



2017

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



Zimní idyla poloviny 30. let 20. století

č. 4



Vážení aerovkáři,

ten, kdo čte mé úvodníky, si již jistě udělal obrázek o mém přístupu k současným elektronickým a komunikačním „zázrakům“. Se svými mnohdy nevybíravě kritickými názory mezi přáteli dost trpím, ale ve skutečnosti nejsem takový skeptik; pouze si vybírám to, co je pro mne nějakým způsobem užitečné, ostatní považuji jen za balast. Do této kategorie patří vše, co se týká tak zvaných „sociálních sítí“. Jednoduše řečeno; nevím proč bych měl přes tyto sítě s někým komunikovat. S kamarády se rád vídám a přímá řeč s nimi je pro mne vždy zajímavější a zásadnější než nějaké pochybné internetové plkání. A přeci se přihodila událost, kdy jsem sociální sítě ocenil. Musím ale zdůraznit, aniž bych do nich fakticky vstoupil.

Co se tak zásadního stalo? Začátkem léta proběhla sdělovacími prostředky zpráva, že mladá dvacetiletá řidička se stejně mladou spolujezdkyní s automobilem havarovaly. Svou jízdu natáčely na „inteligentní“ telefon a stejně „inteligentně“ záznam posílaly na sociální síť. Dívky se náramně bavily, což vyplývalo z jejich komentování průběhu jízdy. Jsem dost otrlý, ale jejich mluvu a jednotlivé výrazy bych na stránkách Aerovkáře reprodukovat nedokázal. Používaly ta nejsprostší česká slova, ale to jsou stále jen slova. Ony „dívky“, hlavně řidička, se bavily rychlou riskantní jízdou a jejich komentář jízdy byl kromě sprostěných výrazů opovrhujícími dopravními předpisy. Řidička ignorovala vše, co by měl řidič dodržovat, ale hlavně ignorovala své řidičské schopnosti nebo spíše neschopnosti. Dopadlo to tak, jak to dopadnout muselo. Při havárii byla řidička mrtvá na místě a spolujezdkyně velmi vážně zraněná s trvalými následky. Dalo by se říci, že díky sociální síti jsme byli svědky smrti v přímém přenosu. A to byl důvod mého ocenění sítí. Pokud by průběh a styl jízdy nedávaly světu na odív, tak bychom si pouze přečetli lakonickou zprávu, že „mladá řidička nezvládla svůj automobil a na následky zranění zemřela“.

Pátrat po záznamu mě ani nenapadlo, zřejmě na rozdíl od mnoha senzacechtivých přátel sociálních sítí. Spíše jsem se zamýšlel nad chováním těch mladých „dam“. Zarážející je, že v tomto případě šlo o ženy (tedy spíše v jejich věku o poukázky na ženy). Tím nechci omlouvat mladé (nejen mladé) mužské řidiče, kteří jezdí riskantně a pro ostatní účastníky silničního provozu nebezpečně. Co si o svých řidičských schopnostech ty mladé holky vlastně myslely, co již za volantem zažily, kdo je takto vychoval. Byli jsme také mladí a nezkušení, také jsme riskovali, ale myslím, že tohle jsme snad na silnici nepředváděli. Jak se výstižně říká, jsou lidé a rodiny, kde je více peněz než rozumu. Nový trend vítězí – s agresivitou žen za volantem se setkáváme stále častěji. To by byl námět na celý úvodník.

Nevím proč, ale dnešní mladí lidé často mluví o něčem, co jsme my v mládí neznali – o adrenalinu, který musí z těla odbourávat neskutečnými hloupostmi. Někdy to vypadá, že ztrácejí pud sebezáchovy. Každého mladého života je škoda, ale kdyby svým chováním aspoň neohrožovali nás „bezadrenalinové“.

Také mám dojem, že současná generace nemá přirozenou tendenci odhalit a uvědomit si hrozící nebezpečí. Jak jinak posuzovat jednání osmnáctiletého, tedy dospělého mladého muže, který vylezl na cisternový vagon, aby si z výšky vyfotil kamaráda a večerní osvětlené nádraží. Elektrické lokomotivy jsou napájeny napětím 25.000 voltů. Když se na vagonu postavil jeho život se rázem změnil. Zásah proudu sice přežil, ale pádem v bezvědomí přišel o jednu nohu, druhou má necitlivou. Takových úrazů elektrickým proudem je bezpočet. Když jsem kdysi jako elektromontér měl partu montérů a vyzbrojovali jsme trafostanice, tak nikoho ani pomocné dělníky nenapadlo se k částem pod napětím nechovat jinak než s uctivým respektem. Dnes na stavbách stále častěji vidím, jak především mladí lidé riskují. Mnohdy je to z nevědomosti možné kritické situace.

Mám také dojem, že různé předpisy a normy jsou přeplněny stále se rozšiřujícími bezpečnostními opatřeními, díky kterým mají lidé pocit bezpečí. Tak jako když nás výrobci automobilů přesvědčují o bezpečnosti jejich výrobků. Důsledek – nepozornost řidičů, ale o tom jsem již psal.

Veteránská sezóna již skončila, ale většina z nás bude řídit své novější automobily i v zimním období. Tak vám všem přeji, abyste na svých cestách nepotkali žádného šílence za volantem a abyste se ve zdraví dožili té sezóny příští.

Čas neúprosně pádí a v době, kdy dostanete do rukou Aerovkáře, bude zbývat měsíc do Vánočních svátků. Přeji vám jejich klidné prožití, zdraví přiměřené k věku a řadu dárek od Ježíška (např. novou hrušku s talířem, kolečka do převodovky, originální svítidla Scintilla) a mnoho dalších děl, kterých jsou stále „plné obchody“.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání inzerátů a příspěvků do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

P.S. – Ještě připomínám; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



AEROjízda 2017

kemp Višňovka – Hájek
23. září 2017



Aerovky v kempu Višňovka – Hájek ...



... a pod rozhlednou Velká Buková

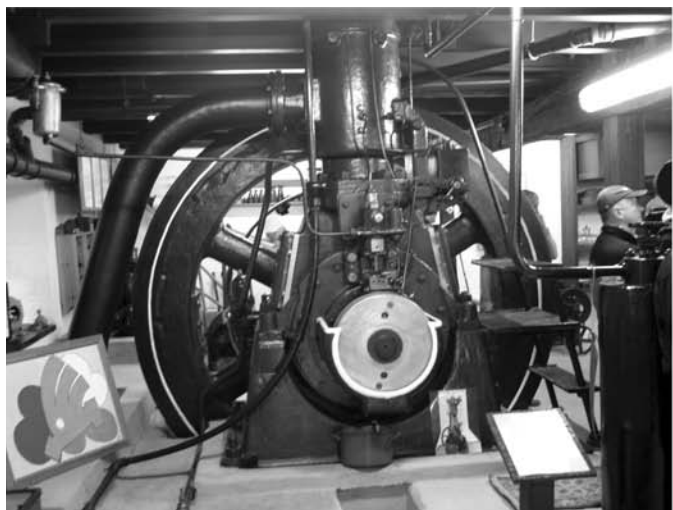
Postřehy a hodnocení aerovkářského loučení se sezónou budou již trvale náplní Společenské rubriky. „Staří“ aerovkáři již nesoutěží, ale o to víc poznávají krásy přírody a krásy technického pokroku. Sjeli se v hojném počtu opět v kempu Višňovka – Hájek v romantickém podhradí Křivokláta. Letos se stoprocentně potvrdilo úsloví – „Jestli existuje Pán Bůh, tak je to aerovkář!“. Mnoho dnů před i po akci lze nazvat katastrofou pro konání takového setkání. Jen ten jediný den byl i na opalování. Jindra Šlesinger nám kategoricky odmítl prozradit, kolik Nejvyššímu tam nahoru poslal, ale zřejmě to na pár nebeských piv stačilo.



Opravdovým překvapením pro milovníky historické techniky byl krásně zrestaurovaný Čechův mlýn. Mlýn už funkční není, protože pro špatnou dopravní dostupnost majitel ukončil již v roce 1919 jeho činnost a dále sloužil jen k výrobě elektrické energie. Díky majitelům, potomkům Václava Čecha, se stal úžasným technickým skanzenem.

Václav Čech byl průkopníkem použití elektřiny v průmyslu a již v roce 1911! postavil malou vodní elektrárnu s Franciso-vou turbínou. Pro její podporu byl instalován v r. 1927 naftový jednoválcový motor Škoda, který při malé vodě poháněl synchronní generátor Siemens. Je až s podivem, že zařízení pře-čkalo 40 let systematického ničení téměř všeho historického. Porovnejte sami velikost strojů s poblíž stojícími lidmi. Vždyť jen setrvačnick motoru váží 3,7 tuny a obsah válce je 25 litrů!

Manželům Šlesingerovým zbývá poděkovat za krásné a poučné setkání a necháme se překvapit, co Jindra zajímavého objeví pro rok příští.



Naftový dvoutaktní jednoválec 50 HP Škoda, sloužil také pro pohon lodí. Je jediným dochovaným exemplářem.



Generátor Siemens, též jeden z mála dochovaných exemplářů. Tři jsou vystaveny v německých muzeích.

– JK –



AKC. SPOL. DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI,
automobilka Laurin & Klement,

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

10. pokračování

Jak bylo avizováno v předchozí části povídky o historii jednoho z regionálních prodejců Aerovek, budeme se v tomto článku zabývat organizací oficiálních servisních míst továrny, která mohla používat označení „Service AERO“. V knize Karla Jičínského je v povídání dlouholetého zaměstnance pana Jana Fexi popsáno fungování vzorového servisu továrny AERO v Karlíně. Se svolením autora knihy uveřejňujeme zajímavou část: „*Tato funkcionalistická budova byla nově postavena v roce 1934 v Poděbradově ulici (dnes Šaldova 12). Byl to moderní objekt s výtahem a umývárnou pro vozy, v dolní části se dělaly spodky, klempířina a motory, v patrech byli elektrikáři a čalouníci a nejvyšší lakýrníci s partákem Laviškou. Mistr Kotyk sepsal se zákazníkem objednávku na odstranění závady a když nemohl zákazník přesně určit, co požaduje, připsal mistr poznámku „projet“. Kontrolor Pepík Nevolka auťák projel, doplnil diagnózu, určil, co se má seřídit a opravit, vyplnil průvodku a ta šla na takzvané rozeptání. Byl neobyčejně svědomitý a pečlivý a taky výborný řidič. V budce účetní Tonda Zmek rozeptal průvodku na jednotlivá oddělení a ta pak putovala v celuloidovém obalu s vozem. Za osm hodin měl zákazník udělaný motor včetně spojky. Když byla nutná jeho větší oprava, vyfasoval se ze skladu třeba celý zgenerálovací, vypilovalo se a přerazilo číslo (to jsme měli povoleno). I celá generálka vozu byla za 8 hodin. Natuknutý blatník a šrámy byly vyrovnány, překytnuty a nalakovány, poškozená střecha se vyměnila za novou, nově se obložily brzdy. Nevolka dle průvodky vše zkontroloval, odsouhlasil opravy a vyzbrojení vozu a projel ho na zkoušku. Pak měl připomínky, co je potřeba ještě dodělat, něco jako seřízení udělal sám, aby se neprodlužoval čas. Když bylo vše v pořádku, odevzdal průvodku do účtárny a než zákazník přišel, měl vypracovaný účet s rozpisem materiálu a odpracovaných hodin. Zaplatil buď přes bankovní konto nebo hotově. V servisu bylo na skladě všechno, jeho šéfovi Ziegelbauerovi by bylo hanba, kdyby něco chybělo. S nároky na tovární sklad poslal šoféra Josefa Kloučka s dodávkovou šestsetdváašedesátkou a fasovací knížkou do Vysočanské továrny.*“

Možnosti tohoto servisu byly pravidelně zveřejňovány v celonárodní inzerci. Oficiální stanice Service AERO v reginech, kterých bylo cca 45, samozřejmě nemohly mít takovou úroveň jako tovární servis v Karlíně. Bylo od nich požadováno provádění oprav v co nejlepší kvalitě a s termíny dohodnutými se zákazníky. Minimální nutné podmínky pro zřízení a provozování těchto stanic jsou popsány ve smlouvě o Service vozů AERO z archivu firmy Wenke a syn. Je zřejmé, že zřízení a provozování takového servisu stálo nemalé náklady nejenom na vybavení dílny speciálními přípravky, pořízení a vedení skladu náhradních dílů, ale i na výškolení zaměstnanců. Proto se každý snažil si servisní zastoupení udržet. Vzhledem k tomu, že firma Wenke začala koncem roku nabízet k prodeji automobily značky „Z“, napsal p. Oldřich Wenke 7. března 1936 dopis do mateřské továrny, aby se ujistil, že podmínky pro poskytování servisu vozů Aero v Jaroměři budou i nadále zachovány dle původních ujednání. Kladná odpověď je datována 11. března 1936.

