



2016

Aerovkóř

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



Píše se rok 1944 a firma AERO vyrábí pro nás téměř neznámý valniček
A 30 odvozený z modelu 1939

č. 3



Vážení aerovkáři,

při psaní úvodníku pro minulé číslo Aerovkáře mě napadla otázka: Je automobil v dnešní době ještě luxusem nebo luxusem spojeným s nutností anebo jen nutností? A další otázka: Má něco společného výroba a prodej automobilů, cigaret, alkoholu a pohonných hmot? Při letmé úvaze řekneme tomuto „nesmyslnému“ spojení ano vztahu automobilu k pohonným hmotám, ale jak s tím souvisí alkohol a cigarety? Snad tím, že nesmíme řídit opilí a v podstatě za jízdy ani kouřit? Nenechme se mýlit, s tím výčtem nesouvisí jen výroba a prodej automobilů. A proč to ostatní spolu souvisí? Tím společným fenoménem je „spotřební daň“. Tři vyjmenované produkty téhle daní podléhají a stát z ní těží astronomické příjmy. A jsme u otázky, zda je automobil luxusem. V průměru platíme my koncoví spotřebitelé kolem 50% z ceny těchto výrobků státu a stát jako „dobrý hospodář“

občas v tichosti nějaké to procento přihodí. Neuvěřitelné pokrytectví stát předvádí v různých protialkoholních a protikuřáckých taženích – krabičky cigaret pomalované „rozežranými“ lidskými vnitřnostmi, což působí odporně spíše na nekuřáky než na kuřáky, zákazy kouření a pití možná v budoucnu i doma. Ale! běda, že by se stát snažil omezit výrobu těchto neřestí. On ten stát dobře ví, že pokud všemožnými kampaněmi přeci jenom sníží spotřebu, dožene to opětovým zvýšením spotřební daně. Co by si počala státní pokladna bez těchto příjmů? Podotýkám, že jsem nekuřák a ani alkoholu příliš nehoduju, abych nebyl podezírán z propagace kouření a pití.

Nyní k těm automobilům a pohonným hmotám. Všichni víme, že náš automobilový průmysl je jedním z hlavních tahounů českého hospodářství a stát z něho má nemalé příjmy. Automobil je sice věci denní potřeby (a zřejmě již není luxusem), ale přeci jenom ještě není úplně návykový (pro některé z nás již ano) jako cigarety a alkohol. Logická úvaha státu – čím více automobilů, tím větší spotřeba pohonných hmot a pokladna se plní. Však JÁ STÁT ty automobilisty podojím jinak než případnou spotřební daní z automobilů (stát čas od času uvažuje se zavedením daně z automobilů, což by v podstatě byla spotřební daň). Ještě si pamatuji dobu, kdy se zdůrazňovalo, že daň z pohonných hmot se využívá na rozvoj silniční sítě. Od doby, kdy byly zavedeny dálniční poplatky a silniční daň pro podnikatele se už raději o účelu téhle spotřební daně moc nemluví. V současnosti jde z každého litru benzínu téměř 13,- Kč státu. Při průměrné spotřebě 6,5 l/100 km a 25.000 km za rok jde do státní pokladny z jednoho vozu cca 21.000,- Kč. Pokud bychom tenhle výpočet brali jako průměr, což je velmi podhodnocený odhad, tak při pouhém milionu aut je to ... dosad'te si cifru sami.

Ve chvíli, kdy koupíme automobil, jsme zavaleni množstvím přímých i nepřímých plateb. Od dálničního poplatku přes různá pojištění, povinné technické kontroly, seniorské „techničáky“, poplatky za parkování i v ulicích, které zejí prázdnotou, až po hromadící se „prošlé“ lékárníčky. Nové automobily nacpané elektronikou, které doma neopravíte a se závadami si mnohdy neví rady ani odborníci, jsou dalšími mnohdy obrovskými výdaji. Zato máme novou dálnici, která se po roce zvlhla tak, že se po ní jezdí za poplatek devadesátkou. Nevšiml jsem si, že by se naše republika nacházela v tektonické oblasti. Schyluje se k tomu, že by naše dálnice mohla stavět Čína. Pokud vím, tak s tímhle socialistickým molochem si už naběhlo Polsko – vždyť se s čínskou „kvalitou“ bohužel setkáváme denně.

