídce však byly i čtyřsedadlové sedany s ocelovou karoserií na dřevěném rámu. Vrcholným provedením této modelové řady se stal typ **Aero 1000**, vyrobený ve 236 kusech, poháněný dvouválcem o objemu 999 cm³ a výkonu



Aero 500, rok výroby 1930



Slečna V. Vlčková, známá jako Miss Rudý ďábel, na svém Aero na startu 1 000 mil československých v roce 1933

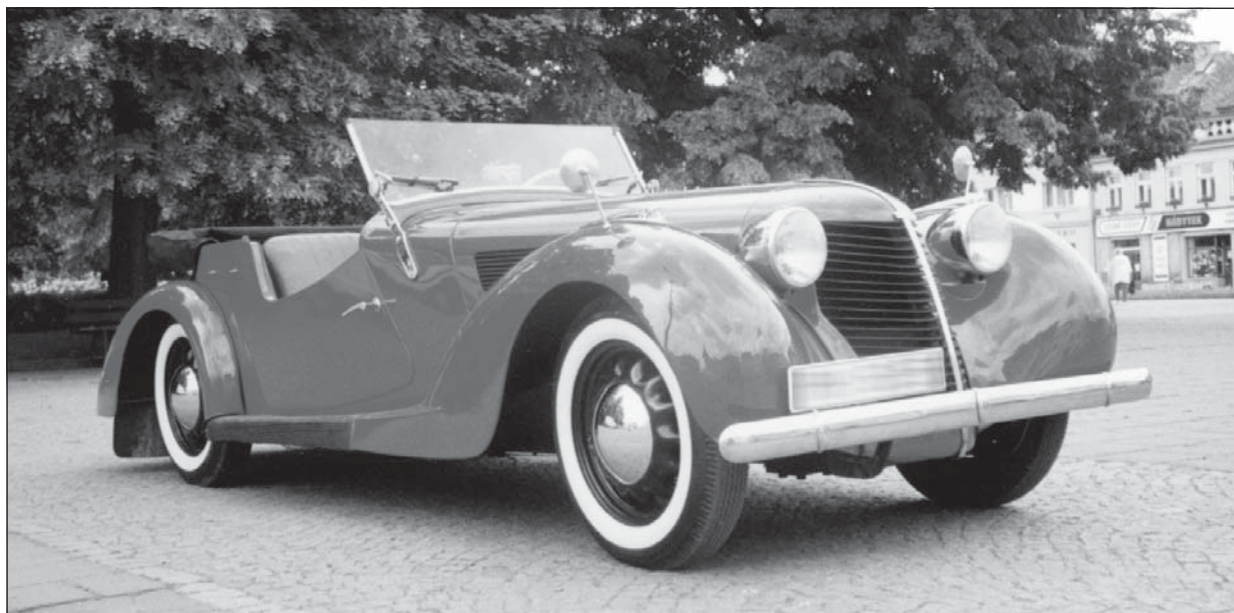
19,1 kW / 26 k. V roce 1931 Aero 500 stálo 18 800 Kč, Aero bylo za 662 22 300 Kč, o rok později se po zlevnění prodávaly za 17 300, resp. 21 100 Kč.

Celkem bylo vyrobeno 4 210 vozů Aero 500/662/1000, které byly velmi úspěšné i ve sportu. Nejznámějším propagátorem aerovek byl Bohumil Turek. Během vytrvalostní jízdy na 30 000 km, kterou absolvoval za 30 dnů, dvakrát denně jezdil trasu Praha–Brno–Praha. Na dálkové jízdy z Prahy do Benátek mu stačilo 43 hodin, z Prahy do Paříže 16,5 hodiny a na Rallye Monte Carlo skončil roku 1934 třetí ve své kategorii.

Koncem února 1934 vyrazila čtyři modrá Aera 1000 na pout' severní Afrikou. Modrý team projel trasu 13 135 km z Prahy přes Frankfurt, Marseille, Alžír, Casablancu do Marrakéše a zpět tehdejšími španělským Marokem do Ceuty přes Madrid, Paříž, Norimberk do Prahy za 40 dní. F. A. Elstner (autor knihy Aero, malý vůz na velké cesty) tehdy bezpečně provedl Afrikou sportovkyně paní Slavíkovou, Elstnerovou, Martenovou, Veselou a slečny Vlčkovou a Kavalierovou. Výprava propagovala Československo nejen po sportovní stránce, ale zasloužila se rovněž i o propagaci jeho průmyslové výroby. Modrý tým s sebou totiž vezl ukázky českého skla, vzorky pneumatik, školní mapy a atlasy. V cizině byl o netradiční výpravu velký zájem a všude je čekalo bouřlivé přivítání.

V roce 1934 z továrny odešel Ing. B. Novotný a šéfkonstruktérem se stal Ing. Zdeněk Michl ze známé motocyklové firmy Orion ve Slaném.

Neméně populární než slavný „cinkáč“ byl vůz **Aero 30**, dílo konstruktéra Ing. Bašky. Tato auta s pohonem předních kol měla plošinové rámy a nezávislé zavěšení všech kol, mechanické brzdy a třecí tlumiče. I nyní byly motory dvoudobé a vodou chlazené (s čerpadlem a ventilátorem), ale na rozdíl od motorů DKW měly aerovky deflektorové písky z lehkých slitin a motory montované podél, ne napříč. Jednotlivý dvouválec měl výkon 20,6 kW / 28 k při 3 500 ot./min a auto s ním dosahovalo rychlosti 105 km/h. Výroba v letech 1934, 1935 a 1937 byla 920, 820 a 1 277 kusů. Bohumil Turek roku 1935 projel s Aero 30 po Sovětském svazu více než 10 000 km za šest týdnů. Po válce, v letech 1946–1947, bylo Aero 30 s upravenou přední maskou a synchronizovanou převodovkou vyrobeno v sérii asi 500 kusů, z čehož 200 bylo exportováno do Francie a 100 do Belgie. V Československu se roku 1946 prodávalo po 67 000 Kčs a celkem bylo vyrobeno 7 425 kusů tohoto typu.