OW-H.

7. března 1936

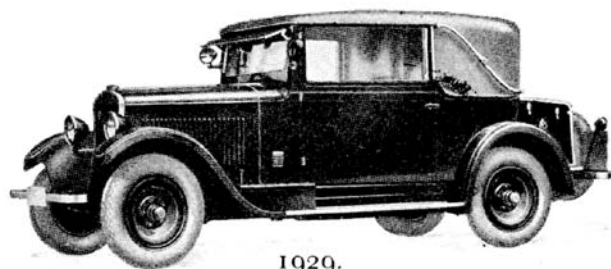
Titl.

„AERO“ továrna létadel,
Praž - Vysočany

Odvolaáváme se na jednání Vašeho pana Kráma s naším p. Oldřichem Wenke a potvrzujeme tímto ujednání, že ponecháme nám nadále service – Aero s oprávněním provádět též garanční opravy dle stávající úmluvy svého času námi podepsané. Rabatt na součástky povolujeme nám i nadále 25%, a prosíme abyste informovali servis v Karlíně o tomto ujednání, aby nám rabatt byl vždy při našich objednávkách ihned na účtě odečten. Znamenáme se

s veškerou účtou:
podepsán Wenke

Pozn. red.: Pro špatnou čitelnost byl dopis přepsán.



1929.

4-válec, 72 × 102 mm, výkon 30 ks.

AERO

TOVÁRNA LETADEL PRAHA - VYSOČANY

TELEGRAMY: AERO PRAHA
TELEFON ČÍS. 20541*
F/Št

Praha, dne 11. března 1936.

Titl. firma
A. Wenke a syn,
Jaroměř.

Váš dopis ze dne 7. března 1936.

Potvrzujeme tímto, že Vám ponecháváme až do odvolání service-Aero s oprávněním provádět též garanční opravy dle stávající úmluvy Vámi svého času podepsané, a na objednaný materiál povolujeme Vám i napříště 25ti %ní (dvacetipětiprocentní) rabat.

V tomto směru informovali jsme též naši service v Karlíně. Poroučíme se

s veškerou účtou:
AERO
TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ

Wenke

C. service
p. Vobliža.

Všem majitelům vozů AERO

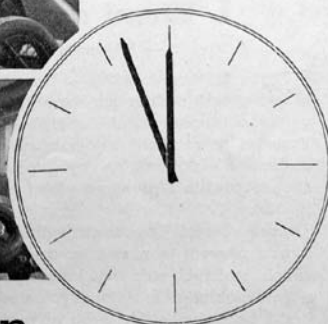
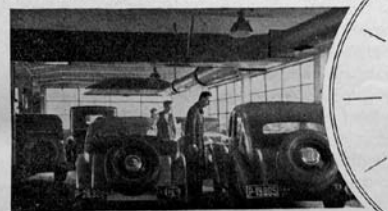
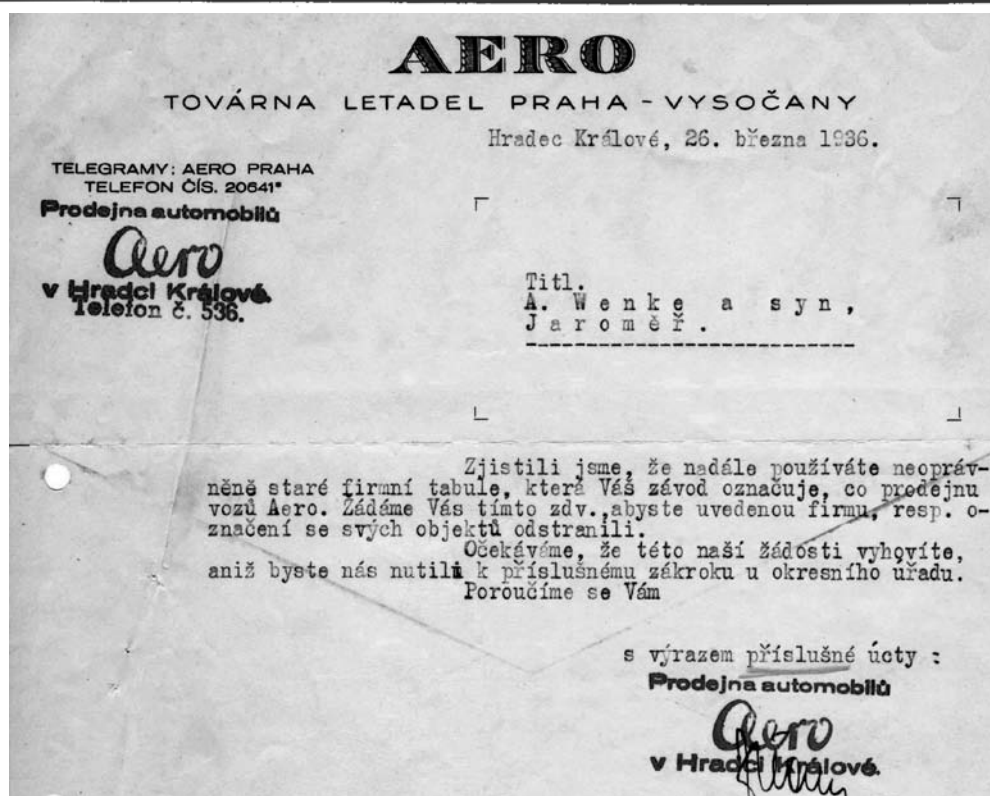
i všem našim příznivcům oznamujeme zdvořile, že fa. A. WENKE a syn v JAROMĚŘI není naším zástupcem a není oprávněna za nás jednat. Případné informace vyprošujeme si na

H 1082

Tovární prodejnu AERO, Hradec Králové, telefon 536.

Pro firmu Wenke a syn bylo jistě velkým překvapením, když 30. března 1936 byl ve Večerním Českém Slově uveřejněn inzerát určený majitelům vozů AERO, který popíral jejich spojení s firmou. Zadavatelem tohoto inzerátu byla konkurenční prodejna aerovek z 22 km vzdáleného Hradce Králové. O tom, co vydání inzerátu předcházelo a co potom následovalo, napíši v dalším pokračování.

Vydání tohoto inzerátu předcházelo dopis adresovaný na firmu Wenke od Prodejny automobilů AERO datovaný 26. března 1936. O tom, co následovalo, napíši v dalším pokračování.



Za 24 hodin

dokáže Aero Service provést každou opravu mechanickou, i opravu vážné havarie. Moderní dílny vyzbrojené speciálním zařízením soustřeďují totiž všechny odborníky, jichž je k takové opravě potřeba: mechaniky, kováře, klempíře, elektrikáře, čalouníky i lakýrníky. Za den je i těžce poškozený vůz opět se zárukou připraven k jízdě a po škodě není stop. Nejkratší pracovní čas znamená ovšem nejmenší náklad na opravu. Service obstará odvezení poškozeného vozu. Pomoci dovoláte se kdykoli, ve dne i v noci na čísle telefonu Praha 38792.

Aero-SERVICE Praha-Karlín, Poděbradova 21. Tel. 22934, 38792.

Titl.

AERO, továrna letadel,
Dr. Kabeš,

Praha - Vysočany.

Na základě našeho ústního ujednání svědčími jste mi dnes vedení Vaší service v a já vedení to převzal za těchto podmínek:

- 1) Znění firmy. Dílnu, kde service bude obstarávána, označím svou firmou s dodatkem "Service Aero". Skončí-li platnost našeho poměru, jsem povinen tento dodatek ihned zrušit.
- 2) Přidělení okrsek. Nezřídíte v okrsku složeném z tohoto území : jinou oficiální service vozů Vaší značky, takže zůstanou po dobu platnosti našeho vzájemného poměru jedinou firmou, které svědíte service Aero. Kdybyste však z jakéhokoli důvodu s výsledky mé činnosti nebyli spokojeni a já ani po předchozí výstraze nesjednal nápravu, jste oprávněn i v mém okrsku dáti service Aero obstarávat jiným způsobem a poměr náš s okamžitou platností vypovědět.
- 3) Rozsah oprav. Smím obstarávat opravy vozidel Vaší značky pouze v tom rozsahu, jak dovoluje mé dílenské zařízení a v tom směru podrobím se Vaším event. pokynům.
- 4) Sklad náhradních součástí. Na svůj účet zavazuji se zřídit ve své dílně sklad náhradních součástí v rozsahu Vámi stanoveném, který budu neustále udržovat a doplňovat na Vámi předepsanou míru.
- 5) Provádění oprav. Veškeré opravy budu vyřizovat promptně a s přednostním právem, t.j. před opravami vozidel jiných značek. Stanovené dodací lhůty oprav budu dodržovat. Nebudu-li moci v krajním případě dodržet dodací lhůtu, uvědomím o tom ihned zákazníka a současně ujednám s ním novou dodací lhůtu. Pro opravy, o nichž je předem jisto, že by nemohly být

./.

podle přání zákazníka včas hotovy, sdělím zákazníkovi dodržitelnou lhůtu, případně jej odkážu do Vašich továrních dílen. Při opravách zavazují se používat výhradně Vašich originálních součástek. Zjistím-li při provádění opravy další závady, jsem povinen v takovém případě upozornit na nutnost jejich odstranění a na následky, jež by případné neopravení těchto závad mohlo mít.

- 6) Ceny náhradních součástek. Součástky budu odebírat proti hotovému placení od Vašeho místního zástupce a kdyby na požádání nemohl mi je dodat, přímo od Vás. Na katalogové ceny, toho kterého času platné, povolujete mi rabat ve výši 10 %.
- 7) Účtování oprav, účetní záznamy, kontrola. Veškeré opravy budu účtovat zákazníkům podle toho kterého času platných ceníků součástek a oprav s připočtením daně z obrátu dle instrukcí, které mi budou dodatečně uděleny. Opravy, upravy a součástky, ježichž ceny nejsou v cenících obsaženy, budu čítat přiměřeně a účtovat za hodinu kvalifikovaného montéra Kč 12.--, strojní neb speciální práce přiměřeně více. Na každou opravu dím zákazníkovi předem přesně a závazně rozpčít, pokud si její vyžádá a na případné další práce si vyžádám jeho předchozího souhlasu. Veškeré opravy budu provádět, pokud možno pouze proti hotovému placení. Poskytnu-li ale někomu úvěr, činím tak na vlastní svůj účet a nebezpečí. Na tuto okolnost jsem povinen zákazníka při zadávání opravy upozornit. Za všechny mou provedené práce ručím zákazníkovi po 14 dnů ode dne, kdy mu vůz odevzdám. Dá-li mně Vaše prodejna nebo místní zástupce své vlastní vozy do opravy, budu jim účtovat práci za ceny režijní, max. Kč 6.-- za hodinu. Součástky si dodá zástupce sám. Za účelem kontroly správného vyúčtování provedu o veškerých opravách záznamy na objednacích listech oprav, které mi za režijní cenu dodáte a provedu také řádné účetní knihy. Průpisy objednacích listů zavazují se měsíčně Vám zasílati nejpozději vždy do dne toho kterého měsíce. Jste oprávněni všechny účetní závisy, technické záznamy, zařízení dílen a práce v mých dílnách, jakož i sklad náhradních dílů kdykoliv svými orgány kontrolovati. Na Vaše písemné vřtky jsem povinen všechny závady obratem odstraniti. Garanční opravy na Váš účet budu provádět jedině tehdy, bude-li mi jejich provádění Vámi zvláště svěčeno a písemně potvrzeno.

- 8) Pracovní doba, zaměstnanost, ručení. Zavazují se, že mé dílny budou pro majitele vozů Aero otevřeny po všechny pracovní dny v týdnu, v osmihodinovém denním pracovním čase. Kromě toho zařídím pro nutné případy pohotovost pro vozy Aero i mimo pracovní čas, jakož i v neděli a ve svátek. V dílnách jsem povinen zaměstnávat odborně školené pracovníky a postupně vysílati jednotlivce do cvičného kursu do Vaší centrální service v Praze na dobu, kterou za vhodné uznáte. Za každou pracovní hodinu obdržím od Vás můj pracovník Kč 2,50, cestu tam a zpátky hradím já. Za své zaměstnance jsem plně zodpovědný a ručím proto za škody jimi způsobené.

