

MARIÁN ŠUMAN-HREBLAY

ENCYKLOPEDIE AUTOMOBILŮ

***ČESKÉ A SLOVENSKÉ OSOBNÍ AUTOMOBILY
OD ROKU 1815 DO SOUČASNOSTI***



***NOVÉ,
DOPLNĚNÉ
VYDÁNÍ***

***EDICE
AUTOSALON*** 

Encyklopedie automobilů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Marián Šuman-Hreblay

Encyklopedie automobilů – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2018

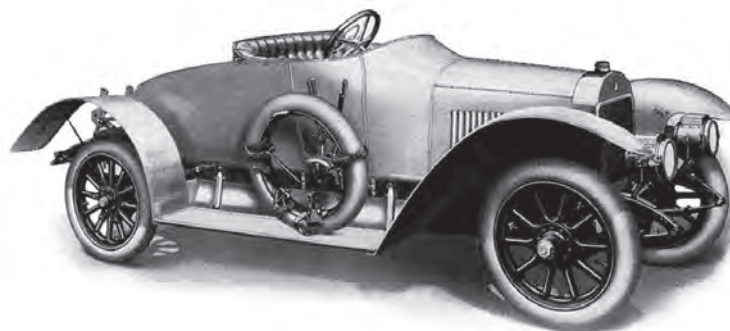
Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA** a.s.

ENCYKLOPEDIIE AUTOMOBILŮ

České a slovenské osobní automobily
od r. 1815 do současnosti

Marián Šuman-Hreblay



CPRESS

Brno
2018

Encyklopedie automobilů

České a slovenské osobní automobily

od r. 1815 do současnosti

Marián Šuman-Hreblay

Fotografie: archiv autora

Obálka: Martin Sodomka

Jazyková korektura: Lukáš Holčák

Odpovědný redaktor: Dalibor Kumr

Technický redaktor: Radek Střecha

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN tištěné verze 978-80-264-1852-8

ISBN e-knihy 978-80-264-1887-0 (1. zveřejnění, 2018)

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2018 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 31 698.

© Albatros Media a. s., 2018. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání


ALBATROS MEDIA a.s.

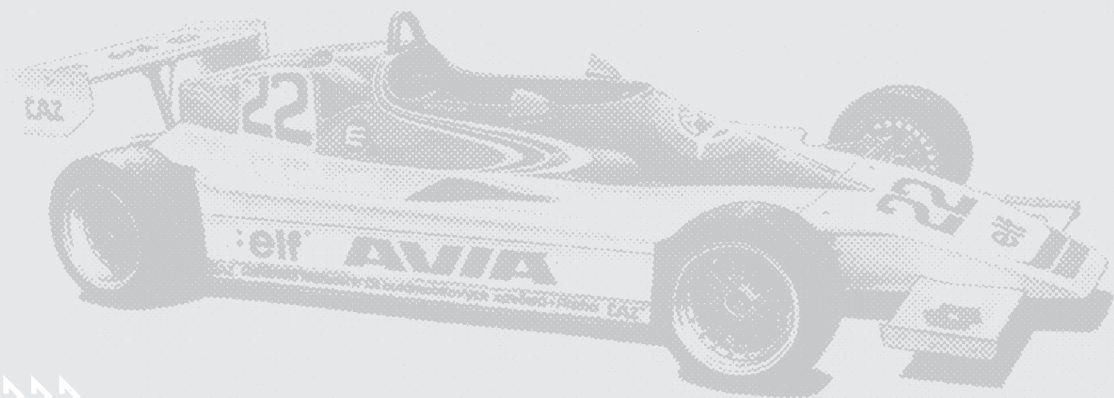
Obsah

Úvod	6	Buchar-Pešta 1966	29
Aero 1912–1914	12	Cejnar 1965	31
Aero 1929–1947	12	Centaur 1931–1932	31
Aero Minor 1946–1951	16	Continental 1953	31
Agro 1986	17	Czech 1907	31
Aileen 1961	17	ČAS 1921	32
AKA 1925	17	Časlavia 1902–1903	32
Albrecht 1952, 1964	17	Čermák 1967	32
Alkone 1969	18	ČZ 1949–1951, 1961–1963	32
A.M. 1948	18	Dakos 1979	35
Arcus 1970–1972	18	Dálník	35
ASPA 1924–1929	18	Dejl-Ardie 1928	37
Astra 1962	18	Delfín 1963–1970	37
Atlanta 1929, 1933	19	Delta 1977	37
Austro-Cyclecar 1913	19	Derby 1928	37
Autoavia 1948	20	DIOSS 1995–1999	38
Autocykl 1948	20	Disk 1924–1925	38
Autoped 1920	21	Diviš 1931–1938	39
AVA 1947–1950, 1964	22	Doležal 1954	39
Avia 1956–1957	22	Drak 1964–1968	39
Avia 1968–1988	23	Dvořák 1901	40
Avia-Auverland 1993–1996	24	Dynamic 1954	40
BAF 1930	26	Ecorra 1993–dodnes	42
Baffrey 1886	26	Elektrotechnická a. s. 1900–1901, 1907	42
Baghira 1978	26	Ekolo 2010	43
Barták 1949	27	Elpo 1948	44
Bartoš 1953	27	EMA 1969–1970	44
BAZ 1982–1991	27	Emcar 1952	44
Bezděz 1928	27	Enka 1926–1929	44
Blovský 1920	27	ESO 1957	45
Božek 1815	28	ESO 1959	46
Brázda 1965–1966	28	Esox 1973	46
Brisk 2007	28	EVC 2009–2010	46
BRM 1955	29	Favorit 1931–1932	48
BT 1956	29	Ferra 1932	48
BT 2010–2012	29	Frada 1948	48

Fritsch 1934–1936	49	K & K Speciál 1946	75
F. R. M. 1935–1938	49	K-1 1998–dodnes	75
Gatter 1926–1934	51	Kaipan 1992–dodnes	75
Gazela 1974	52	Kajot 1949	76
Gbelec Sport 1957–1967	52	KAN 1911–1914	76
Gerstner 1937	52	Karlík 1952	77
GIOM 1973, 1976, 1984	52	KBM 1928	77
Gnom 1921	54	KDV 1985–1989	78
Goliáš 1952	54	Kit-Car 2001–dodnes	78
Goodal 2001	54	Kocourek 1950	78
Gordon 1997–dodnes	54	Kohout 1905–1906	78
G.U.N. 2005–dodnes	55	Koryt 1952	78
Hakar 1950–1957	57	Krajan 1948	79
Hamal 1964–1968	58	Krajánek 1948	79
Hamsa 1926–1932	58	Krajčovič 1948	79
Hanel 500 1948	58	Krause 1925	79
Hara 1932–1933	58	Křížík 1895–1908	80
Hela 1966	58	Kroupa 1964	81
Hill Cooper 1999–dodnes	58	Ksásek 1913	81
HMV 1950-1954	59	KSP 1951	81
HOBA 1969, 1974, 1984	59	Kulhánek 1943	81
Hoffmann & Novague 2015	59	Kupr 1963, 1966	81
Hofman 2005	60	Kurier 1948	81
HO-KAJA 1969	60	Lark 1964	84
Hönig 1925	60	Látal 1949–1950	84
Hückel 1906, 1935	60	Laurin & Klement 1905–1925	84
Hudeček 1925	61	LEA 1998	90
Husták 1962	61	Legr 2011	90
Hvězda 1955	61	Lidovka 1943	90
HVM 1948	62	Linser 1906–1907	91
Chelík 1964	62	Lucia 1966	91
Ilore 1948	64	Magda 1936–1967	93
Innotech 1995, 2008, 2013	64	Majer 1913	93
Isis 1923–1928	65	Malý 1950	94
Itar 1927	65	Marcus 1888	94
Iva 1948	65	MB 1937	94
JAB 1953	67	MGK 1968–1969	94
Japan Car 1936	67	MiaMi 1965	94
Jaro 1926–1927	67	Minicar 1948	95
Jawa 1934–1939	67	Minor Margab SS 1953	95
Jelínek 1950	71	Mipal 1948	95
Ještěrka 1950	71	Mirda 1948	96
Jikra 1937	71	MIS 1958	97
Jiskra 1952	71	Mono JK 1946, 1949, 1961	97
JK 1949–1955	72	Moravan 1956–1957	97
Juchtajděrda 1948	73	Moravsko-slezská vozovka 1928	98
Juja 1932–1933	73	Motorex 1956–1958	98

Motoscoot 2010–dodnes	99	Smrtka 1924–1926	137
MTX 1969–dodnes	99	Sousedík 1932, 1940	137
Mustang 1964	102	Stáňa 1969	138
Myron 1934	102	Start 1921–1931	138
Necra 2000–2012	104	Start 1949	139
Němeček 1947	104	Stelka 1922–1924	140
Netík 1957	104	Střela 1954	140
Novo 1922	104	Studio 1967–1969	140
NW 1897–1918	105	Super-laminát 1960	141
ODIP 1926	110	Šibrava 1921–1926	143
Öhm 1966	110	Škoda 1925–dodnes	144
Oli 1948	110	Škoda 1952	166
Omega 1923–1924	110	Šmejkal 1951	166
Orion 1909	111	Štika 1947, 1952	166
Orlice 1934	111	Štýdl 1927	166
Orthopedia 1949–1957	111	Švejda 1931	166
Ott 1949	111	Tatra 1919–1998	168
PAT 1948	114	Tauchman 1965	179
PAT-PAF 1907–1909	114	Tawart 1962	179
Pauer 1963–1973	114	Thunderbolt 2005	179
PAV 1919	114	Torpedo 1907	180
Perfekt 1909–1914	115	Tricars 1986, 1989, 1995, 2003	180
Pionýr 1950	115	Tripolino 1953	180
Pokora 1927	115	Tuček 1906	180
Ponny 1951	116	University of W. B. 2010, 2015	182
Pony 2007–2010	116	ÚVMV 1970–1981	182
Posejpal & Zwetschke 1921–1923	116	VAD 1925	183
Poživil 1963	116	Vaja 1928–1929	183
Praga 1909–1948, 2011–dodnes	116	Věchet 19101912	184
Prcek 2010	124	Velorex 1950–1973	184
Premier 1913–1914	124	Velox 1906–1910	186
Racing Emotion 2011–dodnes	127	Verold 1992	187
RAF 1907–1913	127	VK 48 1948	187
RAF 1975–1983	129	Vlah 1948	188
RAF 1995–1996	130	Vlasta 1967	188
Rex 1934–1936	131	Vlazeta 1966	188
Rösler & Jauernig 1906–1908	131	VUT Saab 1967	188
Rulo 1950	132	Walter 1908–1937	190
Rumreich 1898	132	WHV 1964	196
Ryba 1965, 1967	132	Wikov 1925–1935	196
Samohýl Nostalgic Edition 2011–dodnes	134	Z 1924–1936	202
Sepal 1950	134	Osobní automobily Z	206
Sfinx 1921–1923	134	Zeda 1948	206
SH Motor 2004–2010	135	ZET 1962	207
Schlosser 1904, 1924	135	Žebrok 1951	207
Sik 1948, 1950	135		
Smekal 1912–1913	135	Slavní konstruktéři a další osobnosti	208

Úvod



Encyklopedie českých automobilů zachycuje více než dvoustleté období konstrukce a výroby motorových vozidel na našem území – od Božkova parovozu z roku 1815 až po současnost. Nabízí přehled úspěšných i méně úspěšných nápadů lidí různého vzdělání, národnosti i společenského postavení, kteří však měli jedno společné – touhu postavit automobil podle svých představ a možností a vstoupit tak do povědomí široké veřejnosti jako tvůrci fenoménu ovládajícího století minulé i současné, tedy století automobilu.