Aero 30 roadster

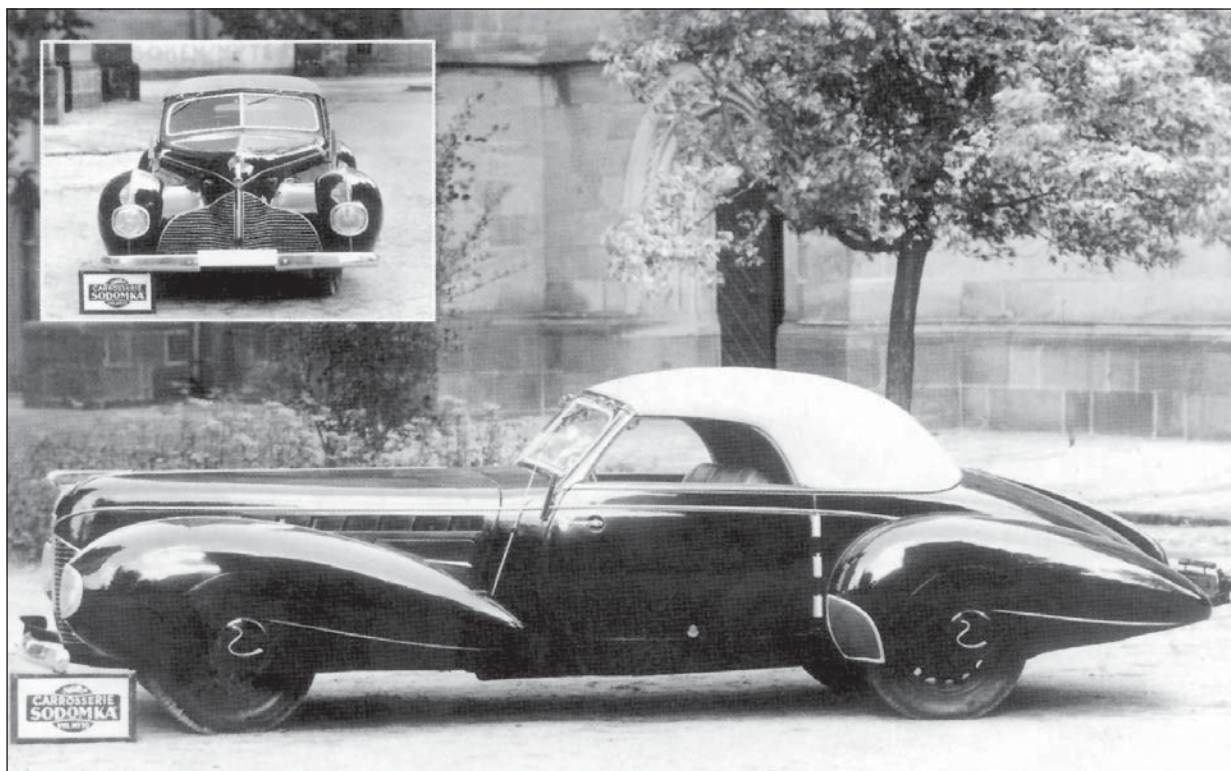
Nejvýkonnější sériově vyráběnou aerovkou byl typ **Aero 50** se čtyřválcovým motorem o dvojnásobném objemu (1 997 cm³) a výkonem 35,3 kW / 48 k, ostatní charakteristiky byly podobné modelu Aero 30. Sedan vážil 1 050 kg (roadster 950–980 kg) a dosahoval rychlosti 125 km/h, i když při vyšších rychlostech byl v porovnání s litrovým dvouválcem hůře ovladatelný. Do konce roku 1940 bylo prodáno 1 200 aut a své zákazníky si „padesátky“ našly i v Maďarsku, Rumunsku nebo pobaltských zemích.



Aero 50 se Sodomkovou kabrioletovou karoserií z roku 1938

Autorem karoserií všech automobilů Aero byl letecký konstruktér, výtvarník a fotograf Josef Voříšek (1902–1980), ale velmi plodnou byla také spolupráce automobilky Aero s vysokomýtskou Továrnou karoserií Josef Sodomka, datující se rokem 1936. Tehdy tam bylo vyrobeno 55 sportovních kabrioletových karoserií na podvozku Aero 30. O rok později dodali do Vysokého Mýta už 160 podvozků Aero 30 a 50, potom už byly karosovány výhradně „padesátky“: roku 1938 to bylo 25 kusů, v roce 1939 55 kusů, v roce 1940 11 kusů a posledních 24 kusů bylo dokončeno v roce 1941. Nejpozoruhodnější byla série šesti kabrioletů Aero 50 Dynamic s blatníky do poloviny zakrývajícími přední i zadní kola. První z nich dostal Vladimír Kabeš junior od otce ke svým 21. narozeninám v lednu 1939. Jeden exemplář se dostal až do USA a kolem roku 1985 byl, už zrestaurovaný, zařazen do sbírek automobilového muzea Blackhawk Collection v Kalifornii.

Po válce bylo připraveno několik prototypů, které měly nahradit typy A 30 a A 50. Byly menší, s objemem válců 746 cm³ (vyvinutý už v roce 1939) pro **Ponny** a 1 491 cm³ (vyvinutý v roce 1942) pro **Rekord**. Motory byly



Čtyřsedadlový kabriolet Aero 50 Dynamic s karoserií Sodomka, jeden ze šesti kusů, z roku 1939

tradičně dvoudobé, převodovky synchronizované a brzdy hydraulické. Oba typy zkonstruoval Ing. Hostivít Novotný, bratr Břetislava Novotného, ale ve znárodněném automobilovém průmyslu už pro ně nebylo místo. Aero 750 Ponny poháněl tříkanálový dvouválcový motor o výkonu 15,4 kW / 21 k s termosifonovým chlazením. Podvozek měl nezávisle zavěšená kola, hydraulické brzdy ATE a třecí tlumiče, které bylo možné nastavit z místa řidiče. Ponny vážil 680 kg; Jan Hanuš s ním v roce 1946 vyhrál Velkou cenu Prahy. Rekord měl čtyřválcový motor o objemu 1 491 cm³ a výkonu 29,4 kW / 40 k, čtyřstupňovou převodovku a diferenciál s uzávěrkou, vinuté pružiny na všech kolech a (podobně jako Ponny) nastavitelné třecí tlumiče pérování. Oba prototypy se zúčastnily několika domácích soutěží a závodů. Jiný aerovácký konstruktér, Ivan Nahodil, projektoval roku 1949 lidový automobil nazvaný Start, který však rovněž zůstal pouze v prototypu.