- 9) Prodejná činnost. Nejsm oprávněn vstupovati ve stejný neb podobný poměr s konkurenčními firmami ani provádět prodej konkurenčních značek. Jednal-li bych proti tomuto ustanovení, jste oprávněni náš vzájemný poměr okamžitě zrušiti. Konečně se zavazují, že budu doporučovati jen vozy Vaší značky. Získám-li nového zájemce o vůz Vaší značky, s nímž dosud žádný Váš zástupce nejednal, obléším Vašemu místnímu zástupci jeho jméno a adresu. Dojde-li do jednoho roku ode dne sdělení jména a adresy zájemce zástupci k uskutečnění obchodu s ním, obdržím od místního zástupce zprostředkovatelskou odměnu, pakliže se o ní a o její výši s ním předem dohodnu. Proti Vám mně žádný nárok na provizi nepřislouží.

- 10) Reklama. Budu-li provádět reklamu pro svůj závod, spojím tuto reklamu s reklamou Vaší service mou vedené, jsem však povinen předem předložit Vašemu reklamnímu oddělení k schválení jak slovní, tak i příp. obrazovou část. Jsem povinen umístiti resp. ve svých objektech zdarma jednotné označení service a postarati se při vjezdu a výjezdu do resp. z mého působistě vhodným a nápadným způsobem o označení místa service. Případné náklady a dávky s tím spojené nesu ze svého. Veškeré reklamní předměty na service Aero se vztahující jsou Vaším vlastnictvím.

- 11) Trvání, nepřenosnost, zrušení našeho vzájemného poměru. Nenastanou-li okolnosti, které Vás opravňují k okamžitému přerušeni našeho vzájemného poměru, může býti poměr ten kdykoliv vypovězen na jeden měsíc předem doporučeným dopisem kterékoliv strany. Poměr můj k Vám je čistě osobní, na jiné osoby nepřenosný a proto v případě, že bych se vedení závodu svého z jakéhokoli důvodu vzdal, neb se mu po delší dobu nemohl osobně věnovati, jste oprávněni poměr náš okamžitě zrušiti. Po zrušení našeho vzájemného poměru jsem povinen vrátiti Vám všechny katalogy, tiskopisy a podobné pomůcky, pokud jsou u mne na skladě.

- 12) Soudní příslušnost. Pro spory z tohoto poměru vzniklé jsou příslušné věcně příslušné soudy v Praze.

S veškerou úctou:

V dne 19

připravil Jarda Dufek - JD -

Tak zvaný Modrý tým, který s aerovkami neměl nic společného.

V roce 1972 ke 30. výročí vyhlazení obce Lidice se osm žen, členek 1. ženského automotoklubu, vydalo v bílém trabantu, modré škodovce a červeném moskviči na vzpomínkovou cestu. Šťastnou cestu jim tehdy popřála čestná předsedkyně jejich klubu paní Eliška Junková. Více než 5000 km dlouhá jízda proběhla bez problémů a ani dnes nelze takovouto akci kritizovat. Otázkou však je, proč si dámy říkaly Modrý tým, když vozy byly v barvách československé trikolory. Název, připomínající Modrý tým AERO, pravděpodobně vznikl díky barvě jejich kostýmů. Podle střihu a modré barvy však připomínaly spíše „slušivé“ uniformy tehdejších Lidových milicí.

- JK -



Jedinečné automobilové karoserie ze 30. let – pokračování 2.

Připravil Karel Jičínský

Ve druhém a třetím čísle letošního ročníku AEROVKÁŘE byly uvedeny ukázky z tvorby anglických a francouzských karosářů ze 30. let a k tomu ještě stručná historie slavné firmy Figoni & Falaschi v období do 2. světové války.

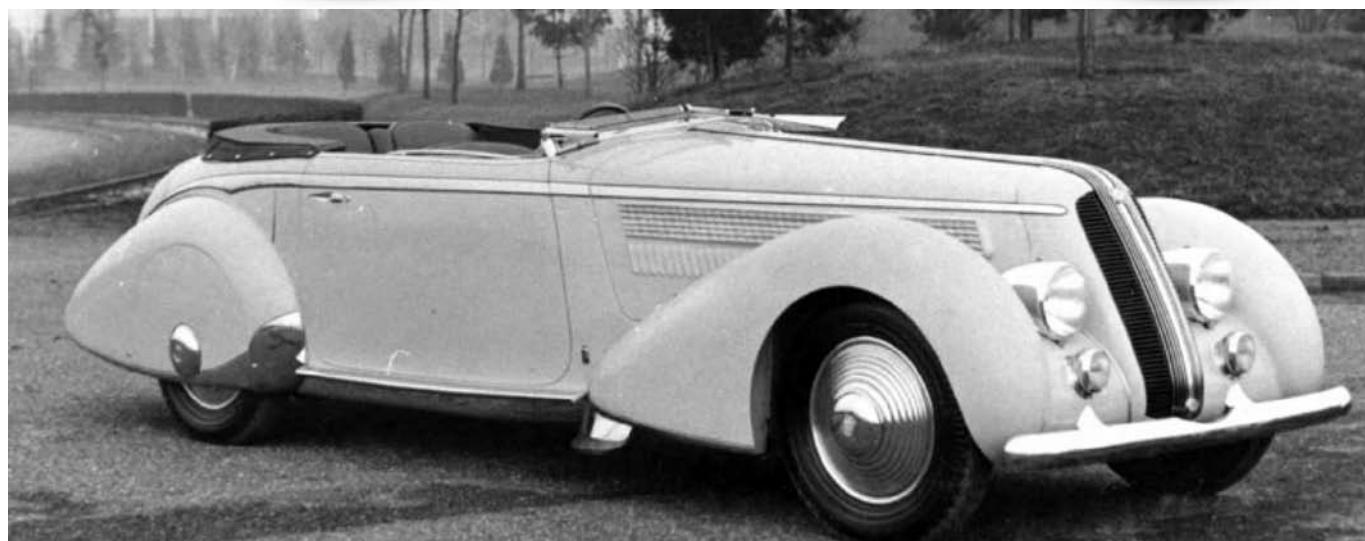
V tomto (čtvrtém) čísle najdete poslední část obrázkového miniseriálu – některé zakázkové karoserie ze 30. let minulého století. Tehdy byli jejich autory jednak samostatní designéři (nebo jejich ateliéry), jednak karosářské firmy, jež navržené karoserie na továrních chassis také realizovaly. Mnozí však pracovali jako stálí či dočasní zaměstnanci konstrukčních oddělení automobilek.

Itálie

Alfa Romeo 8C 200 B
Corto

Dolní foto:

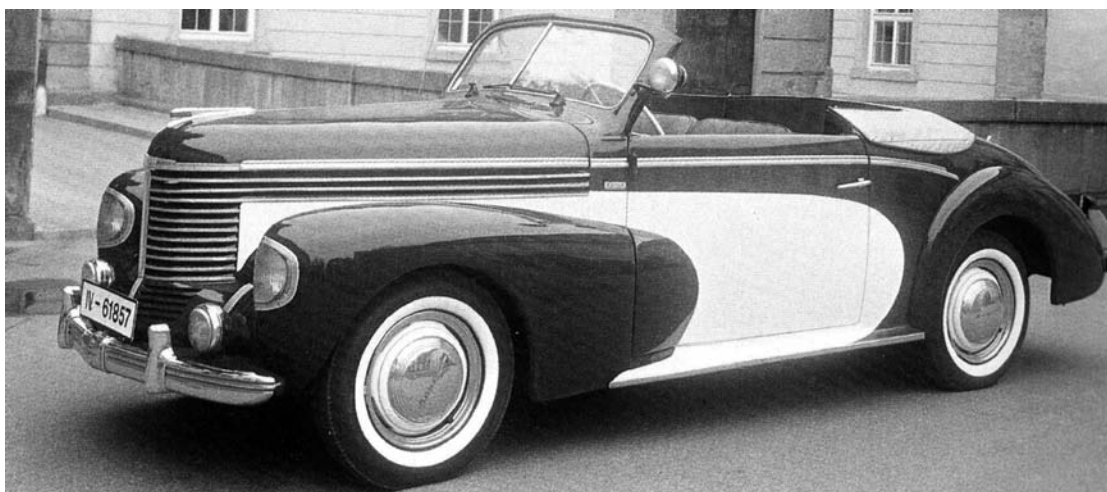
Alfa Romeo 8C 2900B
Coupé 1938



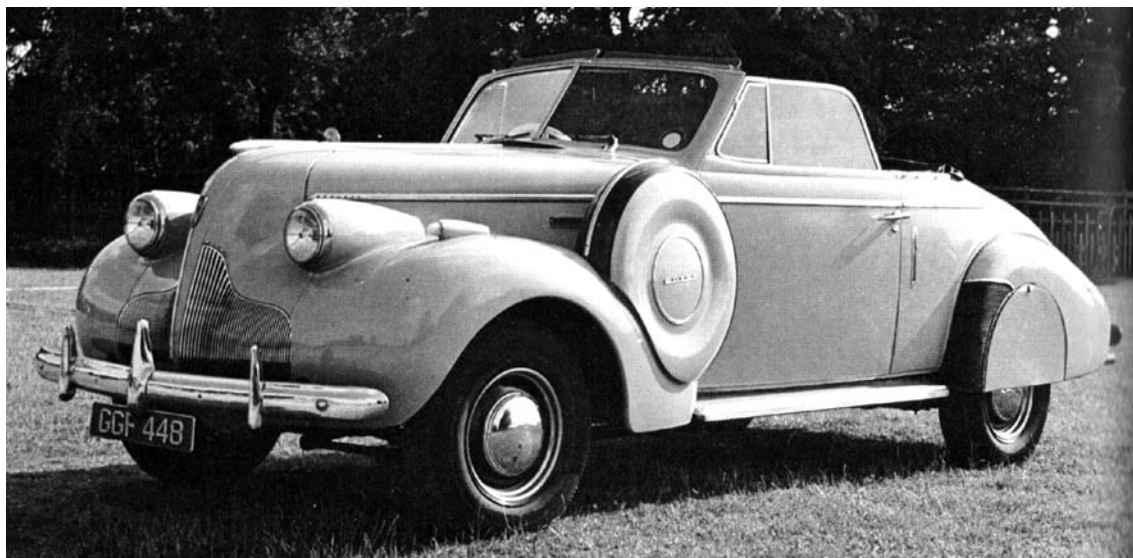
Lancia Aprilla 1936

Německo

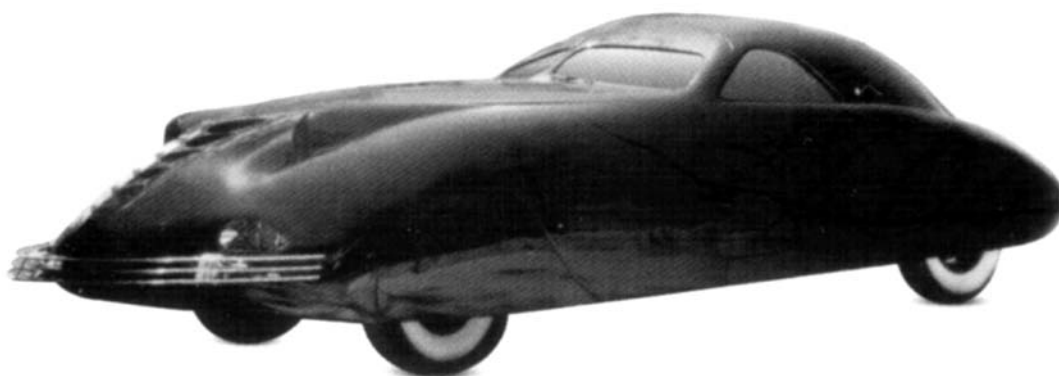
Opel Kapitän 1933



USA



Buick Special 1939



Cord Phantom
Corsair 1938 Rust Heins



Cadillac V16 Cabriolet 1937 (Carrosserie Hartman, Lausanne)