Po letech experimentů s různými samohyby poháněnými párou či elektřinou přišlo koncem 19. století období počátků průmyslové výroby automobilů. Vedle kopřivnické značky NW hrála důležitou roli mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement a k těmto dvěma se ještě před vypuknutím první světové války připojily značky další – KAN, Praga, RAF, Velox a Walter. V roce 1918 se rakousko-uherské mocnářství odporoučelo a na území Československé republiky přežily jeho pád hned čtyři životaschopné automobilky: NW, Laurin & Klement, Praga a Walter. A byl před nimi pořádný kus práce. Ostatně přístup našich státotvůrců k motorizaci nejlépe ilustruje nejvyšší povolená rychlost mimo obec 45 km/h, a v obci dokonce jen 15 km/h.

Tento stav se ale měl už brzy změnit k lepšímu. Jestliže v roce 1921 bylo v ČSR registrováno 8 063 motorových vozidel, z toho 4 332 osobních, o čtyři roky později už jich bylo do provozu uvedeno 12 580. A které značky hrály prim? V roce 1929 bylo registrováno 8 454 osobních automobilů nesoucích značku Praga, 5 043 Tatra, 4 158 Škoda, 1 500 Walter a 1 083 značku Z. V roce 1931 dosáhl počet automobilů jezdících po našich silnicích 48 024 kusů a během následujících let se tento počet takřka zdvojnásobil na 84 844 osobních automobilů v roce 1937. A to i přes skutečnost, že hospodářská krize v letech 1933 až 1935 donutila výrobce k produkci jednodušších a levnějších automobilů a že ještě v roce 1936 bylo kvůli vysokým cenám benzínu a neustále se zvyšujícím daním odhlášeno přibližně pět a půl tisíce osobních automobilů. V prosinci 1933 bylo evidováno 30 929 aut zn. Praga, 19 700 Škoda, 19 125 Tatra, 3 927 Z, 3 717 Aero, 3 635 Walter, 442 Wikov, 185 Start, 58 Enka, 50 Gatter, 40 Šibrava, 35 Aspa a 6 vozů značky Vaja.

Situace se však po odeznění následků hospodářské krize, kdy byl zaznamenán propad prodeje z 15 400 aut v roce 1929 na 8 911 v roce 1933, velice rychle zlepšovala.

V roce 1938 bylo na území ČSR vyrobeno necelých 14 000 osobních automobilů sedmnácti různými výrobci a prodalo se o plných 40 % více automobilů než před pěti lety. V ČSR působilo na 150 motoristických organizací a vedle nově vzniklých značek Aero, Jawa, Wikov a Z se dařilo i malým regionálním výrobcům, kteří z pochopitelných důvodů nemohli konkurovat firmám se silným finančním zázemím, ale rozhodně se zasloužili o obohacení trhu s osobními automobily. Jenže přišel mnichovský diktát a v roce 1939 byla nejen zavedena jízda vpravo, ale v Čechách a na Moravě bylo zabaveno 23 500 automobilů ve prospěch Říše. Důsledkem bylo ochromení soukromých jízd s vlastními automobily a o pořádání sportovních akcí nemohlo být ani řeči.

Co nedokázali zničit protektorátní úředníci, dokončila druhá světová válka a o zbytek se postaralo znárodnění československého průmyslu. Výsledkem byla existence pouhých tří výrobců osobních automobilů – tedy pokud ke Škodě a Aero Minoru přičteme výrobu luxusnějších automobilů v kopřivnické Tatře. Ta byla totiž určena především k produkci nákladních automobilů a osobní vozy nesoucí její značku byly pro běžného občana jen těžko dostupné. V roce 1946 však stejně bylo možné jezdit jen se zvláštním povolením; vzhledem k nedostatku benzínu byl jako pohonná hmota používán svítíplyn a metan a chyběly rovněž pneumatiky.

Touha vlastnit svůj osobní automobil vedla koncem čtyřicátých let celou řadu nadšených motoristů ke stavbě vlastních, amatérských konstrukcí, což tehdejší předpisy nejen umožňovaly, ale technický výbor Autoklubu Republiky československé dokonce v roce 1948 uspořádal soutěž vozítek, aby ke stavbě jednoduchých, doslova lidových automobilů inspiroval nejen jednotlivce, ale i větší podniky. Z vystavovaných vozidel se však do sériové výroby nedostalo žádné. Podobnou lidovou tvořivost bylo možné vidět i na závodech automobilů, jejichž popularita v poválečném období výrazně rostla. Za účelem účasti na sportovních podnicích vznikla v té době celá řada závodních speciálů, buďto přímo odvozených od běžné produkce, nebo alespoň využívajících dílů běžných automobilů.

V únoru roku 1949 byl zřízen národní podnik Mototechna, který se stal výhradním distributorem motorových vozidel i jejich náhradních dílů. Nákup nového osobního automobilu ale ani potom nebyl zrovna jednoduchou záležitostí. Přednostní právo měli vzorní pracovníci, ale i oni potřebovali ke koupi automobilu doporučení od svého zaměstnavatele. K tomu ještě připočtete vinkulaci ceny. Po zápisu do pořadníku nezbyvalo než čekat, až se vytoužený dopravní prostředek objeví v prodejně. Ještě v roce 1957 dodala Mototechna zákazníkům pouhých 20 061 automobilů, o deset let později počet prodaných vozů stoupl na 47 581 a teprve v roce 1971 bylo prodáno 146 000 automobilů, přičemž 80 000 bylo z dovozu.

Na dlouhá léta jediným běžným osobním vozem domácí produkce zůstala Škoda, jejíž modely až do poloviny 60. let nebyly ničím jiným než neustále zlepšovanou předválečnou konstrukcí s osvědčeným motorem a páteřovým rámem, na který byla připevněna karoserie. Dalších dvacet let se pak udržela koncepce se samonosnou karoserií a motorem umístěným vzadu, až teprve koncem 80. let se objevilo moderní řešení s motorem vpředu a pohonem předních kol.

Skutečný obrat k lepšímu nastal až v roce 1991. Německý koncern Volkswagen kapitálově vstoupil do mlado-boleslavské automobilky, značka Škoda se znovu zařadila mezi uznávané evropské automobilky a po šedesáti letech svou nabídkou znovu obsadila všechny kategorie osobních automobilů, od malých přes střední až po luxusní třídu. Od poloviny devadesátých let 20. století u nás dokonce vzniklo několik nových výrobců zaměřených na spíše kusovou stavbu především sportovních automobilů, ale na druhé straně zanikla výroba osobních automobilů v jedné z nejstarších automobilek světa, v kopřivnické Tatře.

Takové tedy bylo prostředí, ve kterém se formoval náš automobilový průmysl a ve kterém vzniklo více než 250 značek osobních a sportovních automobilů uvedených v této encyklopedii. Jejich soupis je výsledkem studia a porovnávání stovek časopiseckých článků a prospektů, i desítek knih. Ty přinášely občas odlišné informace, které jsem se snažil uvést na pravou míru.

Nezapomínáme ani na skvělé konstruktéry, designéry, sportovce a všechny ty, kteří naše automobily konstruovali, vyráběli a propagovali. Pět desítek z nich představujeme krátkými životopisy a mnoho dalších alespoň stručnými údaji.

Poděkování



Během mého dlouholetého zaměření na dějiny výroby našich motorových vozidel jsem navázal písemné a osobní kontakty s mnoha odborníky doma i v zahraničí. Více než třem desítkám z nich jsem se poděkoval v prvním vydání této encyklopedie, která vyšla právě před deseti lety.

Do aktualizovaného vydání mi informacemi a fotografiemi přispěli paní Kateřina Luisa Daňhelová, MBA, MSc, Ing. Olga Haitl a pánové Dalibor Feuereisl, Ing. Vladimír Friml, Ing. Karel Gerolt, Petr Hošťálek, Lubomír Kocanda, PhDr. Jan Králík, Mgr. Lukáš Nachtmann, Adam Novák, Ing. Zdeněk Patera, Ing. Pavol Skála, Jiří Soukup, JUDr. Jan Tulis, Josef Víšo, Radim Zátapek a členové mé rodiny. Vybrané dobové fotografie pocházejí z archivu Iveco Czech Republic, a. s., archivu společnosti Škoda Auto a Technického muzea Tatra Kopřivnice. Všem za jejich pomoc a spolupráci srdečně děkuji.

Mgr. Marián Šuman-Hreblay

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 Štýdl 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

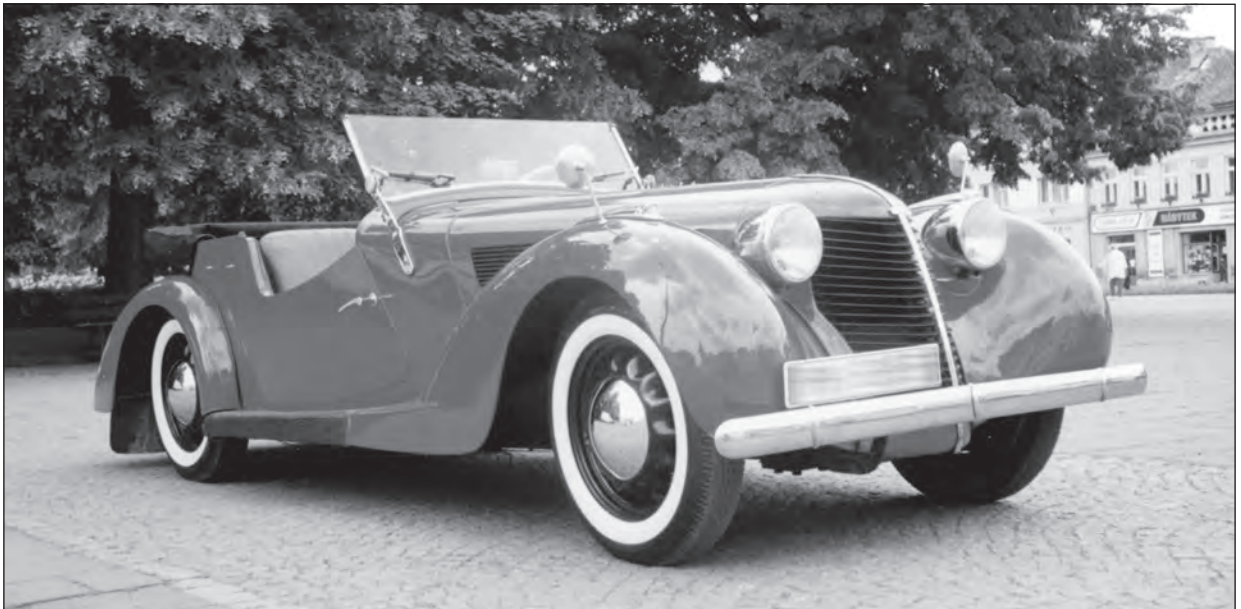
19,1 kW / 26 k. V roce 1931 Aero 500 stálo 18 800 Kč, Aero bylo za 662 22 300 Kč, o rok později se po zlevnění prodávaly za 17 300, resp. 21 100 Kč.