Automobilka Aero byla převedena pod n. p. Auto Praga a ve výrobě do roku 1951 zůstal pouze nákladní automobil A 150, přejmenovaný na Praga A 150. I po ukončení produkce byly předválečné aerovky častým základem pro přestavbu na sportovně-závodní monoposty. Např. v roce 1946 majitel autodílny Jaroslav Jonák použil Aero 30 jako základ pro svůj Aero Speciál. Výkon motoru zvedl na 29,4 kW / 40 k, lehký rám vyrobil z jasanových hranolů, převažná část karoserie byla z překližky, jenom kapota, dvířka a hladká podlaha byly z hliníkového plechu. J. Jonák stál často na stupních vítězů v kategorii do 1 100 cm³.

Až téměř po 50 letech se jméno Aero znovu objevilo na závodním okruhu. V n. p. Aero Vodochody vznikl pod vedením Ing. Karla Dlouhého spider B6, který později dokončil Viktor Mihálik z Rožňavy. Jako pohonná jednotka byl zvolen motor Alfa Romeo 1300 GTA, převodovka ze Škody 130 RS, kola MTX a 13palcové pneumatiky Goodyear. Při hmotnosti 540 kg dosahoval podle použitého převodu 180 až 230 km/h.

Osobní automobily Aero

Typ	Rok výroby	Počet válců	Vrtání × zdvih (mm)	Objem (cm ³)	Výkon (kW/k)	Rychlost (km/h)	Rozměry (mm)	Cena (Kč)
500 (10HP)	1929-34	1	85 × 88	500	7,4/10	70	3 200 × 1 190 × 1 460	18 800-21 400
662 (18 HP)	1931-34	2	75 × 75	662	13,3/18	80	3200 × 1190 × 1460	21100-23700
1000 (20 HP)	1933-35	2	85 × 88	999	19,2/26	100	3200 × 1270 × 1460	23900-25800
30	1934-41 1945-47	2	85 × 88	998	22,1/30	85-105	4000 × 1430 × 1050	24750-26800
50	1936-40	4	85 × 88	1997	35/48	125-130	4000 × 1550 × 1050	37500-44500
Ponny	1940-45	2	78 × 78	746	15,4/21	110	3720 × 1440 × 1460	prototypy
Rekord	1942-45	4	78 × 78	1492	29,5/40	120	4300 × 1620 × 1550	prototypy

Pozn.: Ceny nejlevnější a nejdražší verze v prvním roce výroby.

Aero Minor 1946-1951

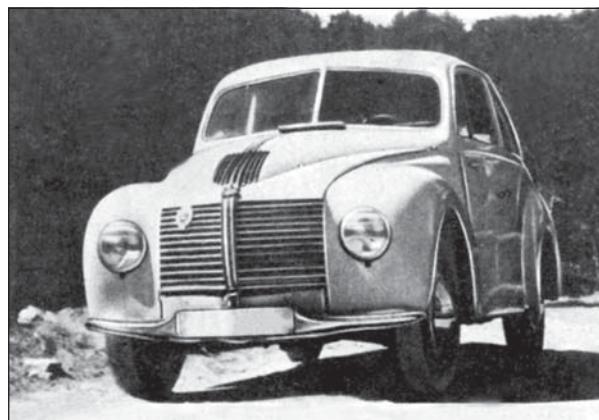
Letecké závody, n. p., Praha

Na podzim roku 1945 byl veřejnosti představen automobil Jawa Minor II, který během války vyvíjel Ing. Rudolf Vykoukal, v té době vedoucí servisu Jawa. Konceptně vycházel z úspěšného Minoru, pouze původní agregát byl umístěn před přední nápravou. Dvoudveřovou, čtyřmístnou, aerodynamicky řešenou karoserii opět navrhl Zdeněk Kejval a pro asi pět prototypů ji vyrobili v karosárně Kvasiny. Do výroby se dostal v roce 1946, avšak ne v továrně Jawa, nýbrž v n. p. Letecké závody, které sdružovaly předválečné automobilky Aero, Praga a Walter. Podvozky vyráběla bývalá firma Walter v Jinonicích a karoserie Rudý Letov v Letňanech, kde se automobily i kompletovaly.

Automobil pojmenovaný Aero Minor měl centrální rám, odpružení příčnými listovými pružinami a osvědčený dvoudobý dvouválcový, vzduchem chlazený motor o objemu 615 cm³ (vrtání × zdvih 70 × 80 mm) a výkonu 14,7 kW / 20 k, který poháněl přední kola. Při pohotovostní hmotnosti 690 kg dosahoval rychlost 90 km/h a spotřeboval 8 l směsi na 100 km. Kromě sériové dvoudveřové karoserie bylo vyrobeno i menší množství dodávkových



Aero Minor II, 1950



Aero Minor II byl nejmenší z našich poválečných automobilů

automobilů s dřevěnou zadní částí, několik roadsterů a pick-upů. Do zahraničí byly vyváženy i samotné podvozky s přední částí karoserie, které dále upravovaly tamní karosárny. Aero Minory byly úspěšné především v Holandsku, Belgii, Rakousku, ve Švýcarsku, Francii a Skandinávii, celkem bylo do 23 států vyvezeno více než 50 % ze 14 187 vyrobených automobilů a kapacita automobilky nestačila poptávce.

K popularitě Minorů přispěly i sportovní úspěchy doma i v zahraničí. Cestovatel F. A. Elstner s Minorem absolvoval cestu Saharou, další Minor se dostal za polární kruh, tovární jezdec Ivan Hodač zvítězil v soutěži Raid Polski 1948, Leopold Lancman byl druhý ve své třídě na Rallye Monte Carlo 1949, posádka Hodač–Vers byla první v Alpské rallye 1949. Na 24hodinových závodech ve Spa-Francorchamps byla belgická posádka první v roce 1948 a 1949. Roku 1947 byl postaven i sportovní speciál Aero Minor Sport s hliníkovou karoserií a motorem o objemu 744 cm³ a výkonem zvýšeným na 23,5 kW / 32 k. I. Hodač s ním na francouzském autodromu Linas-Monthléry obsadil 2. místo ve své třídě. Ještě slavnější byl druhý sportovní Minor, postavený v roce 1949 ve dvou exemplářích a určený pro 24hodinové závody v Le Mans. Měl jednomístnou úzkou hliníkovou karoserii a motor 745 cm³ o výkonu 20,6 kW / 28 k. Jeden z nich vedl Ivan Hodač a Francouz Jacques Foch, druhý plzeňská dvojice Krattner–Sutnar, která i ve své třídě průměrem 99,6 km/h zvítězila a v celkové klasifikaci obsadila 2. místo za dvanáctiválcovým Ferrari.