De Soto – maska

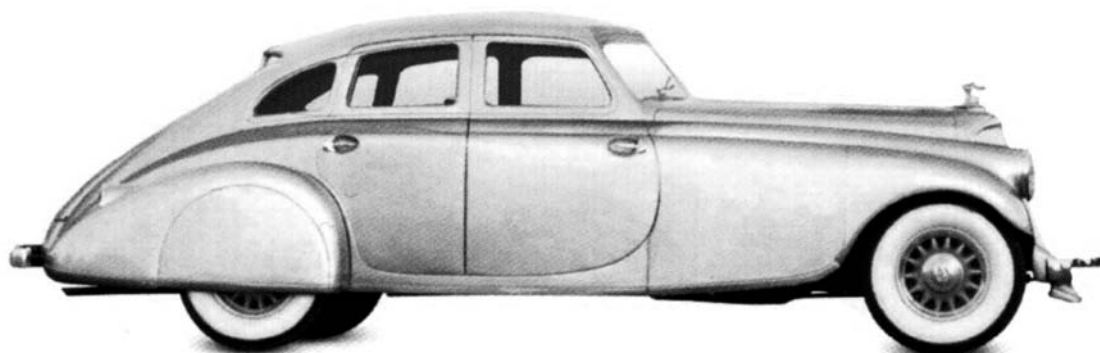
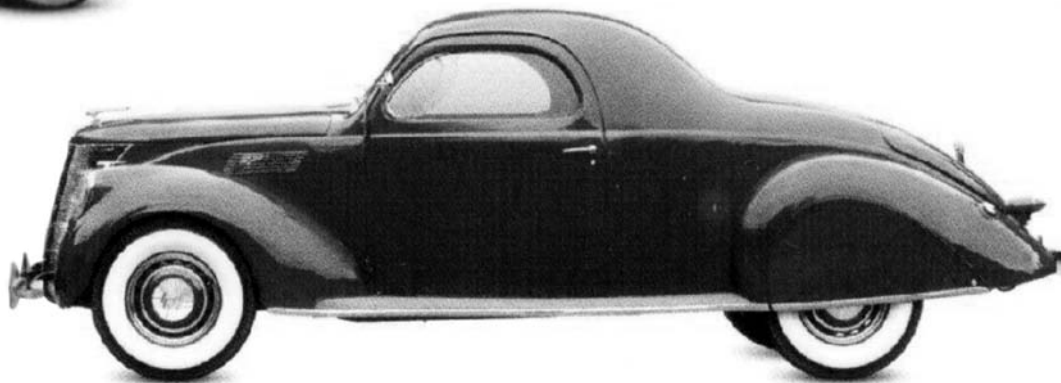


Dodge Custom 1939



Lincoln Continental 1939
pro Edsela Forda

Lincon – Zephyr 1936



Pierce Silver Arrow 1933
design Hunt



Na závěr přidáváme stručný přehled osudů jednoho ze špičkových karosářů – umělců a jeho firmy až do počátku 50. let minulého století, doplněný několika obrázky kreací, prezentovaných na různých autosalonech v poválečném období.

Jacques Saoutchik se narodil v roce 1880 na Ukrajině coby Jakov Savčuk. Na počátku 20. století se usadil v Paříži a jako vyučený umělecký truhlář se začal zabývat výrobou nábytku. Brzy ovšem přesedlal na perspektivnější a také náročnější specializaci – design a produkci automobilových karosérií. V roce 1906 založil svoji firmu v Neuilly-sur-Seine, jež se záhy mělo stát průmyslovým pařížským předměstím. Svoji první karosérii navrhl na podvozku Isotta-Fraschini (zřejmě model Tipo D s obrovským motorem 17,2 l/100 k 1905-1907, se kterým se firma I-F zúčastnila mj. závodu Copa Floria).



V poválečných letech se špičkoví karosáři – zejména francouzští – snažili navázat na předválečnou tvorbu a přesvědčit zájemce o koupi superluxusních automobilů ve stylu 30. let. Proto své kreace vystavovali na renomovaných autosalonech v marné naději, že vystavené vozy vyvolají příliv objednávek. Válkou vyčerpané hospodářství však vyžadovalo rychlé zavedení masové výroby relativně levných a spíše užitkových automobilů a tento trend v budoucích le-

Cadillac 1948



Delahaye 175 S Roadster 1949



tech naprosto převládl. Superauta si mohli dovolit jen příslušníci nejmajetnější smetánky. Karosérie těchto vozů už při výběru nehrály nejdůležitější roli – převládal výkon motoru, luxusní interiér a výbava.

Karosérii unikátního vozu Delahaye 148 L Coach „Saoutchik“ její tvůrce osadil na prodloužené šasi modelu 135, jenž měl spolehlivý motor 3,5 l a převodovku Cotal s předvolbou rychlostního stupně. Automobil byl vystaven na Paris Motor Show 1950 spolu s vozem Talbot – Lago T 26 GS 1948 na stánku „Saoutchik“ v původní dvoubarevné kombinaci, později (asi v roce 1951) byl opatřen elegantním tmavomodrým lakem („půlnoční modř“). Tvarování zadní části („fastback“) bylo tehdy v oblibě zejména u amerických designérů.

V roce 1952 převzal vedení firmy syn, v roce 1955 zemřel Jacques a firma skončila.

Delahaye 148 L Coach 1950

Připravil Karel Jičínský



Jak Aerovky jely Rallye k VC Tripolis 1939

Nedávno jsem našel v krabici s různými novinovými výstřihky jeden z NÁRODNÍ POLITIKY, jehož obsah mě velice zaujal. Ač nebyl datován, je z jeho textu patrné, že toto číslo NP určitě vyšlo po konání Velké ceny Tripolisu 1939 (15. května 1939). Zahluobal jsem se tedy do několika knížek ze své knihovny, abych se o této události něco podrobnějšího dozvěděl. Snad nejvíc mne udivilo, že ještě dva měsíce po vzniku Protektorátu Böhmen und Mähren si mohli aerovkáři vyjet mírnixtýrniks za hranice. Měli kliku – zřejmě asi nedopatřením vydali okupanti zákaz podobných výletů soukromých vozidel do zahraničí až koncem května.

Jak jsme jeli mezinárodní Rallye do Tripolisu.

Vůz »Aero 30« dobývá třetí cenu mezi 80 účastníky.

K nejbohatšímu automobilovému závodu světa, k Velké ceně Tripolisu, pořádána je i mezinárodní Rallye soukromých jezdců na seriových, cestovních vozech, Rallye k velké přehlídce práce moderní automobilové techniky cestovních vozů v rukou soukromých, tedy netovárních a nezávodních jezdců. Formulka je jednoduchá: V nejkratším počtu dní se musí urazit co nejvíce kilometrů, kontrola je každých 500 km; cíl v Tripolisu, přesně v sobotu v polední na závodní dráze před Velkou cenou. Trať je přesně odměřená, časy pečlivě kontrolovány, na odpočinek, správk, zdržení na hranicích či jakékoliv jiné se nehledí, den je plný 24 hodin a co kdo najede, je jeho věc.

Na toto veliké Rallye nejeli Češi až dosud nikdy, nebylo proto ani zkušeností. Letos a právě letos v zcela nových poměrech chtěli jsme se zúčastnit této velké přehlídky po prvé i na českém voze a startovali jsme na dlouhou cestu do Tripolisu z Prahy přes Berlín a Štětín. Tedy od Severního moře napříč nejdělsí cestou Evropou. Startovali jsme ve Štětíně po půlnoci dne 1. května a jeli jsme přes Berlín, Mnichov, Inšpruk, Brener, Řím, Neapol, Mesinu a Catani na Syrakusy, tedy na nejjižnější cíp Evropy, na Sicílii a pak dál lodí do Tripolisu.

Litrový vůz Aero 30 byl zatížen 4 osobami a zavazadly a potřebnou zásobou benzínu a oleje. K závodu vybrali jsme si starší, ojetý cabriolet, nechali jsme si prohlédnout brzdy, staré obložení bylo dobré a proto jsme je neměnili, s motorem nebylo hýbáno, na víc dali jsme si přidělat větrák k důkladnějšímu chlazení pro jízdu na dálnicích a pro prudké a nekonečné stoupání v serpentínách v jižní Itálii od Salerna dolů a pak v celé Sicílii.

Prvního dne urazili jsme něco přes 1200 km, druhého asi tisíc a poslední, třetí den asi 800. Určenou trať se všemi kontrolami projeli jsme ve třech dnech, u cile pozemní cesty v Syrakusách byli jsme ve středu večer, v Tripolisu hlásili jsme se s řádně potvrzenou cestovní listinou v čas a při konečné přehlídce o stavu stroje před komisí na závodní dráze získali jsme pro stroj Aero 30 mezi 80 účastníky třetí cenu.

První je známý Polák Mazurek na americkém stroji Chevrolet, Mazurek, populární závodník na Rallye Monte Carlo, jel z Varšavy přes Španělsko do Gibraltaru a pak dál celou severní Afrikou do Tripolisu. Jel 9 dní a nocí bez přestávky a spánku, u volantu se střídali tři jezdci.

Za nimi byli velmi důkladně vypravení Němci na velkém Mercedesu s trati z Berlína přes Řecko a zpět Balkánem a Itálií na Sicílii.

Neměli jsme zkušenosti a proto jsme nevěděli jak si vésti a jak se dobře připravit. Proposice, závodu byly velmi nejasné a tak se stalo, že jsme se dostali vlastní chybou z jistého druhého místa až na třetí. Měli jsme druhý, nejvyšší denní průměr a chybným vykladem proposic připravili jsme se sami o ještě lepší místo. Mezi ostatními 80 účastníky byli z tohoto závodu zkušení jezdci hlavně na silných amerických a rychlých italských a německých strojích a proto se snad právem domníváme, že i třetí místo je pro nás plně zatížený, dvouválcový vůz, čestné.

Jsme u cíle, udělali jsme, co bylo v našich silách; jediný český vůz vyvolal tu nadšené přijetí a vřelou účast. Jak docela jinak díváme se tu na veškeré středoevropské dění, na dřívější i nynější události. Přijetí, jehož se nám a dobré české práci dostalo, bylo až překvapivě nadšené a litujeme jen, že i druhý český vůz, který na tento závod startoval z Moravy přes Švédsko nedojel. Čím víc by nás bylo, tím lépe.

Viděl jsem mnohokrát proslulé Rallye Monte Carlo, viděl jsem, co všechno je možné a s jakými nepředvídanými událostmi je nutno počítat, avšak nedovedl jsem si představit, jaká Odysea je možná při tomto závodu, co je nutno prodělat, aby se člověk s vozem dostal včas k cíli. Nikoliv pro řidičskou únavu posádky, nikoliv pro vinu stroje, ale pro naprostou nepředvídanost a z naší moci se vymykající události, o nichž vám budu později vyprávět.

Jsme u cíle, bylo nás 80 Italů, Němců, Francouzů, Američanů, Švédů, Poláků, Egyptanů a Angličanů. Bylo jich 80 na nejsilnějších a znamenitě připravených strojích a mezi nimi jediný český, dvouválcový stroj.

Mnoho jich zůstalo na trati, 80 doješlo k cíli a mezi nimi je český vůz na třetím místě. 77 z 80 je za ním. Jsme s tím spokojeni, Italský královský autoklub blahopřeje, inženýři a konstruktéři prohlížejí s velkým zájmem stroj a obchodníci se informují o cenách vozu.

Lidé z mnoha zemí, kteří při nynějších událostech mnoho znamenají, přicházejí k nám, podávají ruce a mnozí říkají: „Můžete být s výsledkem opravdu spokojeni. My i vy.“ Alan.

Úvodem jsem sáhnul po neocenitelné publikaci Adolfa Tůmy „Postavy našeho motorismu“ (1941), abych vám mužskou část posádky jedné ze dvou Aerovek, startujících v Rallye, přiblížil. Zdá se, že k pánům Forejtovi („Alanovi“) a Jelínkovi dělaly spolujezdce jejich manželky.



VLADISLAV ALAN,

známý pod tímto vžitým pseudonymem (který dostal kdesi na Aljašce) spíše než pod svým pravým jménem Forejt, se narodil r. 1897 v Rokycanech na návštěvě. Po absolvování obchodní akademie odešel do války, kde byl raněn a superarbitrován. Po smrti otce pracoval v obchodě, v listopadu 1918 šel do bojů na Slovensko jako dobrovolník. Než se vrátil, zemřela mu matka žalem nad úmrtím svých dvou vdáných dcer. Byl sám a musel daleko. Sebral ruksak, 48 K a odejel do jižní Ameriky. Vydělal si tvrdou práci. V Argentině byl 6 let. Zprvu pracoval u mlátičky, pak v redakci listu »La Razon« v Buenos Aires. Dálky volaly a proto přes Cordillery a Mexiko odešel do Spoj. států, kde v Chicagu pracoval v elektr. továrně, pak u Forda v Detroit a externě jako spolupracovník krajaňských deníků ve Spoj. státech. Po 1½ roce měl již 60 dolarů týdně (1800 K) a r. 1925 odejel na návštěvu do Prahy.