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

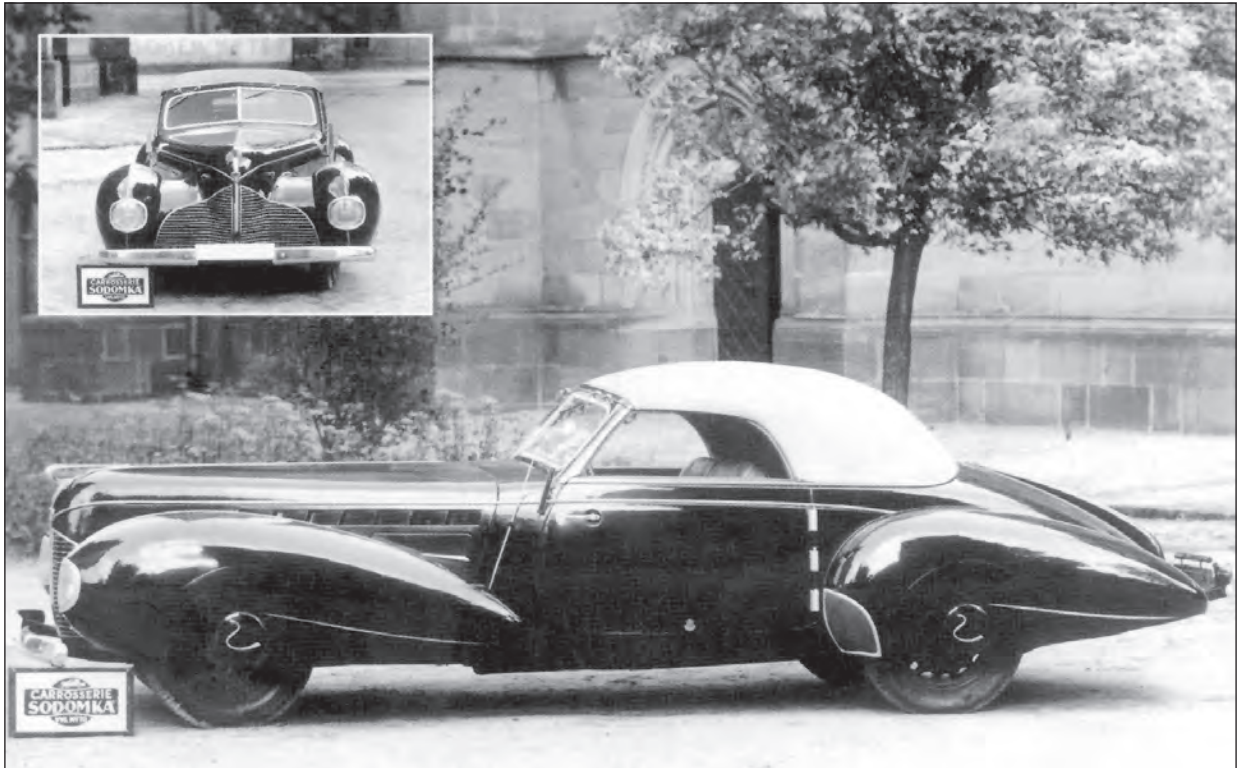
Nejvýkonnější sériově vyráběnou aerovkou byl typ **Aero 50** se čtyřválcovým motorem o dvojnásobném objemu (1 997 cm³) a výkonem 35,3 kW / 48 k, ostatní charakteristiky byly podobné modelu Aero 30. Sedan vážil 1 050 kg (roadster 950–980 kg) a dosahoval rychlosti 125 km/h, i když při vyšších rychlostech 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	3200 × 1190 × 1460	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. Koncepčně 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-Monthéry 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 karoserií 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

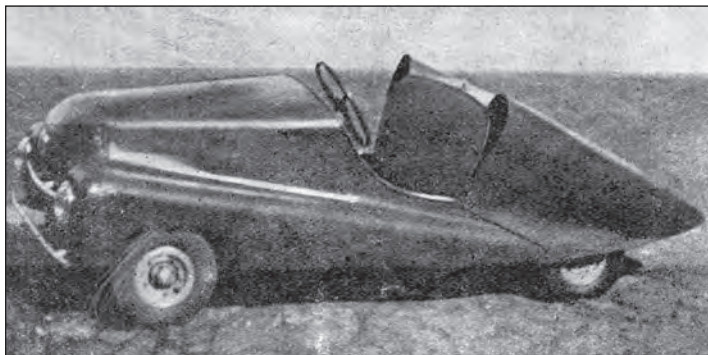
Jiří Albrecht z Prahy byl tvůrcem vozítka s centrální nosnou rourou, vzadu umístěným motorem Jawa 250, mechanickými brzdami a poměrně primitivní dvoumístnou karoserií. Tu v roce 1964 překarosoval Vlastmil Ševčík ze Sezimova Ústí. Vozítko s rozvorem 1 770 mm má teď rozměry 2 700 × 1 150 × 1 250 mm a váží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

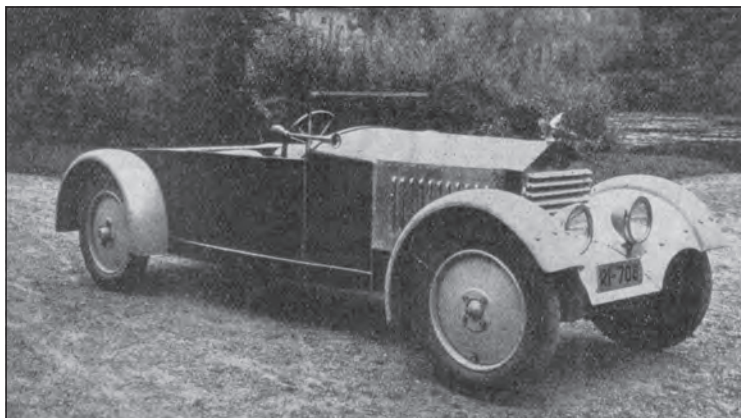
na drátových kolech měly rozměr $5,00 \times 15''$, rozvor 2 140 mm, rozměry $3\,430 \times 1\,440 \times 900$ mm, hmotnost 380 kg.

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 umístěný jednoválcový čtyřdobý motocyklový motor AJS 499 cm^3 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 $28 \times 4,75''$, 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.

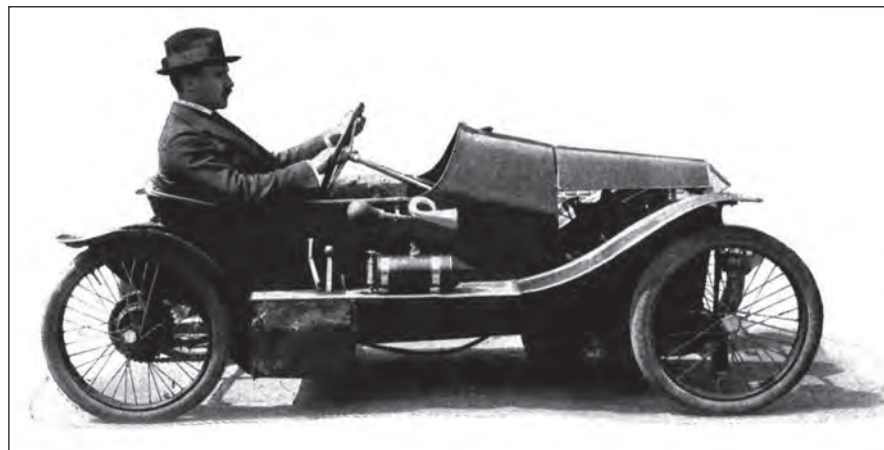
Na Pražském autosalonu 1933 byl vystaven prototyp vozítka Atlanta s tříválcovým dvoudobým motorem. Podrobnější údaje nebyly zveřejněny. Tato Atlanta vznikla ve firmě Automobile Company Atlanta Ing. C. V. Šulák a L. Zámrský ve Fryštátu u Karviné. Bratři Zámrští vyráběli v Bystřici pod Hostýnem v letech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



Fritz Hückel na svém Austro-Cyclecaru z roku 1913

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

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 víceřech sportovních podniků (např. 2. a 3. místo na okruhu Semmering 1913, za Alexandrem Kolowratem na Globe-Anzani).

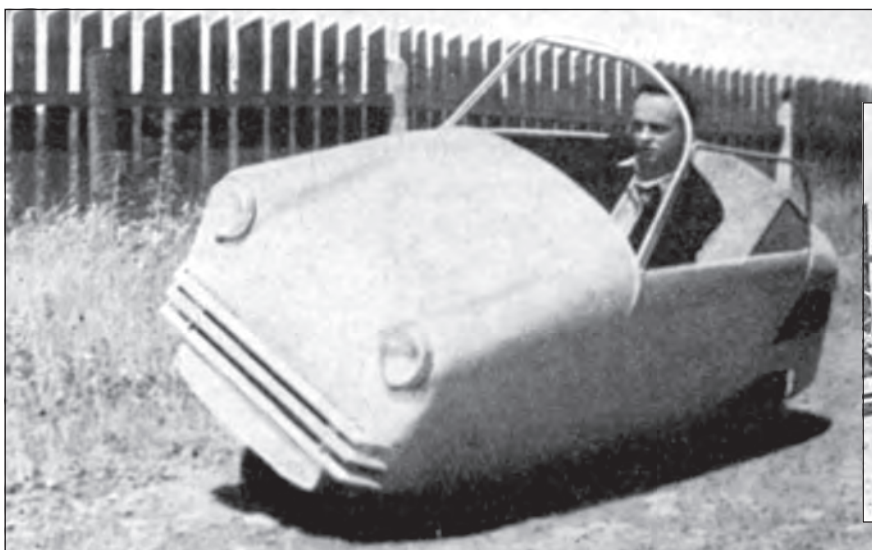
V roce 1914 vznikl větší typ s motorem o výkonu 10,3 kW / 14 k, kardanem a diferenciálem, s hmotností 400 kg, který jako nejmenší čtyřválec startoval v dubnu téhož roku na závodech Zbraslav–Jíloviště a dosáhl průměrné rychlosti 47,5 km/h, přičemž předstihl 13 silnějších automobilů. Výrobu cyclecarů však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

Autoavia 1948

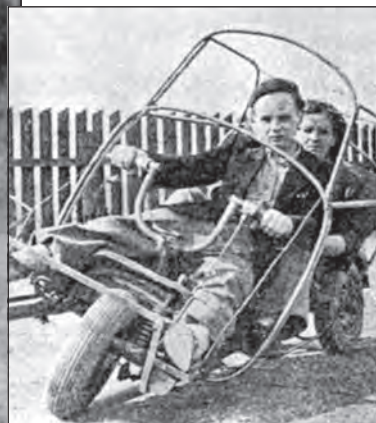
Do soutěže AKRČs amatérských vozítek se zapojil Ing. Karel Ovesný z Prahy s prototypem užitkového vozidla. Dvouválcový, vzduchem chlazený motocyklový motor Jawa 350 cm³, umístěný vpravo vzadu, poháněl levé zadní kolo prostřednictvím Hardyho spojky. Na rámu tvořeném centrálním nosníkem byla namontována 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