Nesmíme zapomenout ani na prototyp moderního automobilu poháněného plochým, kapalinou chlazeným čtyřválcovým motorem Praga o objemu 1 206 cm³, výkonu 28 kW / 38 k a s rozvodem IOF, u jehož zrodu stál roku 1946 Američan A. Taub. Do sériové výroby se však nedostal, stejně jako Minor III z roku 1951 s motorem 650 cm³. V té době totiž nárůst letecké výroby úplně vytlačil produkci osobních automobilů.

Agro 1986

Monopost formule Easter konstruktéra AZNP Leoše Hnateviče a jičínského závodníka Zdeňka Štraucha poháněl motor VAZ 21011 (1 300 cm³, 62,5 kW / 85 k). Rozvor 2 505 mm, hmotnost 420 kg. Nad stavbou vozu převzal patronát n. p. Agrostroj Jičín.

Aileen 1961

V kategorii sportovních automobilů s objemem motoru do 1 100 cm³ se počátkem 60. let objevil nízký monopost Aileen Jiřího Bulíčka. Do podvozku Magda byl zabudován dvoudobý tříválcový motor Wartburg 992 cm³ o výkonu zvýšeném na 44,1 kW / 60 k a s převodovkou ze Škody Felicia. S laminátovou karoserií na podlaze z hliníkového plechu vážila Aileen 420 kg.

AKA 1925

Alfred Kunze, Továrna na stroje a osobní automobily, Růžodol

Tato strojírna a autoopravna vyrobila pravděpodobně pouze jediný malý osobní automobil, i když z názvu firmy by mohlo vyplývat, že se jedná o sériovou výrobu. O tomto automobilu se nedochovala žádná fakta.

Albrecht 1952, 1964

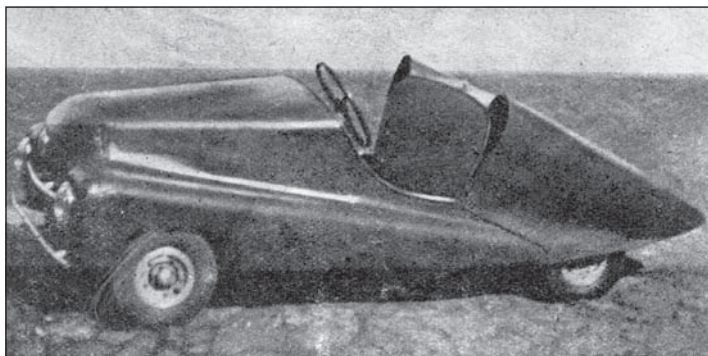
Jiří Albrecht z Prahy byl tvůrcem vozítka s centrální nosnou rourou, vzadu umístěným motorem Jawa 250, mechanickými brzdami a poměrně primitivní dvoumístnou karoserií. Tu v roce 1964 překarosoval Vlastmil Ševčík ze Sezimova Ústí. Vozítko s rozvorem 1 770 mm má teď rozměry 2 700 × 1 150 × 1 250 mm a váží 225 kg.

Alkone 1969

Brněnský jezdec a konstruktér Alois Konečný postavil dva monoposty F3 s motorem Renault a Wartburg.

A.M. 1948

Prototyp vozítka postaveného konstruktérem Antonínem Majerem z Volyně pro soutěž technického výboru AKRČs poháněl vzadu umístěný motocyklový motor ČZ 250 o výkonu 6,6 kW / 9 k. Vozítko s rozměry 2 300 × 1 112 × 1 100 mm mělo rozvor 1 750 mm, rozchod kol vpředu 1 020 mm, vzadu 800 mm. Prototyp vážil 235 kg, měl trojúhelníkový rám z L-profilů, dvoumístnou karoserii, mechanické brzdy na všech kolech s bantamovými pneumatikami 16 × 4 palce a dosahoval rychlosti 65 km/h.



Prototyp vozítka A.M. s otevřenou aerodynamickou karoserií

Arcus 1970–1972

Vladimír Stáňa postavil pro Františka Janotku monopost F3 Arcus-VS, s motorem Wartburg o výkonu 62,5 kW / 85 k. V roce 1972 nasledoval Arcus II s motorem Fiat 1600 (95,6 kW / 130 k). Oba vozy měly rám z ocelových trubek a laminátovou karoserii.

ASPA 1924–1929

Příbramská strojírna a slévárna, a. s., Příbram

Předchůdcem této značky byla Stelka z příbramské strojírně Rudolfa Stelšovského z roku 1922. ASPA (zkratka pro Akciová společnost příbramské automobilky) byla pokusem o výrobu lidového automobilu jednoduché konstrukce, s použitím příslušenství od různých výrobců. První byl typ **B 5/15 HP** se čtyřválcovým francouzským motorem Chapuis-Dornier v jednom bloku, vrtání × zdvih 65 × 100 mm, objem 1 327 cm³ o výkonu 11 kW / 15 k, s termosifonovým chlazením. Karburátor byl značky Solex nebo Zenith, elektrická instalace Bosch. Rám byl lisován z ocelového plechu, zadní náprava byla dutá; délka 3 300 mm, šířka 1 350 mm, rozchod kol 1 100 mm, rozvor náprav 2 500 mm, nádrž na 25 l benzínu, balonové pneu 715 × 155 nebo 710 × 90“ na plechových discích, spotřeba 6 l / 100 km, rychlost 60–70 km/h. S čtyřmístnou karoserií měla ASPA hmotnost asi 650 kg a v roce 1925 stála 38 500 Kč. Dodávala se také s dodávkovou nástavbou s nosností 600 kg.