Tu potkal nebožtíka šéfredakt. Sise, který ho získal pro »Národ« a »Nár. listy«, takže se do Ameriky již nevrátil. Jako reportér »Národ. listů« podnikl řadu cest do Paraguaye, Brazílie, Gran Chaca atd. R. 1934 podnikl s kamarádem Pospíšilem prvou automobilovou výpravu do Arabie, o níž napsal cestopis V r. 1932 jel s vítězným teamem juniorů soutěž na 10.000 km. Evropou, kterou po prvé a naposled uspořádal A. v. D. — Pravidelně jezdí do Monte Carla na Rallye. Letos byl s tov. Jelínkem již dvakrát v Africe. Je ženat a děti nemá, protože na ně nemá času. Mírně pije, ale už dlouho nekouří. Po Heinzeovi převzal vedení sport. rubriky. Mimo to píše politické reportáže. Na motocyklu jezdil již za války, autem již v Americe. Umí 5 řečí. Jeho vášní je sbírání map a cestopisů. Je neuvěřitelný. Nestárne. Nebojí se, ale má při tom mnoho přátel. Miluje věci neobyčejné.



VÁCLAV JELÍNEK,

společník známé chemické čistírny Václav Jelínek a syn, která má 68 filiálék a je největším podnikem tohoto druhu v Protektorátě, mohl se motorismu věnovat poměrně pozdě, ale tím intenzivněji a velkoryseji. Je vášnivým milovníkem automobilů a dalekých cest. Těmto svým vášním věnuje všechno. Narodil se r. 1906 v Praze a po maturitě na obch. akademii odešel na praxi do Říše. Byl po 2 roky v městech Göttingen, Frankfurt, Köln a Rh. a Hamburg. Po zkušenostech, které tam za svého pobytu získal, vstoupil do firmy, aby ji vedl. Pracoval 12 hodin denně a tak mu nezbylo mnoho času na jeho hlavní zálibu. Pěstoval všechny druhy sportu, hlavně kanoistiku a lyžaření. V kanoi závodil a sjel všechny domácí řeky i řeky v býv. Rakousku. Závodně i lyžářil. K motocyklu se nikdy nedostal pro odpor rodiny. Autem se naučil jezdit r. 1923 a od té doby vystřídal již 12 vozů. Prvým jeho podnikem byl závod na

1000 mil v r. 1934. Jel na voze Praha-Baby speciální konstrukce Ing. Muchy se spolujezdcem Kraucherem. Nezvítězil, ale dojel do cíle bez únavy. Vedení továrny mu potom znemožňovalo další účast na sport. podnikách, až r. 1939 počal s redaktorem Nár. listů Alanem jezdit po světě. V lednu 1939 jel se 2 vlastními vozy Jawa-Minor k cíli Rallye Monte Carlo, odtud pokračoval do Tunisu, Alžiru a Lybie. Ze Syrakus na Sicílii doježdí do Prahy sněhem za pouhé 3 dny. Zimní automob. soutěž absolvoval s Minorem na zlatou. Potom opět s Alanem a s vozem Aero 30 startovali jako účastníci Rallye k Velké ceně Tripolisu a byli třetí v přední mezinárodní konkurenci. Později jel za tov. Aero do Holandska, Švédska a Norska. Připravuje se na příští sport. podniky. Je ženat (jeho choť ho doprovázela na obou afrických cestách). Je to bystrý a vzdělaný muž, jehož hlavním rysem je vytrvalost. Miluje nade vše automobilový sport.

Starobylé přístavní město Tripolis v Libyi se počátkem 20. století stalo centrem italské kolonizace severní Afriky. Tripoliský závod se jezdil už od roku 1925, ale teprve od roku 1933 získal mezinárodní zvuk a poté i statut „Velká cena“. Trať okruhu ležela na okraji pouště a měřila 13,1 km, jelo se 40 kol a patřila mezi nejkrásnější a nejrychlejší na světě – umožňovala závodním speciálům průměrnou rychlost až 250 km/hod. Vybavení depa a organizace byly v roce 1939 na nejvyšší úrovni.



Nástup na loď do Afriky (v klobouku Adolf Neubauer)



Odstartováno



Blesková práce mechaniků v africkém vedru při tankování, současné výměně kol (rekordní čas 37 vteřin !) a svíček.



Připravil Karel Jičínský



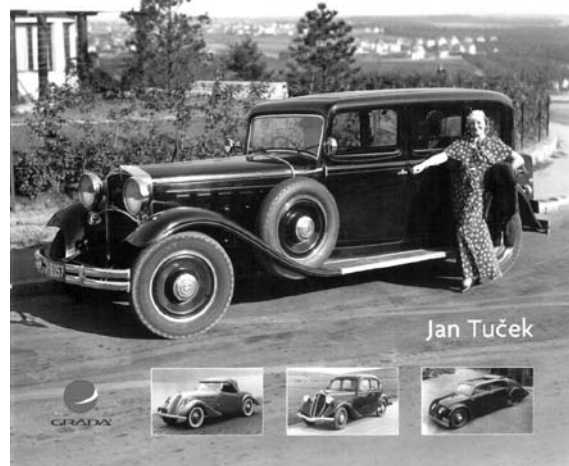
Kniha, která ve Vaší knihovně nesmí chybět

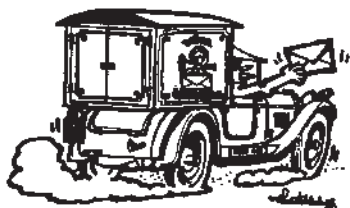
Obsáhlá publikace, jejímž autorem je Jan Tuček, nás zavede do doby první republiky a nabízí ucelený pohled na československou automobilovou produkci v letech 1918 – 1938. Možná, že i mnozí skální veteránisté najdou v knize automobily, o kterých ještě neslyšeli – kniha obsahuje 33 značek! Příjemné je, že veškerá fotodokumentace je v černobílém provedení, krom původní propagace, a foto jsou převážně dobová.

Knihu vydalo nakladatelství Grada Publishing, a.s., 2017.

– JK –

AUTA PRVNÍ REPUBLIKY 1918–1938





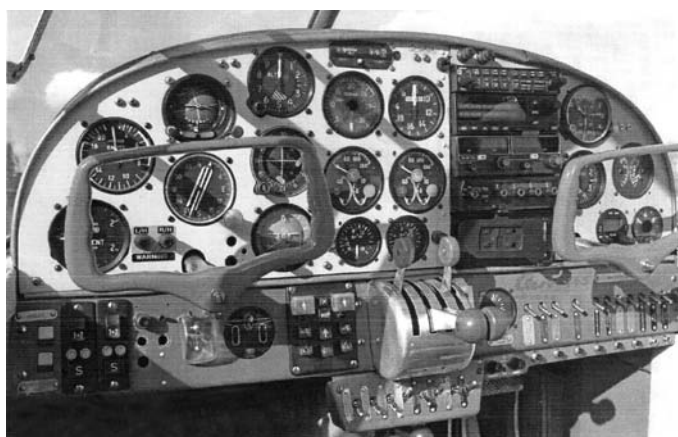
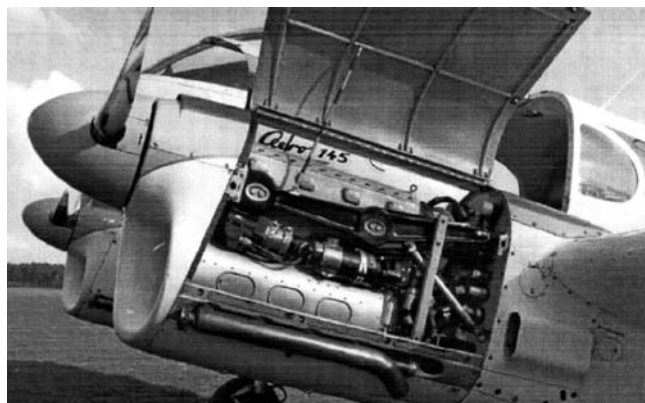
Letadlo Aero Ae-145 – je nebo není výrobkem továrny AERO?

Před časem nám zaslal Michael Strauch výstřížek z německého časopisu o renovaci československého letadla Aero 145. Letoun je, jak vidíte ze snímků, skutečně špičkově zrenovován a je plně funkční.

Název letadla napovídá, že je výrobkem továrny AERO a navíc, že je pokračovatelem slavné „pětačtyřicítky“, tedy letounu Ae-45. „Pětačtyřicítka“ se vyráběly v továrně AERO od r. 1949 do r. 1951, tedy dlouho po znárodnění i po „únoru 48“.

Z tabulky nerealizovaných projektů AERO z období 1921 – 1951 (kniha Aero 1919-1999) zjistíme, že bylo skutečně vyvíjeno letadlo Ae-145 pod označením XLB-145. K realizaci však nedošlo, protože továrna přešla na výrobu sovětských stíhaček.

Na nějakou dobu byl projekt Ae-145 zapomenut, ale vzhledem k popularitě a spole-



hlivosti „pětačtyřicítek“, kterých bylo vyrobeno 590, „oprášili“ jeho myšlenku v Letu Kunovice. Nejdříve tam bylo v r. 1954-55 vyrobeno 12 ks sériových „pětačtyřicítek“, poté 228 ks zmodernizované verze ozn. Ae-45S. Následně byl původní projekt XLB-145 předělán na verzi Ae-145. Těchto letounů bylo vyrobeno 142 ks.

Závěrem lze konstatovat, že AERO Ae-145 není produktem továrny AERO, ale v tehdejším Československu to bylo vlastně jedno. Když vidíme na snímcích, v jak úžasném stavu se letoun nachází, kolik pílě bylo pro jeho záchranu vynaloženo a kolik radosti svému zachránci dělá, tak není co kritizovat a majiteli letounu se sluší popřát mnoho krásných zážitků ve vzduchu i v hangáru.

Za materiál Michaelovi děkuji.



To je ona, slavná „pětačtyřicítka“. Srovnajte rozdíly se strojem Ae-145 (alespoň ty viditelné) – jiné motory, kabina má členitější příčky oken, jinak je řešena zad letounu a mnoho dalších změn.

– JK –



36. Evropský sraz přátel AERO Wildpoldsried 25. – 28. srpna 2017

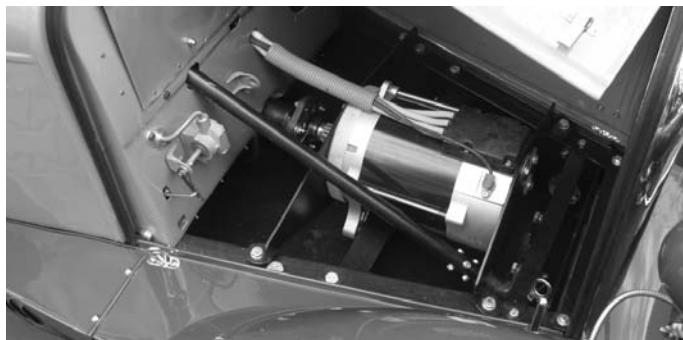
V Německu se letos v pravém slova smyslu opět soutěžilo – a pěkně. Akce měla vítěze, a tak jsem do poslední chvíle rezervoval místo v Aerovkáři na „povinnou“ zprávu z akce, jak bývá zvykem, od toho, kdo vyhrál. Leč žádný mail nepřišel, tak alespoň pár snímků. Naše posádka zůstala až mezi potupnými místy ve druhé půlce umístěných, takže nebylo co slavit, snad jen výdrž aerovky. Setkání bylo velice vydařené a jistě se vítěz postará o pokračování dnešní fotoreportáže. – JK –



Česká výprava na cestě „po svých“ ...



... a dojezd do Wildpoldsriedu



Aeroelektromobil – co by tomu asi řekl pan Kabeš? Ale proč ne, vždyť se i gotické hradby přestavovaly na renesanční ...