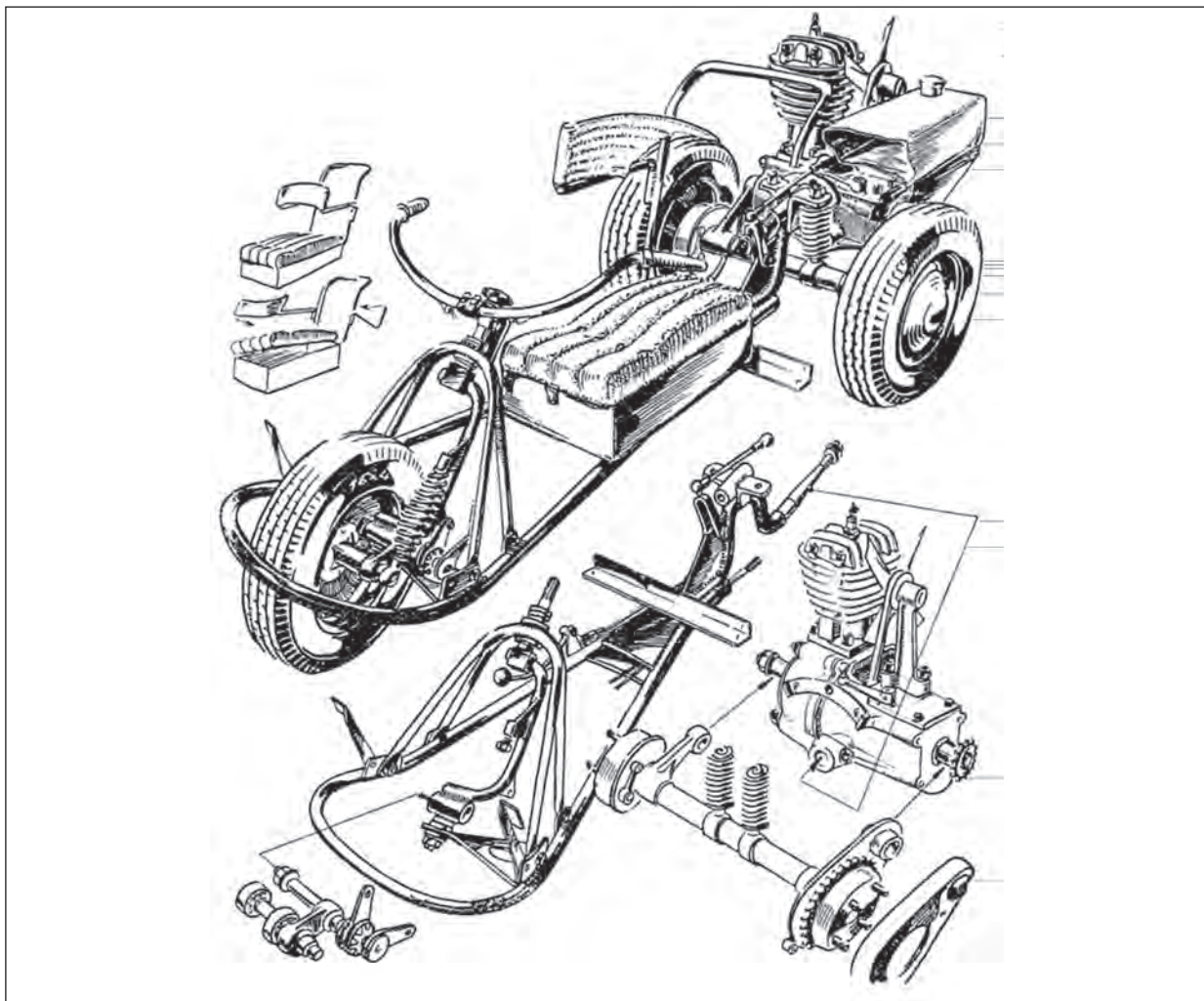
Vedle Dálníku J. Anderleho byl Autocykl konstruktéra Rostislava Dýmy z Bašky u Frýdku druhým nejneobvyklejším automobilem, přihlášeným do soutěže o lidové vozítko, kterou roku 1948 zorganizoval technický výbor AKRČs. Byla to tříkolka, jejíž celý rám (kromě dvou zadních kol) byl výkyvný. V zatáčce se 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 „bezkojelný 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.

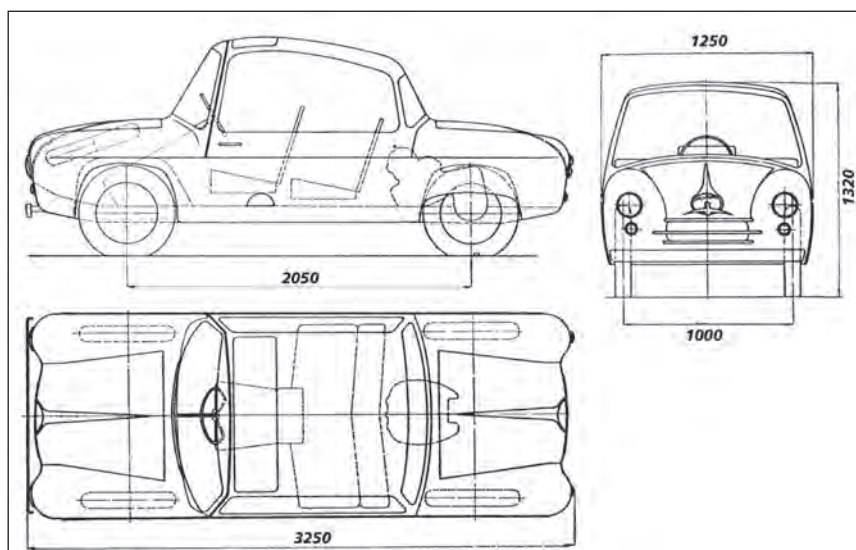
Avia 1956-1957

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

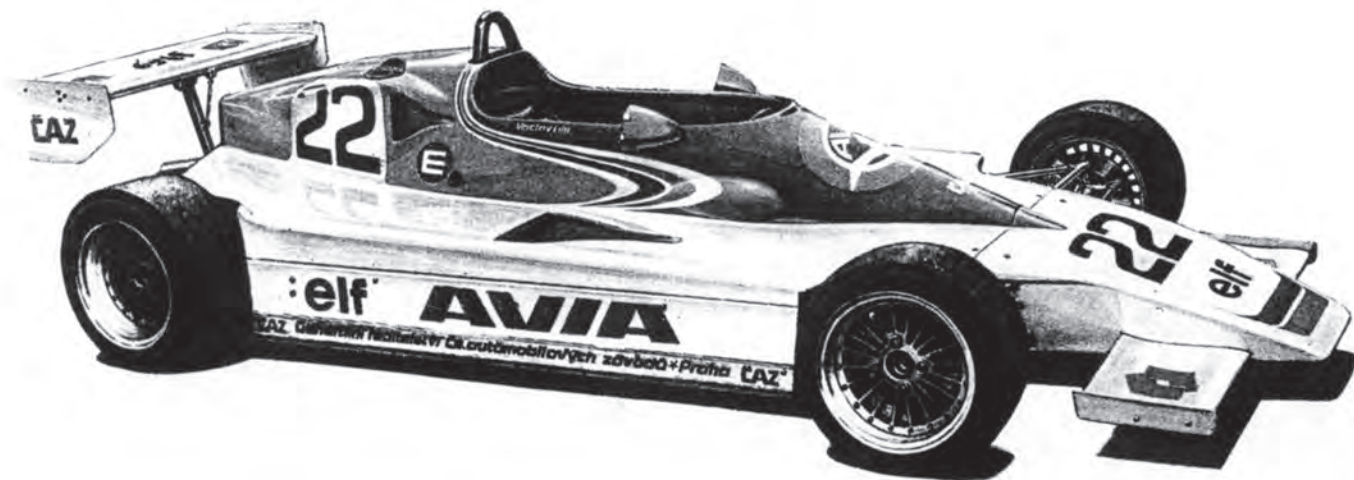
střed, za ním sedící dva cestující měli dostatek místa pro nohy, uprostřed za řidičem mohlo sedět jedno dítě. Vstup do vozidla byl vyřešen odklápěcí střešou kabiny. Vozítko mělo rozměry 3 250 × 1 250 × 1 330 mm, rozvor náprav 2 050 mm, rozchod kol vpředu i vzadu 1 100 mm, s hliníkovou karoserií vážilo 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

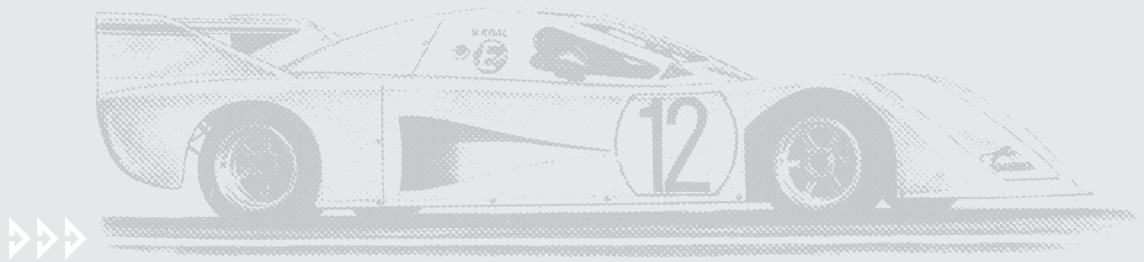
V roce 1993 se na brněnském autosalonu představily lehké terénní vozy **Avia A11 Trend**, licenční výrobek francouzské automobilky Auverland (dnes známé jako Panhard General Defense, Saint-Germain-Laval).

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

B



BAF 1930

A. Frisek, tovární výroba motorových vozidel, Praha

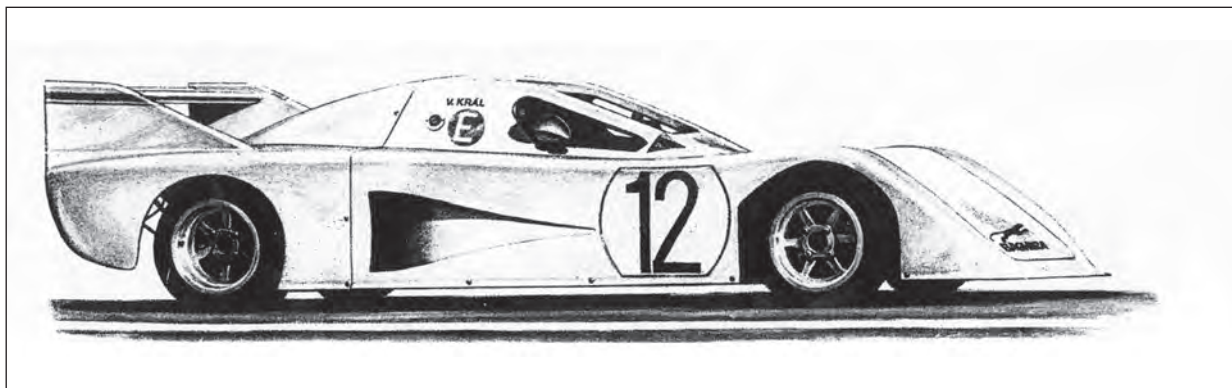
Artur B. Frisek (nar. 1881 v Ismailu) vyráběl v letech 1927–1931 motocykly s motory různých domácích a zahraničních značek. Osobní a malé nákladní tříkolky, v dobovém prospektu označené jako Trimobiles se sedmi různými nástavbami, byly pouze doplňkovým zbožím. Menší **typ A** měl dvoudobý jednoválcový motor 350 cm³ o výkonu 7,4 kW / 10 k a nosnost 300 kg (podvozek stál 14 500 Kč). Do silnější verze **typu B**, jehož podvozek stál 16 500 Kč, byl montován čtyřdobý jednoválec 500 OHV o výkonu 11 kW / 15 k a nosnost se zvětšila na 500 kg. Podvozky, nebo alespoň přední motocyklové vidlice, pocházely pravděpodobně z firmy Bekamo – Kaehlert & Ruppe z Rumburku, se kterou Frisek úzce spolupracoval. V dubnu 1931 firma BAF ukončila svou činnost.