Asi to v jiných státech nebude jiné a musíme se smířit s tím, že automobil jako takový je daní z civilizace a technického pokroku. Nechme se překvapit, co stát vymyslí za daň, až budeme jezdit jen v elektromobilech. Mou generaci to však zajímat nemusí. Ostatně, podobné úvahy a kritiku najdeme i v předválečných Aerovkářích.

Všude se zmiňují o **Státu**, jako kdyby byl něčím živým, co nese zodpovědnost. Ne ne, stát je bohužel zastoupen všelijakými malými napoleonky a mnohdy skrytými lobbisty, které jsme ani nevolili a kteří nám předvádějí to pověstné **Stát jsem já!**

Když všechny výdaje sečteme, tak za nějakých osm let bychom měli na nový vůz, a to nesmíme prodělat nějakou větší závadu.

Automobilistická sezóna je na krku, tak jezdíme a plaťme, ať ti naši volení představitelé mají nějakou tu korunu na provozní výdaje k té almužně, kterou dostávají.

Zdá se Vám dnešní úvodník příliš pesimistický? Není. Je to jen popsání skutečnosti.

– 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 !!!





Moje cesta do továrny Aero Praha Vysočany

začala v Aeru servisu v Karlíně, Šaldova 21. Do učení na automechanika jsem nastoupil 7.1.1935.

Nastoupil jsem do nového dokončeného čtyřpatrového provozního objektu. V době mého nástupu celý objekt sloužil pro opravy vozů Aero 500, 660, 750 a 1000. V hlavním závodě ve Vysočanech již probíhala výroba vozů Aero 30 i Aero 50. K záručním opravám přijížděly už i tyto nové typy vozů.

Ředitelem Aero servisu v Karlíně byl Dr. Jaroslav Frei.

K současnosti:

Od 4.4. 2015 je tento uvedený objekt v novém použitelném záměru s názvem AERO HOUSE.

Já si dovolím připomenout, co tento objekt po uvedení do provozu byl a co už dávno není. V přízemí byl moderní vjezd, prostor pro převzetí vozů do opravy přijímacím technikem. Byl zde prostor pro zákazníka, kancelář pro techniky, kancelář pro ředitele, kancelář pro administrativu, pokladni a vrátnice. V průjezdu byla benzinová pumpa. Prostorný dvůr tvořily přízemní opravárenské objekty s prostorem pro opravy motorů a s umývárnu vozů. Ve všech prostorách v přízemí se dalo s vozem projíždět. Čtyři patra v novém objektu spojoval prostorný nákladní výtah. 1. a 2. patro sloužilo k opravám, 3. patro sloužilo pro prodej a výpravu vozů před prodejem. 4. patro byla lakovna. Náhradní díly a spojovací materiál byly uskladněny v přízemí.

V sezóně silničních autozávodů byla silná reprezentace vozů Aero jak ze řad soukromníků, tak z řad závodníků firmy Aero. Přípravou vozů Aero 30 se dalo ze sériově vyrobeného vozu upravit vůz na závodní speciál. Byla to především úprava motorů (komprese, kanály) karburace, úprava trysek, seřízení zapalování i zásah do výfuku (vykuchání), snížení odporu vzduchu a pak to jelo. V rovině se docílilo až 120 km/hod. Taková zábava pokračovala pro veřejnost téměř každý týden v jiném městě.

V tomto období nás překvapila zpráva, že od nás odchází ředitel Dr. Jaroslav Frei. Bylo to v květnu 1937. Odcházel ke konkurenci k Janečkovům, k výrobcům motocyklů Jawa.

Na místo ředitele Aero servisu jmenoval majitel továrny Aero JUDr. Vladimír Kabeš léty osvědčeného pracovníka Bohumila Turka. B. Turek byl po dlouhodobém léčení i doléčení svého úrazu ze závodu 1000 mil ČSR z r. 1935. Mezi majiteli vozů Aero bylo jmenování přijato s velkým uspokojením a s nadějí na osvědčenou, dobrou spolupráci ve službách v karlínském servisu.

V této době jsem já skončil učební dobu a převzal „Výuční list“ ze dne 16.8.1938 podepsaný ředitelem Bohumilem Turkem (tohoto podpisu si velmi vážím) a pracovníkem Magistrátu hl. města Prahy. Výuční list potvrzuje, že jsem v době od 7.1.1935 do 7.1.1938 se vyučil automechanikem v Aero servisu v Karlíně.