V roce 1926 přišel na trh větší model **M 7/24 HP**, se čtyřválcem o objemu 1 944 cm³ (vrtání × zdvih 70 × 110 mm) a výkonu 17,7 kW / 24 k, karburátorem Zenith a magnetovým zapalováním Scintilla. Rozvor 2 800 mm umožňoval montovat šesti- až sedmimístnou karoserii nebo ložnou plochu 2 000 × 1 600 mm s nosností 1 500 kg. Oba modely byly bez elektrického startéru. ASPA vyrobila také několik užitkových vozidel typu N a S s motorem shodným s modelem M. V roce 1933 bylo v ČSR evidováno 30 osobních automobilů, 4 dodávková vozidla, 1 autobus a 1 sanitka značky ASPA.

Astra 1962

Monopost formule Junior postavil Jan Cyterák z Velemína. Jednolitrový motor z Wartburgu byl vyladěn na 58,8 kW / 50 k a umístěn před zadní nápravou. Rám byl z ocelových trubek, karoserie z hliníkového plechu, pneumatiky

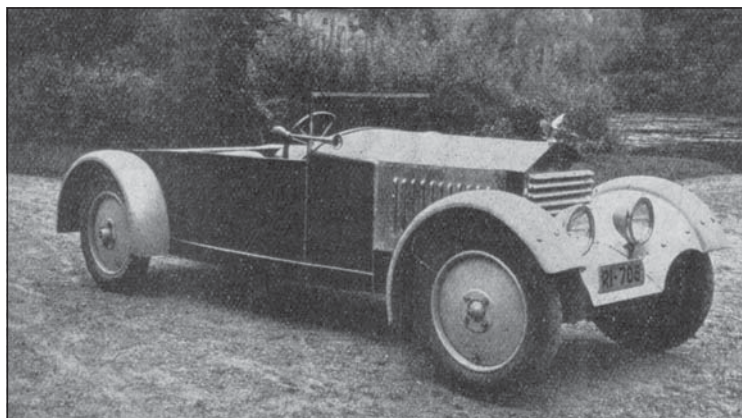
na drátových kolech měly rozměr 5,00 × 15", rozvor 2 140 mm, rozměry 3 430 × 1 440 × 900 mm, hmotnost 380 kg.

Atlanta 1929, 1933

Druhý český osobní automobil s pohonem předních kol (prvním byl prototyp Start 815 Baby z roku 1926, prvním sériově vyráběným automobilem s tímto pohonem byl Z4 z roku 1933) byl dílem konstruktéra Ing. C. V. Šuláka z Brna (některé prameny uvádějí jako místo vzniku Slezsko). V podstatě se jednalo o třímístný cyclecar s trubkovým ocelovým rámem doplněným jasanovým dřevem,

ve kterém byl vpředu umístěn jednoválcový čtyřdobý motocyklový motor AJS 499 cm³ o výkonu 13,2 kW / 18 k, se suchou spojkou a třístupňovou převodovkou. Z motoru vedl krátký řetěz na čelní diferenciál vlastní konstrukce, ze kterého vycházely dva hnací hřídele s křížovými klouby na přední kola. Rozvor byl 3 000 mm, rozchod 1 400 mm, pneumatiky 28 × 4,75", odpružení dvěma půleliptickými pružinami, hmotnost 460 kg. Předpokládaná cena byla 18 800 Kč, ale k sériové výrobě nedošlo. Šulák později zkonstruoval prototyp malého lidového automobilu Myron.

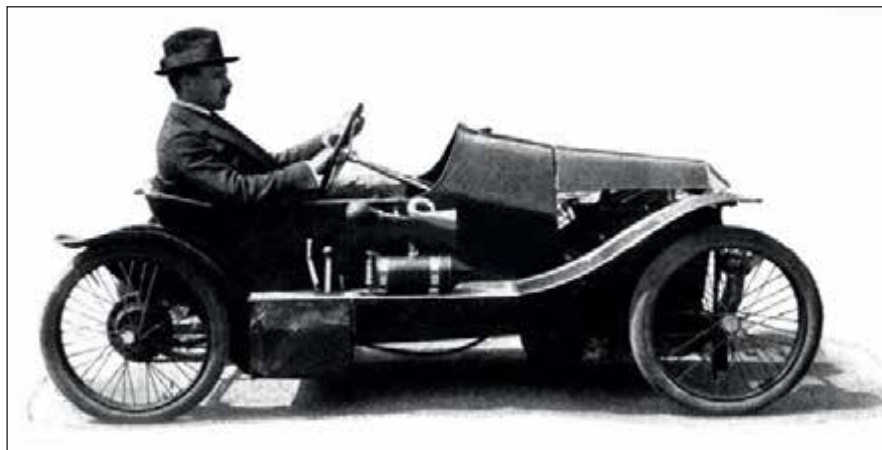
Na Pražském autosalonu 1933 byl vystaven prototyp vozítka Atlanta s tříválcovým dvoudobým motorem. Podrobnější údaje nebyly zveřejněny. Tato Atlanta vznikla ve firmě Automobile Company Atlanta Ing. C. V. Šulák a L. Zámrský ve Fryštátu u Karviné. Bratři Zámrští vyráběli v Bystřici pod Hostýnem v letech 1938–1939 motocykly Jaguar.



Cyclecar Atlanta z roku 1929

Austro-Cyclecar 1913

Konstruktérem tohoto cyclecaru byl kloboučnický fabrikant Fritz Hückel (1885–12. ledna 1973) z Nového Jičína, v té době velmi známý motorista. Jeho čtyřkolové vozidlo bylo poháněno nejdříve motorem NSU, později Laurin & Klement, oba vidlicové dvouválce o výkonu 3,7 kW / 5 k, resp. 5,1 kW / 7 k. Neobvyklé řazení rychlostních stupňů, které současně sloužilo k přenosu síly na zadní nápravu a bylo tvořeno dvěma páry silných řetězů od motoru k předloze a odtud na zadní kola, umožňovalo kombinaci čtyř různých převodů. Místo diferenciálu byl automobil vybaven vyrovnávacím zařízením. Všechny hřídele a kola byly uloženy v kuličkových ložiskách. Generální zastoupení Austro-Cyclecaru převzal Eduard Schlosser, reprezentant francouzských automobilů Darracq ve Vídni. Jejich



Fritz Hückel na svém Austro-Cyclecaru z roku 1913

cena byla 2 800 korun (pro porovnání: Darracq 22 k stál 8 000 korun, Darracq 32 k až 10 500 korun). Pro popularizaci značky se Schlosser a další úspěšně zúčastnili vícerých sportovních podniků (např. 2. a 3. místo na okruhu Semmering 1913, za Alexandrem Kolowratem na Globe-Anzani).