Baffrey 1886

Inženýr Louis Baffrey, původem Alसान (16. 3. 1825 Wintzenheim – 14. 9. 1900 Colmar), technický ředitel Leitenbergerových textilních závodů Cosmanos v Josefově Dole u Mladé Boleslavi, zkonstruoval společně se svým krajanem Alfonsem Welterem v roce 1886 parní automobil podle vlastního systému (ale inspirovaný francouzskou konstrukcí De Dion-Bouton et Trépardoux z roku 1883). Rám z profilového železa byl vpředu opatřen sedadly pro dva cestující, řidič stál na malé plošině uprostřed vozidla. Automobil byl poháněn dvouválcovým parním strojem s válci připevněnými na stranách rámu. Šoupátkový rozvod na plný tlak byl poháněn dvojitým excentrem, který poháněl také napáječku. Převod síly byl ozubenými koly od klikového hřídele na diferenciál a přes ozubenou předlohu na zadní kola. Parní kotel byl nad zadní nápravou, pásová brzda působila na klikovou hřídel a přední kola byla řízena ozubeným převodem s pákami a klouby. Při 220 ot./min dosahovalo toto vozidlo rychlosti asi 15 km/h. Tento parní automobil byl roku 1902 sešrotován, v pražském NTM se však dochovala podrobná výkresová dokumentace.

Baghira 1978

Designér a konstruktér Václav Král z Roztok u Prahy postavil v 70. letech několik buggy nesoucích jméno Baghira, takže i jeho automobil skupiny B6 dostal toto pojmenování. Podvozek odvozený od tovární Škody F3 byl rozšířen pro dvě osoby a nad kokpitem měl ochranný rám. Motor Škoda 120 S s objemem 1 238 cm³ měl výkon 58,8 kW / 80 k. Později závodník Marcel Pipek z Jeseníku namontoval do Baghiry motor ze Škody 130 RS a pneumatiky Goodyear a v mistrovstvích ČSSR skončil čtyřikrát na druhém místě.



Závodní automobil Baghira B6

Barták 1949

Jan Barták se soutěže lidových vozítek v červenci 1950 zúčastnil s malým dvoumístným vozítkem tvarově podobným americkému vojenskému Jeepu Willys. Poháněn byl motorem Stratílek 190.

Bartoš 1953

Ing. Bartoš z Ráztočna u Handlovej, zřejmě inspirován Anderleho Dálníkem, postavil podobné vozidlo, i když se skromnějšími parametry. V trubkovém rámu byl vzadu uložen motocyklový motor Jawa 250, karoserie z ocelového plechu nesla odsouvací kabinu pro jednu až dvě osoby. Řízení bylo stejné jako u motocyklu, boční pomocná kolečka se vysouvala jednotlivě nožní pákou. Na 19palcových kolech dosahovalo vozidlo s hmotností 160 kg rychlosti 90 km/h při spotřebě kolem 3,5 l / 100 km.

BAZ 1982–1991

Bratislavské automobilové závody, Bratislava – Devínska Nová Ves

Na základě usnesení vlády ČSSR o rozvoji výroby osobních automobilů byl 1. července 1971 zřízen n. p. Bratislavské automobilové závody (BAZ), který se stal součástí VHJ Československé automobilové závody. V dubnu byla zahájena výstavba první části karosářsko-montážního závodu. Investičním nákladem čtyř miliard korun se na ploše dvou čtverečních kilometrů začala rodit největší slovenská automobilka.

Už první léta její existence však byla ovlivněna neujasněnými a měnícími se úvahami o výrobním programu, znemožňujícími hospodárné využití už instalovaného technologického zařízení a výrobní kapacity. Až za deset let nové vládní usnesení rozhodlo o výrobním programu BAZ. Měly být vyráběny střední a malé nákladní automobily, automobily Avia s karoserií furgon, zadní nápravy připravovaných nových automobilů Škoda 781 Favorit, a k tomu nářadí a jednoúčelové stroje. Prvním sériově vyráběným osobním automobilem byla od roku 1982 **Škoda Garde**. Ve stadiu prototypů zůstal dodávkový automobil Škoda Furgonet (1982, na bázi Škoda 120), ve spolupráci se sovětskou automobilkou AZLK Moskvič byl v roce 1988 postaven minibus a sanitní verze.

Nejasnou budoucnost automobilky, která v polovině roku 1989 vyráběla měsíčně 70 vozidel Praga V3S a 450 náprav na Favority denně a zaměstnávala více než 4 000 pracovníků, ukončila až spolupráce s německým koncernem Volkswagen. 30. května 1991 byla založena společnost Volkswagen Bratislava, která začala využívat výrobní komplex s vybudovanou infrastrukturou. První Volkswagen Passat Variant tam byl smontován už 21. prosince 1991.

Bezděz 1928

Bratři Ladislav (1892–1932) a Bedřich (1887–1960) Veselí vyráběli v Bělé pod Bezdězem v letech 1922–1926 motocykly různých kubatur. V červnu 1925 bylo vydáno úřední osvědčení na dvouválcový dvoudobý motor o objemu 654 cm³ a výkonu 7,4 kW / 10 k, který byl později použit při stavbě jednoduchého dvoumístného cyclecaru.

Blovský 1920

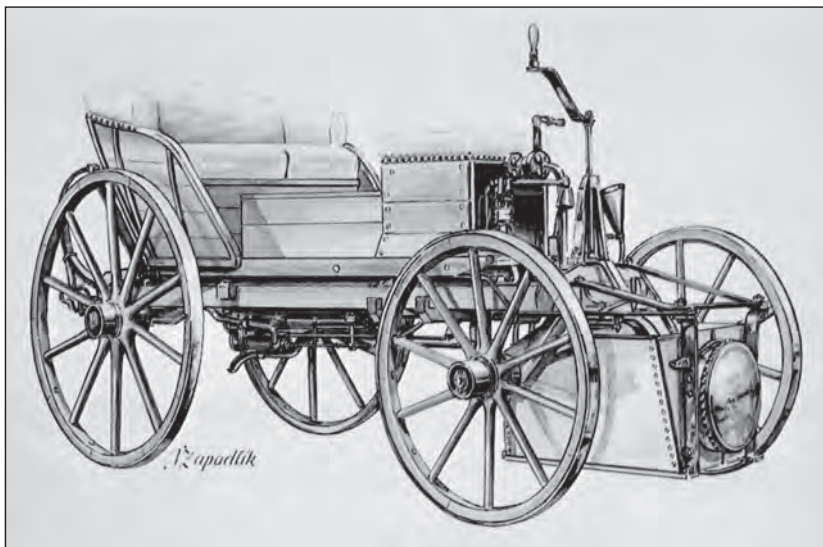
Zámečník Josef Blovský z Prahy vystavil na Pražském autosalonu podvozek osobního automobilu vlastní konstrukce.

Božek 1815

První samohybné vozidlo, parní automobil, postavil na území tehdejšího Rakousko-Uherska Josef Božek. Zařadil se tak mezi první konstruktéry těchto vozidel na světě (Cugnot v Paříži 1769, Trevithick v Londýně 1801, Evans ve Filadelfii 1813).

Josef Božek (28. 2. 1782 – 21. 10. 1835) po studiích na Těšínském gymnáziu a vysoké škole v Brně odešel do Prahy, kde získal místo mechanika na tamní polytechnice. Poté, co v roce 1810 uviděl Wattův parní stroj, rozhodl se postavit parní vozidlo. Zkonstruoval dvou-

válcový parní stroj se dvěma písty a dvěma klikami ve vzájemném úhlu 90 stupňů, čímž vyloučil mrtvé body v krajních polohách. Stroj byl uložen v dřevěném rámu kočárového tvaru, měděný parní kotel byl upevněn mezi předními koly, která se ovládala říditky z kozlíku před sedadlem cestujících. Dne 24. září 1815 Božek předvedl svůj parovůz ve Stromovce v Praze-Bubenci. O dva roky později, 1. června 1817, se na tomtéž místě konala prezentace jeho parní lodi a parovozu (na plakátě k této akci je jediné zachované soudobé zobrazení jeho vozidla). Během bouřky, která se náhle strhla, někdo ukradl pokladnu s vybraným vstupným a Božek v zoufalství nad finanční ztrátou zničil parní stroj i vozidlo.



Božkův parní vůz, první samohybné vozidlo na našem území

Brázda 1965–1966

Josef Brázda z Brna postavil nejprve monopost formule Junior s dvoudobým tříválcem DKW (992 cm³, 58,8 kW / 80 k), později vůz F3 s podobným agregátem Wartburg o stejném výkonu. Trup tvořil monokok z ocelových plechů, kotoučové brzdy byly vlastní konstrukce. J. Brázda zahynul 11. září 1966 na závodě vozů F3 v ulicích Sokolova, když ztratil kontrolu nad svým vozem a narazil do sloupu. Příčinou nehody bylo rozlomení šroubu v uchycení zadní nápravy.



Závodní soutěžní speciál Brisk RS 01 WRC

Brisk 2007

Brisk Tábor a. s., Tábor

Tradiční výrobce zapalovacích svíček známých pod značkami Brita (od roku 1935), Cíl a Jiskra patřil před privatizací v roce 1992 do podniku PAL. Pro automobilový průmysl vyrábí teď kromě zapalovacích

svíček také žhavicí svíčky a snímače, pro další výrobce zapalovací elektrody, ionizační sondy a technickou keramiku. Pro testování zapalovacích svíček a propagaci firmy byl v roce 2007 postaven závodní soutěžní speciál Brisk RS 01 WRC. Poháněl jej přeplňovaný čtyřválec o objemu 1 998 cm³ a výkonu 368 kW / 500 k s točivým momentem 600 Nm. Na rámu z ocelových trubek byla postavena dvoumístná laminátová karoserie, tvarově podobná Škodě Fabii. Vůz s rozvorem 2 500 mm a rozměry 4 002 × 1 890 × 1 270 mm vážil 1 000 kg a dosahoval rychlosti 200 km/h.