V polovině srpna 1938 jsem svoji práci v Aero v Karlíně ukončil. Byl jsem totiž přijat od 1. září 1938 do Průmyslové školy v Mladé Boleslavi do automobilového oddělení. V dalším záznamu zaznamenám činnost od nástupu po návrat ze školy v r. 1940 práci technika. V továrně v hlavním závodě ve Vysočanech.

J. Kučera – květen 2016

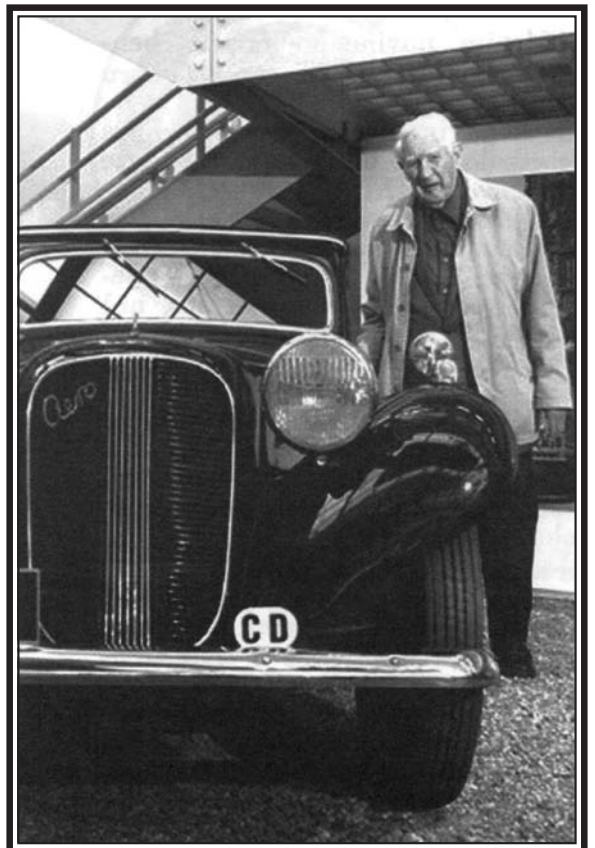


Pokračování o činnosti pana Kučery v továrně Aero se již nedočkáme. Několik dnů po doručení dopisu nám přišla smutná zpráva:

pan Jaroslav Kučera

dne 27. května 2016 nám navždy odešel.

Čest jeho památce a děkujeme in memoriam za příspěvek do Aerovkáře.





V prvním květnovém týdnu přijela do Prahy ze Spojených států vnučka JUDr. Vladimíra Kabeše paní Marianna Kabešová. Pozvali jsme ji v sobotu na Retro Prague Rallye mezi mosty, a protože fandí autoveteránům, tak se jí jízda s veteránem BMW po Praze moc líbila. Na čtvrtek 5.5. jsme pak pro ni přichystali program s aerovkáři. V odpoledních hodinách jsme navštívili expozici Staré Aerovky v Letňanech, kde si mohla prohlédnout původní hangáry továrny svého dědečka JUDr. Kabeše a večer jsme zakončili schůzi aerovkářů. Byla nadšená z celého dne a byl to pro ni, jak prohlásila, nezapomenutelný zážitek. Jak to bude možné, ráda zase mezi Aerovkáře zavítá.



Karel Petschke

Paní Marianna Kabešová-Crane opět v Česku.

Tentokrát nikoliv v Harrachově ale v Praze. Po příjezdu, spíš přiletu do Prahy paní Marianna pod dojmem setkání s aerovkáři v Harrachově projevila zájem se s aerovkáři opět setkat. Aby setkání nebylo pouze formální, přizpůsobila svůj časový program a podařilo se pro ni zajistit opravdu nevšední odpoledne a večer. Volba padla na první čtvrtek v měsíci, 5. května, což je den schůze Aero Car Clubu. S významnou pomocí pana pplk. Ing. Jana Fedosjeva, zástupce ředitele Odboru muzeí Vojenského historického ústavu Praha a správcem letecké expozice Leteckého muzea Kbely pana Miroslava Khola se podařilo pro paní Mariannu zajistit nevšední zážitek. V jednu hodinu po poledni jsem paní Mariannu naložil na Jiráskově náměstí do svojí aerovky 30 a za doprovodu druhé aerovky 30 s Karlem a Marií Petschkeovými jsme vyrazili směr Kbely. To, že aerovky budí v běžném provozu pozornost, paní Marianu nepřekvapilo, to znala už z Harrachova. První zastávka byla v Karlíně,