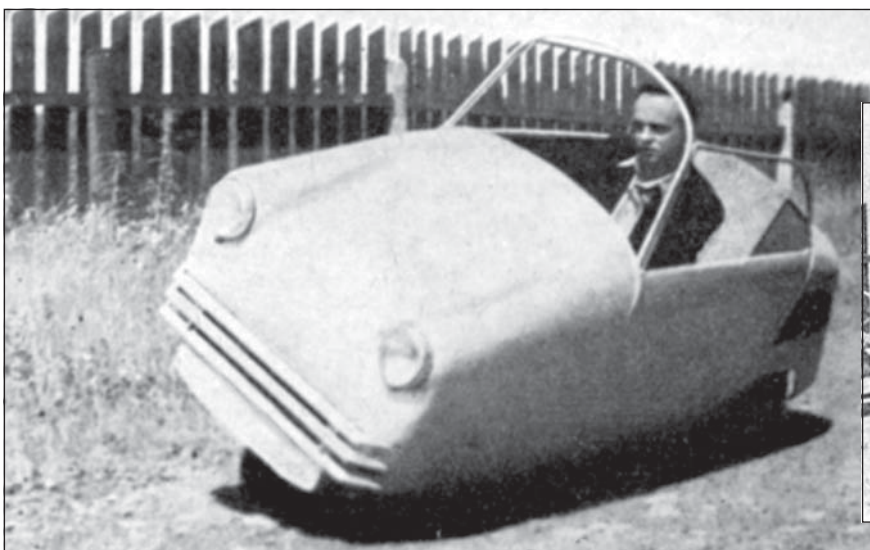
V roce 1914 vznikl větší typ s motorem o výkonu 10,3 kW / 14 k, kardanem a diferenciálem, s hmotností 400 kg, který jako nejmenší čtyřválec startoval v dubnu téhož roku na závodech Zbraslav–Jíloviště a dosáhl průměrné rychlosti 47,5 km/h, přičemž předstihl 13 silnějších automobilů. Výrobu cyclecarů však přerušila první světová válka a v roce 1924 Hückel založil značku Gnom.

Autoavia 1948

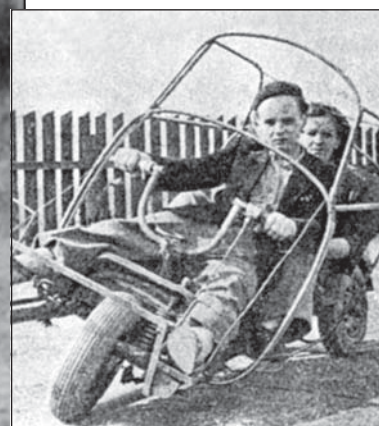
Do soutěže AKRČs amatérských vozítek se zapojil Ing. Karel Ovesný z Prahy s prototypem užitkového vozidla. Dvouválcový, vzduchem chlazený motocyklový motor Jawa 350 cm³, umístěný vpravo vzadu, poháněl levé zadní kolo prostřednictvím Hardyho spojky. Na rámu tvořeném centrálním nosníkem byla namontována dvoumístná karoserie a prostor nad zadními koly o rozměrech 4,50 × 15 palců se mohl změnit na valníček s ložnou plochou 1 250 × 800 mm a nosností 200 kg. Autoavia vážila 380 kg a dosahovala rychlosti 75 km/h.

Autocykl 1948

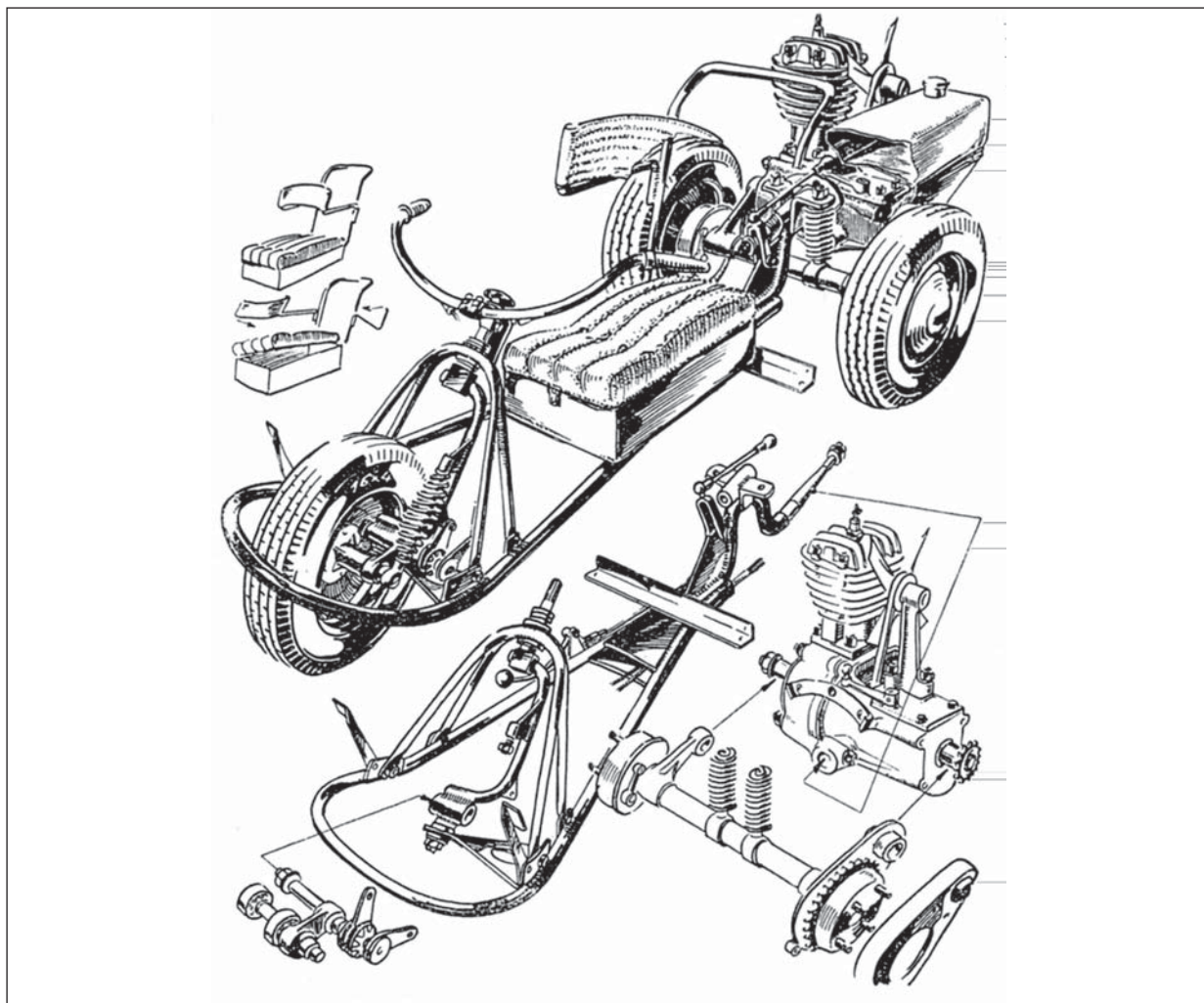
Vedle Dálníku J. Anderleho byl Autocykl konstruktéra Rostislava Dýmy z Bašky u Frýdku druhým nejneobvyklejším automobilem, přihlášeným do soutěže o lidové vozítko, kterou roku 1948 zorganizoval technický výbor AKRČs. Byla to tříkolka, jejíž celý rám (kromě dvou zadních kol) byl výkyvný. V zatáčce se nakláněla celá karoserie s tandemovým uspořádáním dvou sedadel, čímž chtěl konstruktér skloubit jízdní vlastnosti motocyklu a automobilu. Vozítko s maximální rychlostí 80 km/h poháněl čtyřdobý jednoválcový motocyklový motor BSA o objemu 488 cm³ a výkonu 8,8 kW / 12 k. Mělo rozměry 2 350 × 800 × 1 350 mm a světlou výšku pouze 150 mm. Při parkování a nastupování byl rám aretován ve svislé poloze.