BRM 1955

Monopost BRM (Bavorák Rott Motor) postavil v Posádkovém domě armády v Brně jezdec, major ČSLA Karel Cejnar, se svým mechanikem Rottem. Použili motor BMW 328 o objemu 1 971 cm³, který vyladili na 103 kW / 140 k a uložili do rámu z chrommolybdenových trubek vlastní konstrukce. Kola s 15palcovými pneumatikami byla odpružena listovými pružinami, nápravy a řízení bylo upraveno z Fiatu 1100. BRM byl nejúspěšnější na okruzích v Karlových Varech, Litomyšli, Lounech a v Ostravě. Někdy je tento monopost označován MCR 2000.

BT 1956

Závodník Jaroslav Brokeš ze Zubří a mechanik Tichavský postavili na podvozku HMV II Václava Hovorky závodní automobil BT s motocyklovým motorem BMW R 75 (750 cm³), který upravili na výkon 36,8 kW / 50 k. S hliníkovou karoserií, postavenou podle makety Tatra 605, vážil monopost 400 kg a J. Brokeš s ním absolvoval 35 závodů.

BT 2010–2012

Benet Automotive, s. r. o., Milovice

Společnost Benet Automotive vznikla roku 2008 a dodávala hliníková kola a plastové díly pro vozy Škoda, Volkswagen a Kia. Dívize Benet Tuning nabízela pod značkou BT úpravy vozů Škoda Octavia. Octavia BT Race, představená v roce 2010, měla přeplňovaný čtyřválec o objemu 1 984 cm³ a výkonu 189,8 kW / 258 k, díky němuž dosahovala rychlosti až 250 km/h. Rozvor 2 577 mm, rozměry 4 597 × 1 769 × 1 417 mm, hmotnost 1 480 kg. Cena úpravy byla 269 000 korun, základní cena vozu Octavia RS byla 711 000 Kč, konečný účet tedy byl 980 000 Kč.

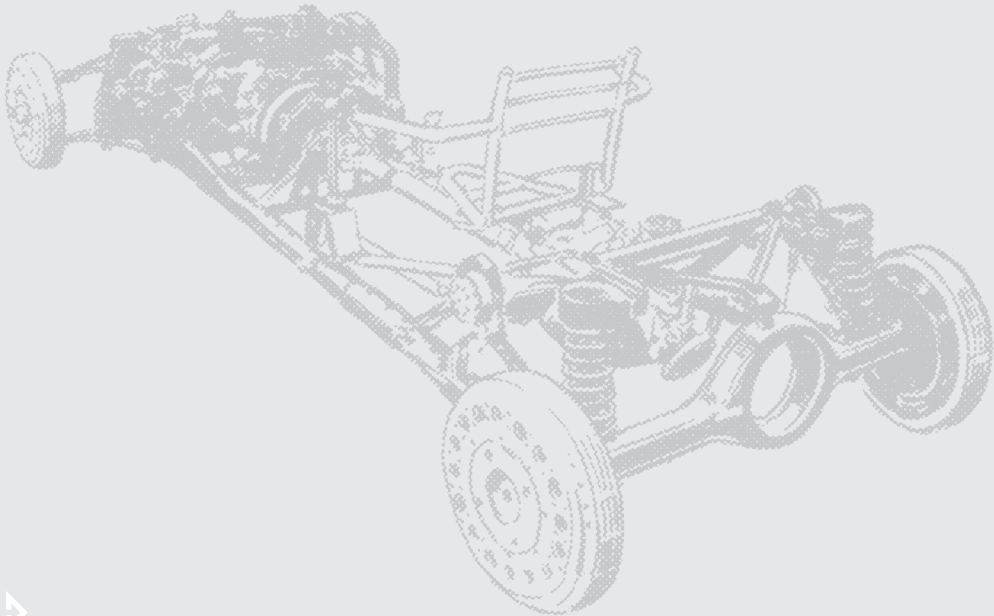
BT Škoda Octavia Combi se vznětovým motorem o objemu 1 968 cm³ a výkonem 145,6 kW / 198 k dosahovala rychlosti 225 km/h. Oba vozy dostaly spojler, kůží čalouněný interiér, větší brzdy, podvozek snížený o 3 cm a 19palcová kola.

Přestavbou automobilu Škoda Yeti vznikl v roce 2012 prototyp dvoudveřového dvoumístného pick-upu BT Etape.

Buchar-Pešta 1966

Zdeněk Buchar, Jiří Pešta a Zdeněk Křivohlavý stavěli v garážích pražské taxislužby tři vozy F3. Po odchodu Z. Křivohlavého v roce 1965 tam vznikly dva monoposty s motorem Wartburg (58,8 kW / 80 k), s rámem z ocelových trubek a laminátovou karoserií. Měly rozvor 2 300 mm, rozměry 3 430 × 1 580 × 830 mm a vážily 415 kg.

C



Cejnar 1965

Major Karel Cejnar byl známým konstruktérem a závodníkem již od poloviny padesátých let (Jawa 500 F3, BRM, Škoda 1100 PDA). Pro formuli 3 postavil v Dukle Ústí nad Orlicí v roce 1965 pod svým jménem monopost s motorem Wartburg, který s karburátorem Dell'Orto měl výkon 62,5 kW / 85 k, prostorový rám z ocelových trubek a laminátovou karoserii od architekta V. Valenty.

Centaur 1931–1932

Josef Šimáně, Rokycany č. p. 261/III

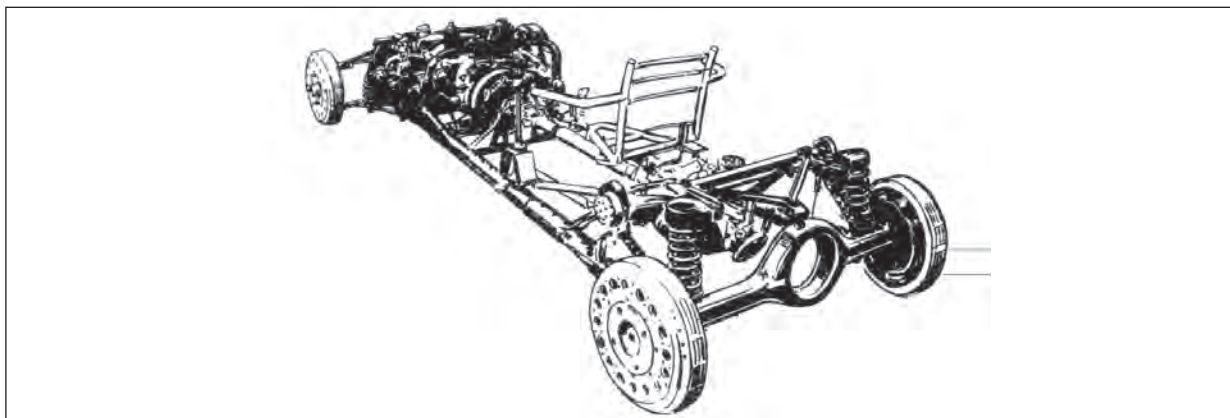
Na motocyklové výstavě v Praze v březnu 1932 byl představen automobil Centaur s předním pohonem. Jeho konstruktérem byl Ing. Otto Smékal a tři nekarosované podvozky s rozvorem 2720 mm vznikly v letech 1931–1932 v dílně J. Šimáně. Kvapalinou chlazený jednolitrový dvoudobý tříválec o výkonu 22 kW / 30 k s čtyřstupňovou preselektivní převodovkou Wilson měl vozidlu umožňovat rychlost kolem 80 km/h. Navrhovaná čtyřmístná karoserie měla mít rozměry 3920 x 1520 x 1450 mm. Předčasné ukončení výroby bylo možná i následkem častých námitek sousedů proti žádosti o povolení montáže v přístavbě Šimáněho domu. Šlo ale o rodinný podnik na dílenském principu, který se neprojevil výstavbou nějakých továrních hal.

Continental 1953

Název tohoto závodního automobilu konstruktéra Františka Pakandla je odvozen od použitého motoru. Byl to plochý letecký motor Continental A 65 o objemu 2 799 cm³ a výkonu 47,8 kW / 65 k při 2 300 ot./min, používaný v amerických cvičných letadlech Piper L-4H. Trubkový rám vlastní konstrukce nesl přední nápravu a řízení BMW, zadní nápravu Opel Super, dvouokruhový brzdový systém Mercedes-Benz a letecké brzdy Lockheed. Spojka pocházela z Peugeotu 402, kloubový hřídel z Opelu a čtyřstupňová převodovka z Lancie Ardea. František Pakandl automobil kvůli zranění při autonehodě nedokončil a prodal jej, přestože na něm odpracoval kolem 800 hodin.

Czech 1907

Inženýr Gabriel Czech, majitel firmy na dřevozpracujícím stroje z Moravské Ostravy, dostal 8. dubna 1907 povolení k jízdě jím zkonstruovaným automobilem. Byl to čtyřmístný tonneau (otevřená karoserie se vstupem k zadním



Podvozek Pakandlova vozu Continental

sedadlům dveřmi v zadní části karoserie) se čtyřválcovým motorem o výkonu kolem 8,8 kW / 12 k při 1 200 ot./min s třecí spojkou, řetězovým pohonem a elektromagnetickým zapalováním. Vozidlo bylo dlouhé 3 450 mm, široké 1 350 mm, vysoké 1 600 mm, rozvor byl 2 450 mm a rozchod kol 1 260 mm. Vážilo 870 kg a používaly se pneumatiky široké 85 mm a osvětlení acetylénovými lampami.

Czech vyrobil i voiturettu s dvouválcovým motorem do V o výkonu 2,9 kW / 4 k a třecí spojkou. Oba typy dosahovaly rychlosti kolem 20 km/h.

ČAS 1921

Česká automobilová společnost pro obchod a montáž motorových vozidel, Praha

Majitelé této malé firmy, bratři Ing. Edvard a Ing. Jiří Rechziegelové, se mezi výrobce motorových vozidel dostali v roce 1920, když na pražské automobilové výstavě představili pokrokově řešený skútr. Jejich prvním čtyřkolovým vozidlem byl cyclecar s plochým dvouválcem Coventry Victor o objemu 689 cm³ s karburátorem, automatickým mazáním a magnetovým zapalováním, vše britské provenience. Na nýtovaném rámu z ocelového plechu byl motor umístěn tak, aby z úzké karoserie vyčnívající hlavy válců byly dobře chlazeny vzduchem. Vpředu byla jedna dlouhá příčná listová pružina, vzadu dvě čtvrteliptické pružiny. Na kolech s drátěným výpletem byly pneumatiky o rozměru 28 × 3 palce. Některá vozidla byla vybavena domácími dvouválcovými motory Walter. Osvědčily se jako spolehlivé a rychlé automobily a dosáhly sportovních úspěchů na různých závodech, mimo jiné i na slavné trati Zbraslav–Jíloviště.

Časlavia 1902–1903

Bobumil Hudec, Továrna na velocipedy, motocykly a automobily, Čáslav

I přes časté reklamy v dobovém tisku („První čáslavská továrna velocipedů vyrábí dokonalé samochody všech druhů, automobily lehké, dopravní, luxusní, nákladní, osvědčené soustavy“) se zdá být nejpravděpodobnější, že byla vyrobena pouze jedna dvoumístná voituretta a jeden čtyřsedadlový phaeton s francouzským motorem De Dion-Bouton o výkonu 4,4 kW / 6 k. Motory této značky, ale s výkonem 1,25 až 1,75 k, byly používány i v Hudcových motocyklech Časlavia z téhož období.