Hasičská aerovka

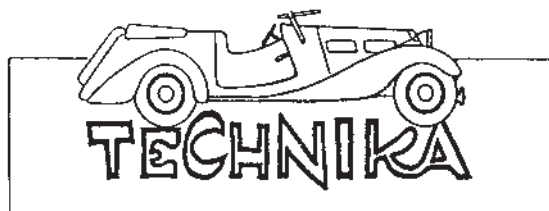
Dole: Aerovky pod větrnou elektrárnou



Paní Marianna Kabešová u aerovky po rumunském princovi Michalovi

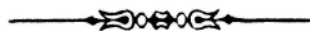
Dole: Ochutnávka sýrů a čerstvě nadojeného mléka





Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 15 – Seřízení hladiny karburátoru SOLEX.
 str. 16 - 17 – Karburátor SOLEX, seřízení volnoběhu a bohatosti směsi.
 str. 18 – Řešení závad.
 str. 19 - 21 – 4. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.
 str. 22 – Tabulka ložisek A 30.
 str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – Elektrická výzbroj. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

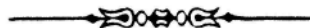


V reakci na článek o seřizování hladiny u karburátorů SOLEX nám zaslal kolega Petr Klusák dobový prospekt k těmto karburátorům. Tu nejzajímavější část prospektu vám dnes předkládáme. Při čtení původního materiálu však mějte na mysli, že máme v našich vozech motory dvoutaktní a že na těchto karburátorech nepoužíváme sytič, ale pouze účinnou vzduchovou klapku. Ta byla továrnou AERO navržena zřejmě po zkušenostech s motocyklovými karburátory AMAL. Při správném seřízení a za předpokladu dobré těsnosti karburátoru je SOLEX velmi spolehlivý.

Z jeho dopisu vyplývá, že není jasné, k čemu se vztahuje kóta 19 – 21 mm (článek v minulém čísle Aerovkáře) u varianty mimostředního jehlového ventilu (bez tepátka), který je dobře patrný v dnešním schématu. Kóta se vztahuje v obou případech k hraně plovákové komory; zde jsou obě provedení karburátorů rozměrově stejná.

V následujících řádcích dejme slovo Petru Klusákovi, ještě k problematice seřízení hladiny.

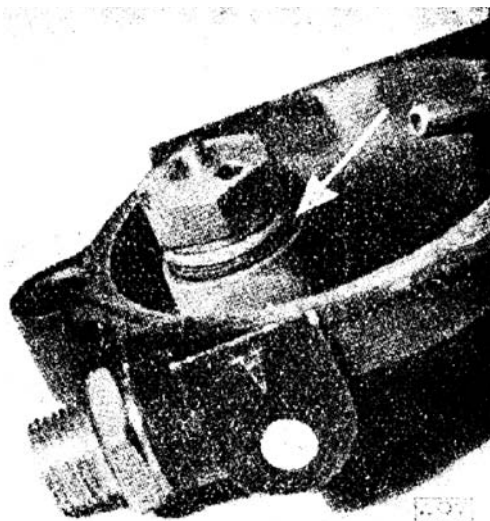
– red. –



Výška hladiny karburátoru.

Nesprávnou výšku hladiny v plovákové komoře může způsobit přechod k jinému druhu paliva, je-li rozdíl specifických vah obou druhů paliv příliš značný. Při přechodu k hustšímu palivu se vznáší plovák více nad hladinou a zavře přítok paliva dříve, takže v tryskách stojí palivo níže a může nastat jeho nedostatek. Naopak při přechodu k palivu lehčímu je plovák více potopen a zavře palivo později, takže může pak v tryskách přetékat. V obou případech je nutno seřídit výšku hladiny, a to podle konstrukce seřízením jehly nebo výměnou plováku za těžší nebo lehčí.

Jeden ze způsobů, jak lze seřídit hladinu v plovákové komoře s horním přítokem paliva (Solex), je znázorněn na obr. (Rukověť pro řidiče motorových vozidel – Praha 1938). Vložením druhé podložky pod hlavici sedla jehly plováku se dosáhne nižší hladiny paliva.



Myslím, že při seřizování karburátorů SOLEX 30 DHF (orig. francouzský) a SOLEX 30 UAHD (čs. výroba) platí určité rozdíly. Čs. provenience udělala určité změny vůči originálu, aby se vyhnula nařčení o porušení franc. patentu, takže rozdíly se zřejmě promítly do výchozích parametrů seřízení. Následně byla uzavřena smlouva s franc. stranou o výrobě těchto karburátorů v ČSR a karburátory nesly označení SOLEX-PAL. Tyto informace mně před dávnými časy sdělil zaměstnanec fy Jikov České Budějovice. Pro srovnání – v příručce „Popis a návod ku seřízení a obsluze karburátoru SOLEX, výrobce: SOLEX, a.s., Paříž – Neuilly“ je uvedeno:

Pro benzín spec. váhy 730 dodáváme plováky:

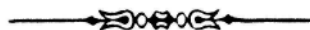
o váze 26 g pro karburátory 26 mm a 30 mm

o váze 65 g pro karburátory 35 mm a 40 mm

Pozn.:

Originální těsnění jehlového ventilu je zhotoveno z fibr. Výhodnější je toto těsnění zhotovit z hliníkového kroužku, který vydrží bez deformace mnohem déle než klasický fibr.

P. Klusák

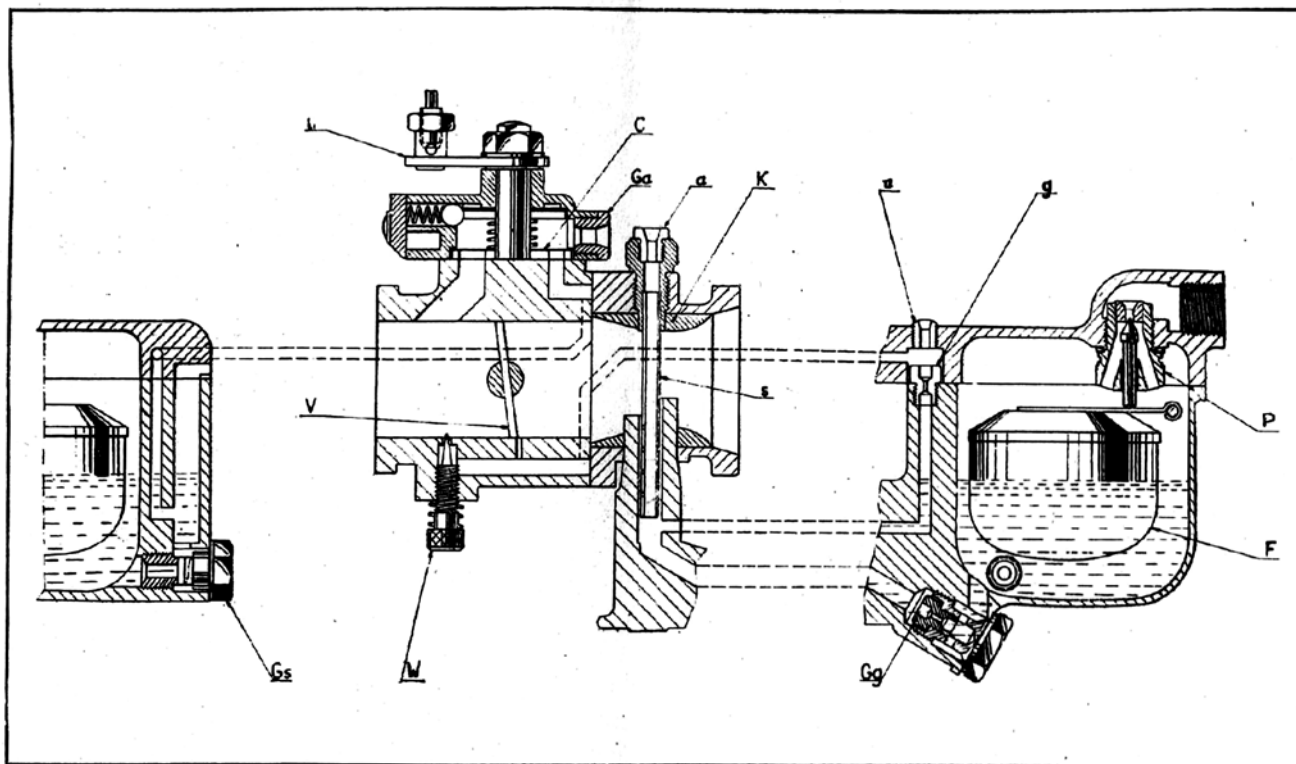


KARBURÁTORY **SOLEX** HORIZONTÁLNÍ S BISTARTEREM: TYPY 26-30 UAHD, 35-40 UDHAF

a vzdušník
C šoupátko bistarteru
F plovák
g tryska pro volný běh
Ga vzduchová tryska bistarteru

Gs palivová tryska bistarteru
Gg hlavní tryska
K difusér
I₁ páčka bistarteru
P jehlový ventil

s emulsní trubice
u vzdušník volnoběhu
v přívěra
W regulační šroubek
Z šroubek přívěry



JAK STANOVITI SEŘÍZENÍ

Vyměňujete-li Váš starý karburátor za některý z těchto našich nových typů, řiďte se pro stanovení správného seřízení dle následujících pokynů.

1. Velikost difuseru (K) Vám určí Váš dodavatel karburátoru a sice z tabulek dle počtu válců, obsahu a maxim. otáček motoru Vašeho vozu. Nemusíte se tudíž tímto bodem sám zabývat.
2. Správnou velikost hlavní trysky (Gg) si určíte sám, zkusmo, při stálém vzdušníku 240. Sešlápnete-li při pomalé jízdě (cca 20—25 km/hod.) akcelérátor, musí mít vůz při dobře volené hlavní trysce dobrý odpich.
3. Máte-li takto stanoveny difusér a hlavní trysku, snažte se nyní najít největší vzdušník (a), při kterém motor ještě neztrácí na výkonu. Zkoušky proveďte na stejné trati a při stejné počáteční rychlosti (40—50 km/hod.) a pozorujte, jak se vůz při dalším sešlápnutí akcelérátoru rozbíhá.

NĚKOLIK POKYNŮ PRO MONTÁŽ KARBURÁTORU

- Montujte karburátor vždy tak, aby byl plovákovou komorou obrácen dopředu ve směru jízdy.
- Používejte jen slabých těsnění příruby, neboť silná deformují přírubu.
- Z téhož důvodu utahujte matky postupně a střídavě, a použijte pérových podložek.
- Benzinové přívodní potrubí nesmí být vedeno v těsné blízkosti motoru a obzvláště ne výfuku, aby bylo zabráněno tvoření se plynových bublin (vapor-lock).
- Věnujte obzvláštní péči montáži akceleračních táhel a vymezte každou zbytečnou vůli, aniž by však táhla šla ztuhla.
- Přesvědčte se, zda přívěra karburátoru docela otevírá a zavírá.
- Při montáži bowdenu k bistarteru vystříhejte se všech prudkých ohybů. Pro zajištění správného uzavření bistarteru upevněte lanko bowdenu tak, aby knoflík na armaturní desce byl ještě povystřčen alespoň o 5 mm, když páčka bistarteru je zasunuta na doraz.

Seřízení volnoběhu a bohatosti směsi u karburátoru SOLEX.

Posuďte dnes popsaný postup seřízení s původním návodem „Jak seřídit volnoběh“.

V minulém čísle Aerovkáře jsme si řekli něco o seřízení výšky hladiny u karburátoru SOLEX. Pro příjemnou jízdu je velmi důležité správné seřízení volnoběhu a bohatosti směsi. Záměrně se zmiňuji o bohatosti směsi, protože mnoho aerovkářů seřizuje volnoběh pouze nastavením plynové klapky. Jaký je postup seřízení? Hlavním předpokladem funkčního seřízení je správné osazení tryskami (pro toto seřízení předně tryska volnoběhu), seřízené zapalování, správné svíčky a přiměřené těsný karburátor.

Při seřizování volnoběhu musí být motor zahřátý na provozní teplotu! Motor vypneme a dotáhneme na doraz šroubek bohatosti směsi (na schématu ozn. W). Následně tento šroubek povolíme o 2 otáčky. Některé prameny uvádějí povolit šroubek o 1½ otáčky, ale protože optimální seřízení bývá mezi 1½ až 2 otáčkami, jsou pro začátek seřizování výhodnější otáčky 2 – při seřizování budeme potom šroubek spíše pouze dotahovat. Dále povolíme šroubek plynové klapky tak, aby se klapka úplně uzavřela a pak jej dotáhneme o ½ otáčky (tak, aby motor po nastartování měl alespoň trochu snahu hned nezhasnout).

Dále seřizujeme při nastartovaném motoru. Šroubek plynové klapky dotahujeme tak, abychom docílili 800 až 1000 ot./min. Při takto nastavených otáčkách velmi opatrně dotahujeme šroubek bohatosti směsi W, čímž se otáčky začnou snižovat.