Autocykl z roku 1948 s tandemovým uspořádáním dvou sedadel



Vzácný snímek R. Dýmy v Autocyklu před karosováním



Konstrukční provedení Dýmova „Autocyklu“

Autoped 1920

Pravděpodobně nejpozoruhodnějším vozidlem na XII. Mezinárodním autosalonu v Praze roku 1920 byl kráčejší automobil Autoped, který vyrobil Václav Zbořil z Bystřice pod Hostýnem. V. Zbořil (1876–1956) byl český a československý politik a meziválečný poslanec Revolučního národního shromáždění za Československou stranu lidovou. Měl továrnu na výrobu voskového zboží, svíček, mýdla a perníků, získal několik patentů. Kola přední poháněné nápravou jeho Autopedu, který měl být využíván pro zimní zásobování vrcholu Hostýna, byla nahrazena kráčejším ústrojenstvím, tzv. pédy, jehož pohyb byl odvozen od kruhového pohybu kliky otáčené motorem.

Podobným principem pohonu se zabýval také **Jakub Hron** (1840–1921), profesor matematiky a fyziky na gymnáziu v Hradci Králové. Svůj „bez kolejný vozohyb“ s parním strojem, dvěma říditelnými nápravami a čtyřmi páry hnacích mechanismů si dal v roce 1872 patentovat, zůstalo však pouze u podrobného nákresu.

AVA 1947-1950, 1964

Auto-slужba Praga, Praba

Konstruktér a závodník Arnošt Vávra z Jiřetína pod Jedlovou postavil z dílů Aero Minor závodní monoposty, se kterými jezdil do druhé poloviny 50. let. Motor z Minora měl zprvu objem 615 cm³, později zvětšený na 745 cm³ (77 × 80 mm), dva karburátory Solex, zapalování magnetem Bosch a celohliníkovou karoserii upevněnou na trubkové kostře.

Na kostře z tenkostěnných trubek byla karoserie z hliníkového plechu doutníkového tvaru. S automobily jezdili také závodníci Brenner a Turek.

V roce 1964 připravil pro formuli 3 monopost s podvozkem ESO a motorem Wartburg a závodil s ním ještě dvě sezony.

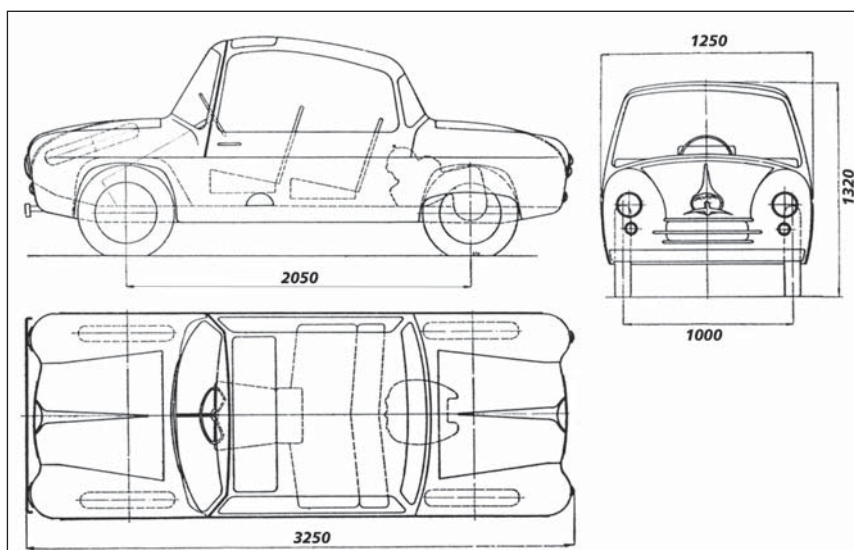
Avia 1956-1957

Avia, n. p., Praba-Čakovice

V roce 1956 postavili v n. p. Avia a Moravan prototypy lidových vozíků podle požadavků Ministerstva vnitřního obchodu: čtyřkolové vozidlo pro tři dospělé osoby nebo dva dospělé a dvě děti, motor o výkonu asi 10,3 kW / 14 k, maximální rychlost 80 km/h, spotřeba do 5,5 l / 100 km, dělené ráfky kol. Prototypy se navzájem podobaly svou koncepcí, pohonem dvouválcovým motocyklovým motorem Jawa 350, i řešením interiéru. Řidič seděl upro-