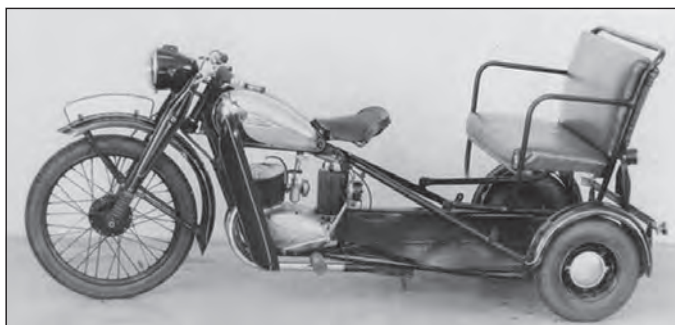
Čermák 1967

Ivan Čermák postavil svůj vůz F3 na podvozku dodaném brněnským konstruktérem Jaromírem Rybou. Použil agregát Wartburg a závodil v letech 1967–68.

ČZ 1949–1951, 1961–1963

České závody motocyklové, n. p., Strakonice

Tradiční výrobce motocyklů ze Strakonice, podobně jako Jawa od konce 40. let do svého výrobního programu zařadil také tříkolové rikši. V letech 1949–1950 vzniklo 122 kusů typu **ČZ 125 T** (2,9 kW / 4 k) v provedení osobní (řidič a dva cestující) nebo nákladní (řidič a 150 kg nákladu). Vážily 110 až 125 kg.



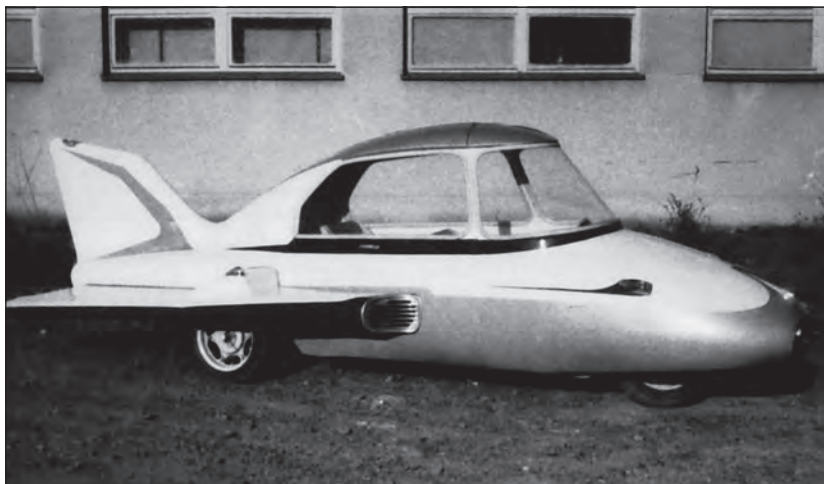
Tříkolová rikše ČZ 125 T z roku 1950

Po zavedení modernějšího motocyklu **ČZ 150 C** (4,5 kW / 6,2 k) se v letech 1950–1951 vyrobilo kolem 3 200 rikš modelů DO (osobní, řidič + 2 osoby) a DN (nákladní, řidič + 150 kg) a několik samotných podvozků. Rozvor 1 665 mm, rozchod zadních kol 930 mm, délka 2290 mm, nejvyšší rychlost 55 km/h.

V závodě Blatná se začátkem 60. let montovaly rikši **Čezeta 505** na bázi skútru Čezeta 502 (175 cm³, 6,2 kW / 8,5 k), ovšem jen v dodávkovém provedení. V letech 1961–1963 jich tam vzniklo 5 895 kusů. Měly rozvor 1 750 mm, rozměry 2 700 × 1 220 × 1 020 mm, hmotnost 255 a nosnost 280 kg včetně řidiče. V roce 1961 v učňovském středisku n. p. Karosa Vysoké Mýto



Dvě varianty rikše na bázi skútru Čezeta 175 z roku 1961

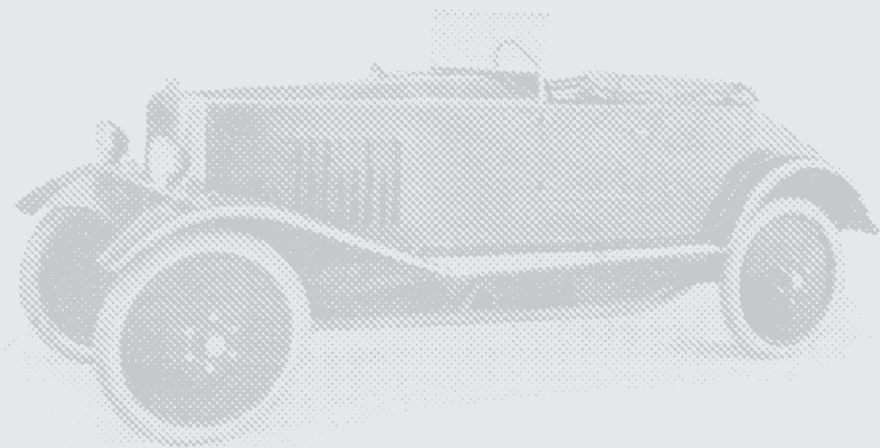


Trojkolku přezdívanou „křídlo“ postavili učni z Karosy v roce 1967.

postavili rikši s hezkou třímístnou karoserií se stříškou a další se skříňí, ty však zůstaly pouze jako prototypy.

Další tříkolku, přezdívanou „křídlo“, postavili také učni podniku Karosa jako konstrukční cvičení v roce 1967.

D

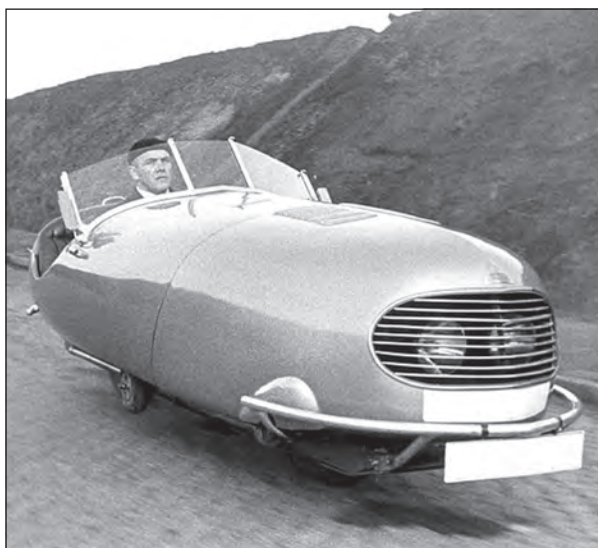


Dakos 1979

Jiří Sejk a Ivan Matoušek postavili na bázi Škody 120 L automobil skupiny A5, s motorem Škoda 130 RS o výkonu 94,1 kW / 128 k při 8 200 ot./min. Vozidlo, jehož název vznikl přeházením písmen Škoda, měl pětistupňovou převodovku Renault Gordini, vážil 665 kg a byl úspěšný především na závodech do vrchu.

Dálník

Tovární pilot a konstruktér firmy Aero Jan Anderle (1900–1982) je autorem neobvyklého vozidla nazvaného Dálník (toto pojmenování se později ujalo pro všechna jednostopá vozidla s pomocnými bočními opěrnými kolečky). Jeho první Dálník (vyvíjený od roku 1939 a vyrobený v srpnu 1941) měl otevřenou dvousedadlovou karoserii od firmy Sodomka Vysoké Mýto s dvouválcovým dvoudobým motorem Jawa Minor (561 cm³, 14,4 kW / 19,5 k), který poháněl přední kolo. Stroj byl ovládný řídky, při rozměrech 3 750 × 1 200 × 1 100 mm měl hmotnost 395 kg a dosahoval rychlosti 120 km/h. Spotřeba byla asi 4,5 l / 100 km, boční podvozek se zasouval mechanicky. Toto vozidlo bylo přihlášeno i do soutěže technického výboru AKRČs v roce 1948. O rok později vznikla jednosedadlová verze Dálník II s motorem Jawa 350 a s řízením leteckým knipleem, což však způsobovalo i zkušeným jezdcům problémy s udržením stroje na silnici. Anderleho posledním vozidlem tohoto druhu byl Dálník Rolland (1972–1976) s motorem Fiat se zdvojeným řízením postranními pákami. Na trubkovém rámu byla nanýtována laminátová karoserie.



První Dálník Jana Anderleho z roku 1941. Značka PD v době protektorátu Čechy a Morava patřila vozidlům z Prahy.



Dálník D-05 Karla Horáka z roku 1966

Anderleho pokusy s dálníky se dočkaly velkého ohlasu u amatérských konstruktérů, kteří si – zejména počínaje šedesátými léty – postavili několik podobných vozidel. V roce 1953 patřil mezi první Ing. Bartoš ze Slovenska, další vznikaly ještě do roku 1966.

V letech 1960–1963 Ing. Radko Vašíček ve spolupráci s Václavem Novákem postavil v Ústí nad Orlicí **Dálník D-02**, vybavený motorem Jawa 350 a komponenty ze skútru Čezeta 175, typ 502. Boční kolečka se zatahovala elektrickým agregátem na ovládní vztakových klapek, což však trvalo příliš dlouho – asi

8 sekund. Stroj byl nestabilní a nebyla dokončena ani jeho karoserie. Pouze jako model byl v roce 1971 vyroben Dálník D-02A s větším rozvorem a pohodlnější kabinou.

Dálník D-03 postavil v letech 1962–1964 letecký konstruktér Adolf Gregor s použitím agregátu z Javy 350. Spolujezdec seděl bokem ke směru jízdy, v případě pádu při startu bylo nutné kabinu opustit střešním oknem.

Dálník D-04 byla dvousedadlová konstrukce Jiřího Štěničky z Letohradu, kterou s použitím vzduchem chlazeného motoru KdF Volkswagen postavil v letech 1960–1966. Řízení bylo jako v letadle, pomocí páky, boční kola se zvedala pneumaticky. Hlavní kola s automobilovými pneumatikami nepřispívala ke stabilitě a roku 1968 bylo vozidlo demontováno.



Dálník Štěpána Poláka na dobovém snímku v zimě 1959



Tento dálník z roku 1965 je dílem učňů z Karosy.

Rovněž v roce 1966 vznikl v dílně Karla Horáka z Karlových Varů **Dálník D-05**, vybavený motorem Jawa 250. Boční kola byla ovládána mechanicky pomocí pedálů, vozidlo bylo otypováno a s 15 000 kilometry na tachometru jej v roce 1991 odkoupila švýcarská firma Peraves, která vozidla tohoto druhu v současnosti vyrábí. Tento dálník měl rozvor 1 900 mm, rozměry 2 770 × 830 × 1 200 mm, vážil 240 kg a dosahoval rychlost 110 km/h, nejvyšší povolená rychlost byla 80 km/h.

Dálník D-06 postavil v Praze v roce 1959 Štěpán Polák (15. prosince 1932 – 28. června 1994) a svými tvary byl nejneobvyklejší ze všech dálníků. Poháněl jej čtyřválcový boxer Volkswagen 1 200, rozvor byl 2 000 mm, rozměry 3 750 × 1 050 × 1 500 mm a hmotnost 450 kg.