Zvýšíme je opět mírným dotažením šroubku plynové klapky. Tento proces opakujeme a je nutné zdůraznit, že postupné dotahování obou šroubků je skutečně nepatrné. Optimální nastavení šroubku bohatosti směsi W poznáme ve chvíli, kdy by přísun benzínu byl tak malý, že by motor měl tendenci zhasnout. Pokud bychom v této situaci dále dotahovali šroubek plynové klapky, motor by šel do otáček, protože by funkci běhu již přebírala hlavní tryska. Když se podaří seřídít správnou směs, tak se otáčky mírně zvýší, aniž by začala fungovat hlavní tryska. Ze zkušeností vyplývá, že je výhodnější seřízení s mírně bohatší směsí pro příjemnější chod motoru.

Je nutné si uvědomit, že u vyběhaného karburátoru již nemusí jít volnoběh takto seřídít, protože do sání proudí vzduch všemi vůlemi a tím strhává benzín z hlavní trysky.

Dobové instruktáže uvádějí pouze 400 ot./min. a staří šofěři kdysi říkali, že při volnoběhu má lehce prosvětlovat kontrolka dobíjení. Je nutné si uvědomit, že tento údaj se vztahoval na čtyřtaktní motory. Při dnešním provozu, kdy často jedeme nebo stojíme v kolonách, by se při tak nízkých otáčkách nepřiměřeně zanášely svíčky, což je velmi nepříjemné. Proto je nutné seřídít volnoběžné otáčky vyšší, což je důležité pro motory dvoutaktní.

– JK –

SPOUŠTĚNÍ VYCHLADLÉHO MOTORU

- Vytáhněte úplně knoflík bowdenového lanka bistarteru.
- Zapněte zapalování a startujte, avšak nedotýkejte se při tom akcelérátoru (startujte bez plynu).
- Jakmile motor naskočí, zasuňte knoflík bowdenu asi do poloviny zpět; do mezipolohy. Mezipolohu vycítíte snadno, neboť zaskočí kuličková západka.
- Vyčkejte až se motor zahřeje natolik, aby se udržel ve volnoběhu a pak teprve zastrčte knoflík bistarteru docela zpět.
- Bude-li rozjezd nesnadný tím, že motor jest ještě poměrně studený aneb jen málo vlažný, pomozte si k snadnějšímu rozjezdu povytáhnutím lanka bistarteru opět do mezipolohy.
- Při dobře zahřátém motoru není třeba používat bistarteru a motor lze snadno spustit pouze na volnoběžnou trysku při slabším sešlápnutí akcelérátoru.

JAK SEŘÍDITI VOLNOBĚH

1. Nechte motor dobře zahřátí.
2. Přitáhněte poněkud regulační šroubek přívěry karburátoru (Z), aby se motor otáčel trochu rychleji.
3. Povolte nejdříve regulační šroubek směsi (W), aby motor začal běžeti trhavě, načež pak šroubek pozvolna přitahujte, čímž se běh motoru postupně ustaluje a poněkud zrychlí.
4. Pak opatrně a pomalu povolte znovu šroubek přívěry (Z) a seřídte rychlost otáčení motoru asi na 400 obr./min.
5. Poběží-li teď motor zase poněkud trhavě, přitáhněte ještě trochu a s citem znovu šroubek směsi (W).

V žádném případě nesmí být šroubek směsi (W) utažen docela.

POZOR! Než přikročíte k seřizování volnoběhu, přesvědčte se dříve o stavu svíček a o správné vzdálenosti jejich kontaktů.

NĚKOLIK PŘÍČIN PORUCH VE FUNKCI MOTORU

Hledáte-li příčinu poruchy motoru, postupujte metodicky, postupným vylučováním pravděpodobných závad, neboť jen tak dospějete k bezpečnému zjištění poruchy.

KARBURÁTOR

Nesprávná obsluha starteru
Chybné seřízení starteru
Vadná montáž starteru
Lanko starteru drhne

Ucpaná tryska volnoběhu
Příliš pomalý anebo příliš chudý volnoběh

Nesprávné seřízení
(viz návod k seřízení volnoběhu)

Nesprávné seřízení
Přívěra neotevřela naplno
Posunutý anebo obrácený difuser

Nesprávné seřízení karburátoru
Příliš velké anebo převrácené trysky
Opotřebovaný nebo poškozený karburátor
Ztráta paliva netěsností
Děravý plovák či netěsný jehlový ventil
Zneužívání starteru za jízdy

MOTOR

OBTÍŽNÉ SPOUŠTĚNÍ VYCHLADLÉHO MOTORU
Spatné utěsnění ssacího potrubí
Ventily visí
Slabá komprese
Tuhý motor
Příliš malé otáčky při spouštění

OBTÍŽNÉ SPOUŠTĚNÍ ZAHŘÁTÉHO MOTORU
Spálené anebo deformované ventily

ŠPATNÝ VOLNÝ BĚH MOTORU
Netěsné ssací potrubí
Přílišná vůle ve vedení ventilů
Špatná komprese
Přeolejování motoru

NEDOSTATEČNÝ VÝKON A RYCHLOST
Nedostačující chlazení
Spatné seřízení vůle ventilů
Spálené ventily
Nesprávně nastavený rozvod
Malá komprese

VELKÁ SPOTŘEBA
Motor ve špatném mechanickém stavu

ZAPALOVÁNÍ

OBTÍŽNÉ SPOUŠTĚNÍ VYCHLADLÉHO MOTORU
Vybitá baterie
Rozdělovač ve vadném stavu
aneb špatně seřazený
Vadné anebo zvlhlé svíčky
Vadná cívka

OBTÍŽNÉ SPOUŠTĚNÍ ZAHŘÁTÉHO MOTORU
Vadné zapalování
Znečištěné aneb nevhodné svíčky
Nesprávná vzdálenost kontaktů svíček

NEDOSTATEČNÝ VÝKON A RYCHLOST
Nedostatečný předstih zapalování
Vadné aneb nevhodné svíčky
Vadná cívka
Regulátor předstihu nefunguje

Chybně nastavený předstih zapalování
Znečištěné neb vadné svíčky
Vadná cívka

RŮZNÉ

Prázdna benzinová nádrž aneb nefungující palivová pumpička
Příliš hustý olej (zvláště v zimě)
Špatná jakost benzínu

Nedostatečný přítok benzínu
Plynová bublina v benzinovém potrubí

Nedostatečný přítok benzínu
Plynová bublina v benzinovém potrubí (vapor-lock)
Zanešený hrnec výfuku
Brzdy svírali
Každý zvýšený odpor třením ať v motoru neb v podvozku

Zanešený čistič vzduchu
Zanešený hrnec výfuku
Spojka prokluzuje
Zničená membrána palivové pumpy
Nedostatečně nahuštěné pneumatiky
Brzdy svírali
Přetížené vozidlo
Nesprávný způsob řízení vozu (prudké brzdění a rozjíždění)
Krádež benzínu z nádrže v garážních halách
Nesprávné výkazy o spotřebě benzínu.

Úspěšná úprava unášeče dynama a podivná závada.

V 1. čísle Aerovkáře r. 2013 jsem popsal opravu poškozeného unášeče dynama a zadního dílu kliky A 30. Bronzové podložky se plně osvědčily a po ujetí cca 12.000 km nevykazují žádné opotřebení. Funkce pérek není podložkami nijak ovlivněna. Při montáži podložek je vhodné použít lepidlo LOCTITE 638. Tím nemohou podložky vypadnout při montáži dynama na motor. Na snímcích je patrné, jak podložky (lépe řečeno vložky) vypadají po ujetí zmíněných kilometrů.

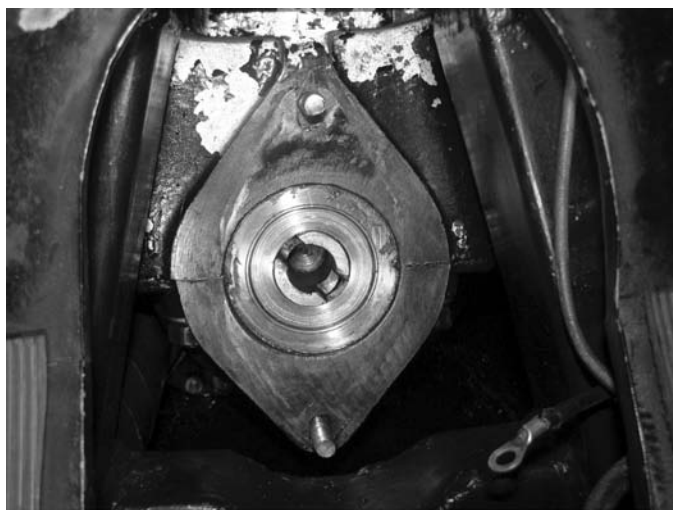


kroužek na kliku přilepil lepidlem LOCTITE 638. Lepidlo se nanese pouze na styčnou plochu kroužku, aby se po nasazení na kliku přebytečné lepidlo vytlačilo ven a ne k ložisku.

Závada měla ještě jeden nepříjemný aspekt. Při volnoběžných otáčkách měl motor tendenci zhasnout, jelikož se v malých otáčkách neplnil řádně zadní válec díky malé spodní kompresi. Tlak pochopitelně unikl kolem volného labyrintu.



Zadní díl kliky bez kroužku labyrintu ...



... a po přilepení labyrintu



Foto kroužku labyrintu. Pro snadnější nasazení na kliku je pomocí motexového pásku zafixován těsnící (pístní) kroužek. Pomocný pásek sám z kroužku sjede, jakmile je těsnící kroužek zatlačen do vnějšího kroužku labyrintu.

Podělte se s ostatními aerovkáři se svými poznatky a odhalování závad.

– JK –

Vulkanizační závod Jos. Osvald

Rekaučkování a opravy pneumatik,
sklady nových i ojetých pneu

České Budějovice, Třída čsl. legií č. 6

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

5. pokračování

KAROSERIE – OPLECHOVÁNÍ, část 1.

Po dokončení výdřevy na mne čekalo oplechování. Použil jsem 1mm hlubokotažný plech. Protože jsem takovou práci ještě nikdy nedělal, byl jsem na poradě u Stauchů, ale nejvíce mi pomohl Michal Fiala. Vysvětlil mně postupy a různé figle, jak na to. Patří mu za to velké poděkování.

Koupil jsem si svářečku CO₂, signovačku, dokoupil jsem samosvorné kleště, svorky, truhlářské svěrky, karosářský hoblík a pilníky, karosářská kladiva a babky, pravé a levé nůžky na plech, autogen jsem měl.

Než jsem se pustil do práce na autě, vyrobil jsem si několik dřevěných přířezů podobných tvarů jako na kostře auta a na nich jsem se učil obíjení plechem. Používal jsem různé druhy sekáčů, u kterých jsem zaoblil hrany tak, aby při tvarování plechu nedošlo k jeho poškození nebo i proseknutí. Při opravě karoserie jsem se snažil použít vše, co nebylo zkorodované. Je sice pravda, že by bylo někdy jednodušší použít díl nový, ale to jsem nechtěl. Je to vidět třeba na opravě zadních podběhů, nebo opravě kufru, který mi nabourala svým spráhlem tramvaj. Tramvaják jel rychle a neubrzdl to. Nový plech jsem přiložil přes původní plech s přesahem, sešrouboval šroubky M3 s velkými podložkami. Potom jsem demontoval nový plech a odstříhl v místě mezi otvory pro šrouby tak, aby v plechu zůstala pouze polovina těchto otvorů. Potom jsem plech opět přišrouboval a orýsoval tvar na původní plech. Opět jsem plech odšrouboval a odstříhl část na původním plechu. Nakonec jsem plechy



sešrouboval natupo k sobě, už bez přesahů. Plechy jsem nabodoval CO₂ svářečkou, odstranil šrouby s podložkami a svařil autogenem. Tento postup byl trochu zdlouhavý, ale měl výhodu v tom, že svařované plechy na sebe přesně navazovaly.

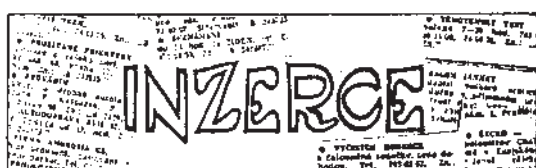
Nyní přišel na řadu levý zadní sloupek, protože zde byly pro začátek nejmenší plochy. Vždy jsem si vyrobil kartonovou šablonu. Plech jsem vystříhl s přesahem a na čisto jsem jej odstříhl po vytvarování. Při obíjení jsem si vytvořil z tvrdého dřeva příložky a truhlářskými svěrkami přichytil na hranu v místě, kde jsem tvaroval plech. Kdyby tam příložky nebyly, plech by se na ploše vyboulil. Protože jsem většinu prací prováděl bez pomocníků, měl jsem problém při oplechování zadní části karoserie. Při vytváření šablony z kartonu problém nebyl, protože byla lehká. Ale při osazování plechu se projevila jeho vyšší váha a když jsem došel s přichytáváním až ke kufru, zjistil jsem, že plech vlastní vahou poklesl a operaci jsem musel ještě 2x opakovat, než jsem se trefil.