Prototyp lidového vozíku Avia pro tři dospělé osoby z roku 1956



Jeden z prvních ideových návrhů vozítka Avia

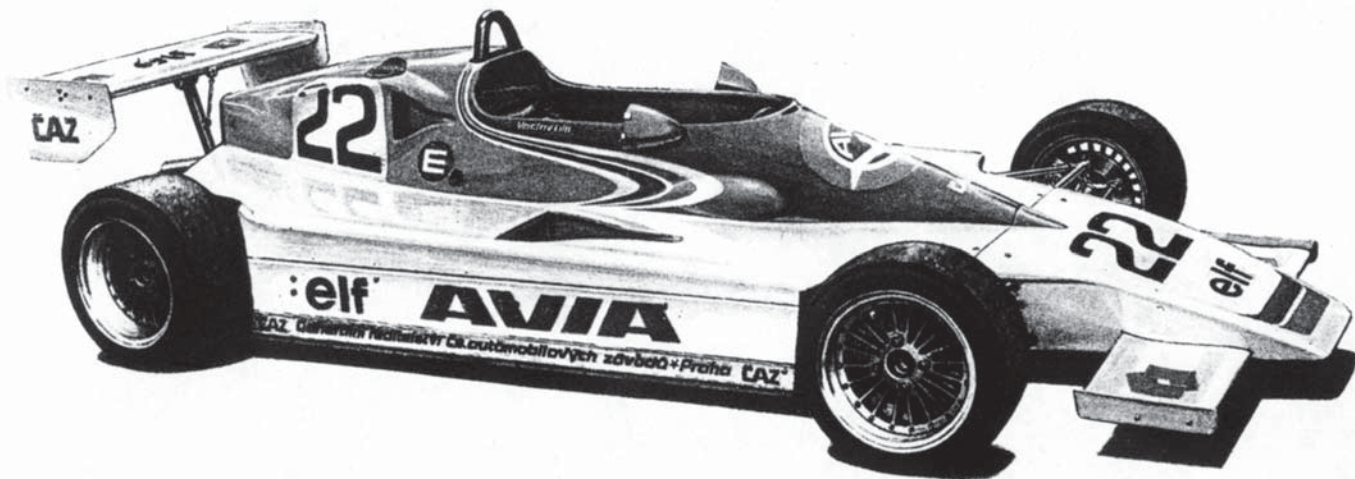
střed, za ním sedící dva cestující měli dostatek místa pro nohy, uprostřed za řidičem mohlo sedět jedno dítě. Vstup do vozidla byl vyřešen odklápěcí střešou kabiny. Vozítko mělo rozměry 3 250 × 1 250 × 1 330 mm, rozvor náprav 2 050 mm, rozchod kol vpředu i vzadu 1 100 mm, s hliníkovou karoserií vážilo 340 kg, na pneumatikách 15 × 4 palce dosahovalo rychlosti 90 km/h a při cestovní rychlosti spotřebovalo 5 l směsi na 100 km. Podobně jako Moravan, ani Avia se nedostala do sériové výroby.

Avia 1968-1988

Závodní automobily Avia jsou spjaty s osobou Václava Líma (nar. v únoru 1940), zaměstnance n. p. Avia v Praze-Letňanech, který je navrhl, postavil a také s nimi úspěšně závodil. Svůj první monopost Avia F3 postavil s Karlem Svobodou v roce 1968 a použil v něm motor Ford Cortina o objemu 997 cm³, který po úpravách dával výkon 66,2 kW / 90 k. Automobil měl trubkový příhradový rám, kotoučové brzdy, pneumatiky Dunlop Racing, vážil 410 kg a V. Lím s ním v roce 1971 obsadil 9. místo na Mistrovství ČSSR.

O rok později, po změně předpisů, upravil motor Ford 1200 a po roce 1974 se pustil do stavby Avie nové formule Easter (do 1 300 cm³), typu AE 1. Byla poháněna motorem VAZ 1200 (od roku 1976 VAZ 1300, 62,5 kW / 85 k) pod aerodynamickým krytem, měla převodovku Wartburg a zadní přítláčné křídlo. Monopost měl rozvor 2 280 mm, rozměry 3 560 × 1 600 × 900 mm a hmotnost 425 kg. V. Lím s tímto monopostem startoval v 58 závodech a v roce 1977 získal titul mistra ČSSR. Nový monopost AE 2 vznikl ve vývojovém oddělení Avie, měl laminátovou karoserii, motor VAZ 1300 o výkonu 66,2 kW / 90 k a ze 63 závodů jich 31 vyhrál. Rozvor 2 280 mm, rozměry 4 030 × 1 600 × 900 mm a hmotnost 424 kg.

Typ AE 3 startoval poprvé v červenci 1982 a vycházel z předchozího automobilu. Motor VAZ 1300 byl vyladěn na 73,6 kW / 100 k a Lím s ním vítězil v mistrovstvích ČSSR na okruzích a v závodech do vrchu. V roce 1987, podle nové formule Mondial, byl použit motor VAZ 1600 (121,4 kW / 165 k). Monopost měl rozvor 2 290 mm, rozměry 4 300 × 1 750 × 900 mm a hmotnost 450 kg.



Závodní vůz Avia AE 3 z roku 1980

Avia-Auverland 1993–1996

Avia, a. s., Praha-Letňany

V roce 1993 se na brněnském autosalonu představily lehké terénní vozy **Avia A11 Trend**, licenční výrobek francouzské automobilky Auverland (dnes známé jako Panhard General Defense, Saint-Germain-Laval). Poháněly je vznětové čtyřválcové Peugeot XUD 9 (1 905 cm³, 47 kW / 64 k) a XUD 11 (2 138 cm³, 58 kW / 80 k) a zážehové XU 52 C (1 581 cm³, 67 kW / 91 k). Dodávaly se se dvěma rozvory (2 250 a 2 650 mm), třemi délkami třídvéřové dvou- až osmimístné karoserie (3 650, 3 850 a 4 350 mm) a dvěma výškami (1 700, resp. 2 000 mm). A11 se prodávaly za 464 000 až 640 000 Kč. Vyrobito se asi 250 vozidel, po příchodu jihokorejské automobilky Daewoo do Avie se jejich produkce zastavila. Licenci koupila společnost Holba ze Vsetína, ale po ničivé povodni v roce 1997 se montáž ani nerozjela.



Avia-Auverland A 11 Trend z roku 1993