Také ve vysokomýtské **Karose** vznikl jeden dálník. Postavili jej v učňovském středisku kolem roku 1965 a použili motocyklový motor Jawa 350, uložený v zadní části celokovové jednomístné karoserie s odklopnou kabinou řidiče. Tvary karoserie prý navrhl ještě Josef Sodomka.

Idea dálníků trvá do současnosti. Švýcarská společnost **Peraves** AG z Winterthuru je staví od roku 1987, od roku 1992 jejich výroba probíhala v brněnské firmě Bohemia Mobil. Ve společnosti Peraves CZ se montují dálníky Eco-mobile a Monotracer se zážehovými motocyklovými motory BMW 1200 nebo jako elektromobily.

Dejl-Ardie 1928

Dejl a spol., komanditní společnost, Praha-Smíchov

Do tříkolek vlastní konstrukce byl zabudován britský jednoválcový motor JAP s rozvodem SV o objemu 500 cm³ a výkonu 7,3 kW / 10 k. Dodávaly se s jednoduchou ložní plochou, jako valník s plachtou, skříň a zavřená pro osobní dopravu (taxi). Dvoumístná karoserie stála od 4 000 Kč.



Tříkolka Dejl-Ardie s dvoumístnou karoserií

Delfín 1963–1970

Tatra, n. p., Kopřivnice

Členové Svazarmu n. p. Tatra pod vedením Ing. Jiřího Gajdoše postavili první dva závodní automobily formule Junior v roce 1963. Byly poháněny vzduchem chlazeným čtyřválcem o objemu 1 089 cm³ a výkonu 51,5 kW / 70 k, odvozeným od motoru T 603, umístěným před zadní nápravou. Rám byl z chrommolybdenových trubek, nápravy byly upravené ze Škody Octavia, kotoučové brzdy z Renaultu R8 a pneumatiky Dunlop R6 13 palců. Úhlednou, pouhých 16 kg vážící karoserii navrhli Ing. arch. Otakar Diblík a Ján Oravec a z laminátu ji vyrobili v n. p. Kovona Karviná. Ing. Gajdoš a Ing. Ondřejík dosahovali s Delfínem, který byl prvním automobilem formule Junior se vzduchem chlazeným motorem na světě, na Štramberském okruhu rychlosti 217 km/h.

Za dva roky Ing. Gajdoš postavil **Delfín 65 F3** s motorem Škoda 1000 MB, s nižším příhradovým rámem, odpružením vinutými pružinami, kotoučovými brzdami Girling a pneumatikami Dunlop R6. Později byl použit upravený motor Ford Cortina o výkonu 66,2 kW / 90 k.

Několik monopostů **Delfín II** postavil v letech 1967–1970 Vladimír Znojemský z Čelákovic podle dokumentace J. Gajdoše. Použil upravené motory Škoda 1000 MB a Wartburg 311 s výkonem 58,8 kW / 80 k. Vozy s rozvorem 2 260 mm a rozměry 3 650 × 1 650 × 950 mm vážily 400 kg.

Delta 1977

Plzeňský závodník Albín Patlejš postavit monopost Delta 1 formule Easter s upraveným motorem Lada 21011 (1 300 cm³, 62,5 kW / 85 k), převodovkou Škoda, klasickým trubkovým rámem a nápravami podle konstrukce Pauer F3. Aerodynamická laminátová karoserie od výtvarníka Theodora Pištěka s deltovitou přední částí byla sice efektivní, ale citlivá na boční vítr. Dnes je monopost umístěn v Muzeu sportovních vozů v Lánech.

Derby 1928

Vojmír Věchet byl známý jak svými automobily (V. Věchet a spol., Nymburk) z doby před první světovou válkou, tak i jako automobilový závodník. Po roce 1924 ve své autodílně v Hradci Králové postavil prototyp lidového automobilu VAD a roku 1928 tříkolku Derby s vlastním dvouválcovým motorem 500 cm³, kterou později přestavěl na čtyřkolový automobil s úhlednou karoserií a brzdami na všech kolech.

DIOSS 1995–1999

DIOSS, spol. s r. o., Plzeň

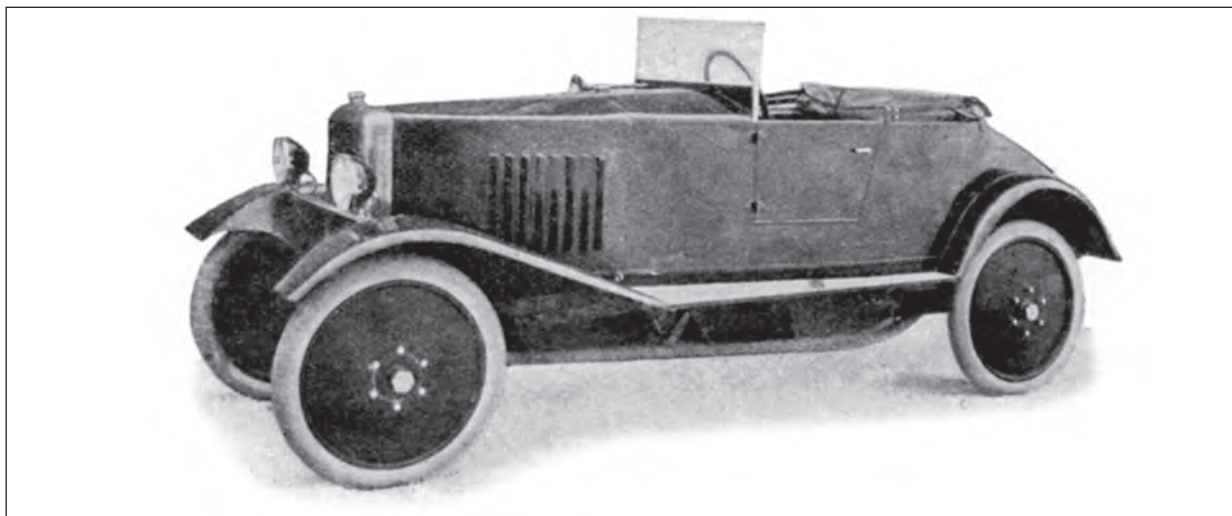
Společnost DIOSS vyrobila tři prototypy sportovního automobilu **Rebel** s upraveným motorem Škoda Felicia o výkonu 55 kW / 75 k. Jeden automobil byl vyroben podle oficiálně schválené dokumentace a je nyní majetkem soukromého sběratele. Ve stavbě dalších vozidel se nepokračovalo, i když původně byla plánována minisérie 40 kusů. Rebel měl svařovaný rám prostorové trubkové konstrukce a dvoudveřovou dvoumístnou karoserii (kupé) z kompozitové skořepiny. Vozidlo o rozměrech 3 930 × 1 710 × 1 220 mm, s rozvorem 2 450 mm a pohotovostní hmotností 1 075 kg poháněl vzadu napříč uložený motor Volkswagen o objemu 1 781 cm³ a výkonu 92 kW / 125 k při 6 000 ot./min. Maximální rychlost byla 200 km/h.

Disk 1924–1925

Československá zbrojovka, a. s., Brno

Prvním typem brněnské Zbrojovky, předchůdcem úspěšných typů značky Z, byl Disk konstruktéra Ing. Břetislava Novotného (1892–1965), který v roce 1922 postavil cyclecar Novo a v roce 1923 prototyp nazvaný Omega. Pozoruhodnost konstrukčního řešení Disku spočívala v samonosné karoserii (celokovová karoserie byla dvou- nebo čtyřmístná, s rozvorem 2 450 mm a rozchodem kol 1 050 mm), a především ve třecím převodu, který se skládal ze dvou disků (odtud název vozidla) a nahrazoval spojku s převodovkou. Ojedinelá byla rovněž koncepce motoru, řadového dvoudobého, vodou chlazeného čtyřválce o objemu 599 cm³ (vrtání × zdvih 55 × 63 mm, výkon 8,8 kW / 12 k) s rozvodem šoupátkem. Disk byl prvním automobilem s dvoudobým motorem vyráběným v Evropě (německý DKW od 1928). Jeho výroba začala 1. listopadu 1924.

I když byla obsluha jednoduchá, slabou stránkou byl právě třecí převod, což ještě před uvedením nového vozidla na jarní pražské automobilové výstavě v roce 1924 předpovídal článek v soudobém časopise Vynálezy a pokroky: „Třecí převod jest sice velmi jednoduchý a laciný (nahrazuje tu obvyklou spojku a rychlostní soukolí), má však tolik nevýhod, které láce ani zdaleka nemůže nahraditi. Uváží-li se, že zde musí motor táhnouti vůz o váze 450 kg a zatížení tří osob asi 250 kg i se zásobou benzínu, oleje ap., celkem tedy asi 700 kg, jest zřejmo, že třecí převod s lepenkovým obložením nemůže tu naprosto stačiti...“



Disk, lidový automobil brněnské Zbrojovky

Disky upravené Ing. Miloslavem Hronem, který mezitím přešel z kopřivnické Tatry do Brna, absolvovaly začátkem roku 1924 zkušební jízdy na trati Olomouc–Brno a Brno–Soběšice a 7. února 1924 Zemská politická správa v Brně udělila Zbrojovce povolení na výrobu a prodej těchto automobilů. Celkem bylo vyrobeno asi 75 kusů automobilů, které byly prodávány po 26 000 Kč, pro zaměstnance Zbrojovky po 15 000 Kč. Statistika uvádí, že v Praze roku 1925 přibýlo 22 automobilů Disk.

Ing. Novotný v roce 1924 spolupráci s brněnskou firmou ukončil a odstěhoval se do Prahy, kde založil firmu Enka a zkonstruoval slavné Aero 500 a 662.

Diviš 1931–1938

Zahradník Josef Diviš, technik samouk, postavil v Perné u Brandýsa nad Orlicí postupně tři lidová vozidla poháněná německým motocyklovým motorem DKW 300 cm³, s třecím převodem.

Doležal 1954

Josef Doležal z Chocně postavil vozítko s otevřenou dvoumístnou karoserií z ocelového plechu na dřevěné kostře, s předním pohonem motorem Jawa 250. O tři roky později namontoval silnější motor Ilo 400 a používal ho až do 70. let. Vozítko mělo rozvor 1 800 mm a rozměry 2 900 × 1 200 × 1 250 mm.



Vozítko J. Doležala z roku 1954



Drak II se závodníkem Otto Buchbergem v roce 1967

Drak 1964–1968

Brněnský drak dal název monopostu formule 3 závodníka Otto Buchbergera (nar. 2. května 1934) s litrovým dvoudobým motorem Wartburg o výkonu 58,8 kW / 80 k, karburátorem Dell'Orto, rámem z ocelových trubek a laminátovou karoserií od V. Valenty. Rozvor 2 180 mm, rozměry 3 750 × 1 520 × 745 mm, hmotnost 405 kg.

Drak II z roku 1966 měl stejný motor, rozvor 2 200 mm, rozměry 3 390 × 1 580 × 795 mm a vážil 420 kg.

Drak III z roku 1968 byl posledním monopostem F3 O. Buchbergera.