Nakonec jsem jednotlivé plechové díly přibíbil hřebíčky. Na radu bývalého klempíře od Sodomky jsem hřebíčky držel před použitím v puse. Hřebíčky se slinami mírně naleptají a ve dřevě lépe drží. Před přibíjením jsem plech ještě provrtal vrtákem $\frac{1}{2}$ průměru hřebíčků. Nakonec jsem hřebíčky zacínova.

Jan Wagner

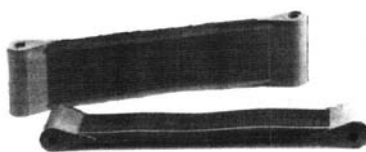


Nepřehlédněte současnou inzerci!

Prodám gumové omezovače dveří pro A 50, krytky kulového kloubu (L 3201) pro A 30, 50. Materiál guma NBR (olejivzdorná).

Prodej: řemenice A 500 nová
blinkry kapky
relé PAL, Scintilla 6 V
houkačka PAL 6 V
diferenciál nový, kola převodů
AERO váhy
přerušovač MK po repasi
2 ks ložiska VL 1000 – nová, nepoužitá

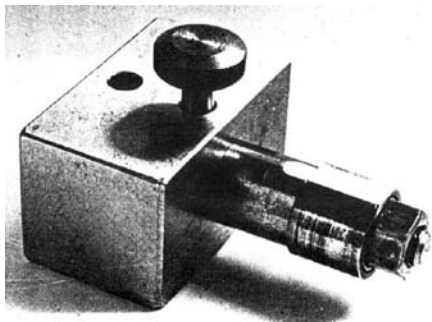
PRYŽOVÝ OMEZOMAČ DVEŘÍ



PRYŽOVÁ KRYTKA KULOVÉHO ČEPU

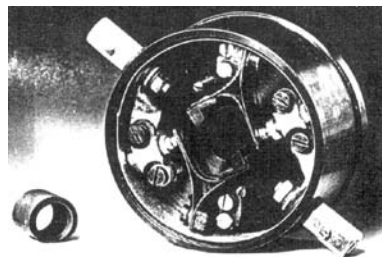


PŘESNÉ BROUŠENÍ VAČKY SCINTILLA



PŘERUŠOVAČ ZAPALOVÁNÍ BP 2

MAGNETON KROMĚŘÍŽ Opravy, renovace



MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA

Aero 30

Tel.: 733 130 457

Nabízím: Na Škoda Rapid 1, 2 r. 1934 - 35 – převodovku v repasovaném stavu
Na Škoda Rapid 1, 4 r. 1935 – přední a zadní nápravu s hydraulickými brzdami průměr 220 mm

Na Aero 30 – vstupní hřídel do převodovky synchronní, plechový kryt spojkové komory a držák poklice na rezervní kolo

Tomáš Slabý, mobil: 721 018 302



Telefon / fax: +420 596 315 494
Telefon: +420 596 311 597
Mobil: +420 606 747 471, +420 602 389 291
p. Čačka

E-mail: autopera@autopera.cz

Společnost AUTO-PERA se specializuje na výrobu a prodej listových per (trapézových i parabolických) na všechny vozy zahraniční i tuzemské výroby, zajišťujeme opravy listových per a v případě potřeby jejich zesilování. Vyrábíme i vinuté pružiny a dodáváme vzduchové pérování. Sídíme v Moravskoslezském kraji, na třídě Rudé armády 641/31b, 733 01 Karviná Hranice, v Karviné, nedaleko Ostravy, Frýdku-Místku a Třince.

Na listová pera jsme specialisté, proto nás v případě jakéhokoli dotazu neváhejte kontaktovat.

Ložiska pro A 30

Umístění	Rozměr mm	ks	Druh	Původní zn. SKF	Současné zn. i SKF
Hlavní ložisko kliky	D 35/72x17	4	kuličkové	6207	6207 C3
Ložisko setrvačnicku	D 50/90x20	1	kuličkové	6210	6210
Ložisko spojky - do 46. série vč.	D 55/100x12	1	kuličkové	6011 ? 6211 ?	98211
Ložisko spojky - od 47. série vč.	D 55/90x18	1	kuličkové	6011 X	6011
Ložisko ojnicí	D 30/52x26	2	válečkové	VL 1000	VL 1000 (NA 30)
			2 řadé		Není v nabídce
Ložisko náboje přední nápravy	D 75/110x12	4	kuličkové	16115	16115
Ložisko náboje zadní nápr. vnější	D 25/62x17	2	kuličkové	6305	6305
Ložisko náboje zadní nápr. vnitřní	D 30/62x16	2	kuličkové	6206	6206
Ložisko pastorku přímého záběru	D 30/72x19	1	kuličkové	6306	6306
Ložisko pastorku talířového kola do 1200. vozu	D 35/80x31	1	kuličkové	8835	4307 ATN9
			2 řadé		
Ložisko pastorku talířového kola od 1201. vozu	D 35/80x34,9 D 35/80x35	1	kuličkové		3307 A
			2 řadé	88 BB No	
Ložisko talířového kola do 50. vozu 45. série	D 70/120x14	2	kuličkové	6014	98214
Ložisko talířového kola od 51. vozu 45. série	D 70/110x20	2	kuličkové	6014	6014
Ložisko dynama Scintilla	D 17/44x11	2	kuličkové	E 17 ložisko ZKL - dále viz pozn.	

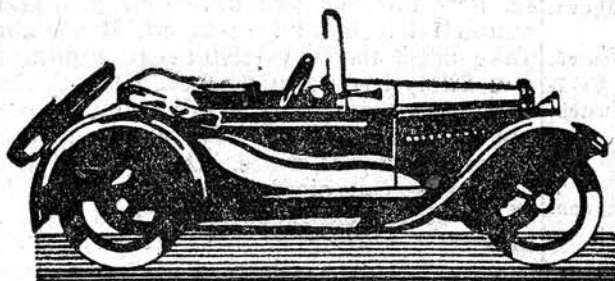
V této tabulce jsou uvedeny aktualizované údaje ložisek. V předchozích seznamech ložisek byly zjištěny nepřesné údaje. V posledním sloupci je uvedena současná nabídka fy SKF kromě ojnicích ložisek, která se již nevyrábějí. Fa SKF uvádí i současné ceny, ale vzhledem k případné úpravě cen v této tabulce nejsou přetištěny.

Záměrně se zde nezabývám náhradami za původní ojnicí ložiska. Doufám, že se někdo z aerovkářů podělí o své zkušenosti s tímto problémem.

Pozn.: Ložisko je konstruované tak, že je vnější kroužek snímatelný. Jedno ložisko ale musí být upraveno tak, aby bylo možné sejmout z vnitřního kroužku klec s kuličkami, aniž by se tato klec vyjmula z vnějšího kroužku. To je nutné kvůli konečnému sestavení dynama. Původně se jednalo o dvě ložiska s různým označením.

Ve výrobní nabídce SKF nebylo ložisko zjištěno.

Skupina: Elektrická výzbroj		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
L6005	Elektrická houkačka "Jikov"	24.2.41	L6154	Tandem. stírač "Vokáč"	13.7.45
L6007	Pojistková skříňka (velká) 8 pojistek	21.5.41	L6155	Náhon tachometru	25.7.45
L6010	Spinací skříňka	24.7.41	L6157	Cívka zapalování E6 ČSN 72531 Magneton	4.10.45
L6013	Elektrický stírač SWF	15.1.41	L6161	Zástrčka svíčkového kabelu	26.8.46
L6015	Elektrická instalace vozu 30 HP	14.5.41	L6164	Patka uchycení tachometru	2.10.46
L6017	Stropní lampa (pro limusinu)	31.3.37	L6165	Elektrická instalace pro A 30 54. - 58. série	29.1.48
L6019	Gumová průchodka	23.9.37			
L6026	Materiál pro el. instalaci vozu 30 HP	9.6.41			
L6029	Příruba dynama - úprava pro fi. Scintilla	5.8.35			
L6029/1	Úprava dynama Scintilla - úprava drážky přerušovače proti směru otáčení	8.11.34			
L6029/2	Úprava dynama Scintilla - úprava sloupků pěra přerušovače	bez data			
L6032	Přichytka uložení drátů	bez data			
L6033	Přichytka drátu	15.5.34			
L6035	Přichytka elektrického vedení	15.5.34			
L6036	Přichytka elektrického vedení (mosaz. plech)	15.5.34			
L6045	Elektrický stírač fy Vokáč	15.1.41			
L6048	Podložka rychloměru nástr. desky	22.7.35			
L6063	Dynamo pro 30 HP "Magneton"	9.7.41			
L6064	Elektrický spouštěč "Magneton"	9.7.41			
L6073	Šroubek relais dynama	7.10.36			
L6076	Rozpěrná trubka - stírač skla elektr.	20.5.36			
L6077	Podložka - stírač skla elektr.	21.5.36			
L6078	Zadní svítlna a Stop sv. (Vokáč ?)	24.7.41			
L6081	Přichytka trubky "Bergman"	4.1.37			
L6082	Přichytka drátu	4.1.37			
L6085	Přichytka uložení drátů	17.10.37			
L6104	Lampa číslkové tabulky s 1 okem (Scintilla)	1.6.39			
L6105	Lampa číslkové tabulky s 2 oky (Scintilla)	1.6.39			
L6106	Sestava osvětlovací trubky	12.6.39			
L6107	Obal osvětlovací trubky	9.6.39			
L6108	Vložka osvětlovací trubky	12.6.39			
L6110	Levé víčko osvětlovací trubky	8.6.39			
L6111	Pravé víčko osvětlovací trubky	8.6.39			
L6113	Držák trubky osvětlení	12.6.39			
L6114	Patka žárovky	9.6.39			
L6115	Koncovka kabelu	9.6.39			
L6116	Isolační vložka	9.6.39			
L6117	Isolační podložka	9.6.39			
L6118	Sestava objímky mont. lampy	8.6.39			
L6119	Distanční podložka	8.6.39			
L6120	Podložka	8.6.39			
L6122	Držák ukazatele směru pravý	20.6.39			
L6123	Držák ukazatele směru levý	20.6.39			
L6126	Držák stoplampy Meteor	21.6.39			
L6127	Rozmístění světel a tabulek něm. vozů	20.6.39			
L6128	Pojistková skříňka (malá) 4 pojistky	21.5.41			
L6129	Přichytka kabelu stopky	8.8.39			
L6130	Svorka osvětlovací trubky	24.4.40			
L6131	Podložka	29.8.39			
L6133	Kontrolní lampička dálkových světel	24.7.41			
L6134	Příruby dynama a spouštěče Scintilla	30.11.39			
L6135	Náhon tachometru	19.3.40			
L6137	Sedlářský nýt D 5	22.3.40			
L6142	Botka kabelová dvojité 35 mm ² - sestava	7.3.41			
L6143	Příložka kabelové botky	7.3.41			
L6144	Vložka kabelové botky 35 mm ²	7.3.41			
L6145	Objímka spojovací pletené hadice	14.7.41			
L6146	Pletená hadice pro odstínění	23.7.41			
L6147	Sestava pletené hadice dynama	23.7.41			
L6148	Regulátor dynama	26.5.41			
L6153	Podložka skleněné baterie	8.10.43			



O čem mluví mládež ?

Poslouchejte někdy úryvky rozhovoru, jak zalétají k Vašemu sluchu: goal, diferencial, 2:1, třetí kolo, 10 HP. - Konec konců točí se rozhovor mladých lidí vždycky okolo sportu, v první řadě kolem auta.



Touha po autu dá se splnit: k čemu pak by byl třísedadlový roadster AERO? Jeho spolehlivost, snadná ovladatelnost, výlohy udržovací musí zaplašiti váhání, v první řadě jeho nepatrné všechno c e n a :



Kč 18.800.-

Vyslechněte náš prospekt, jest Vám k dispozici *

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28. TEL. 361-40

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LVII., číslo 4, r.v. 2017.

Vytiskla tiskárna Michal Korecký - TAG, Přechetělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace - MK-ČR E 11233.

České národní středisko ISSN - mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.