před rekonstruovanou budovou bývalého servisu Aero, dnes administrativní a bytovou budovou Aero House. To bylo první překvapení. O této budově věděla jen z vyprávění rodičů. Byla velmi potěšená a překvapená její krásnou rekonstrukcí a jejím vzhledem srovnatelným s dobovými fotografiemi. Dále pokračovala cesta do Kbel, kde čekalo další velké překvapení. Naše cesta vedla přímo k rekonstruovanému hangáru firmy Aero s expozicí letadel Aero, kde nás přijal a celou expozicí provázel správce expozice pan Khol. Bylo to dojemné setkání paní Marianny s dílem svého dědečka, s osudem rodiny v době, kterou mohla vnímat pouze jako tři až pětileté dítě. Pro paní Mariannu byl neuvěřitelný zážitek setkání s prvními vyrobenými typy letadel Aero A1, Aero A2 až po dnešní produkci firmy Aero Vodochody. Vše umocněno skutečností, že expozice je umístěna v původním, velice citlivě a dokonale rekonstruovaném hangáru firmy Aero. Mnohé znala z vyprávění svého otce, ale skutečnost předčila její představy. Všechny exponáty včetně popisů exponátů a tabulí popisujících historii výroby letadel Aero pečlivě fotografovala. Prohlídku muzea jsme zakončili v kanceláři pana Khola nad pamětní knihou muzea. S dojetím si přečetla zápis svého otce z roku 2001, kdy muzeum s naším doprovodem navštívil. Potom i ona připojila svůj pozdrav do pamětní knihy muzea. K tomu malou poznámku. Aby zápis byl skutečně „česky“ bez pravopisných chyb ženy, která žije téměř celý život bez kontaktu s českým pravopisem, napsala svůj text nanečisto, ten jsme jí upravili a ona ho potom přepsala do pamětní knihy muzea. Vedení muzea věnovalo paní Marianně publikaci o Leteckém muzeu Kbely, následovalo srdečné rozloučení a cesta v aerovkách zpět do Prahy. Cestou z Kbel jsme neodolali, a udělali malou zastávku, abychom paní Marianně představili otce a syna Fialových, kteří ve své dílně vdechli život už několika aerovkám a mnoha aerovkám poskytují servis. Pochlubil jsem se také renovací mého cinkáče, kterého se Fialové ujali a dokonale renovují. Na večer jsme paní Mariannu pozvali na schůzi Aero Car Clubu. I toto pozvání přijala. Pro aerovkáře i paní Mariannu to byl opět nevšední a emotivní zážitek. Ráda se setkala a pozdravila se „starými známými“ z Harrachova. Vrcholem večera bylo setkání s Pavlem Turkem,



který přinesl rodinné fotografie a korespondenci s dědečkem a otcem paní Marianny. S neskryvaným dojetím si od Pavla nechala vyložit historii a souvislosti korespondence a fotografií. Přiznala, že některé fotografie a historiky vidí a slyší poprvé. Požádala o jejich kopie a Pavel jí bez váhání vyhověl. V této přátelské a srdečné atmosféře celý den a zejména večer skončil. Karel a Marie Petschkeovi paní Mariannu odvezli domů a ta v pondělí odcestovala do Spojených států. Slíbili jsme si, že při další návštěvě Česka se opět setkáme.

Jiří Zítek

Ještě malý dodatek:

Vážený pane Zítku,

děkuji za Váš email s fotkami. Také Vám pošlu moje fotky. Samozřejmě, že Vám ráda říkám, jak jsem byla potěšena společným dnem v muzeu Kbely. Měla jsem velkou radost vidět výstavu letadel a letadel Aero a naučit se celou historii továrny mého dědečka. Večírek s Aerovkáři byl prima. Velmi jsem se s Vámi bavila, s panem Turkem a se všemi, kteří tam byli. Měla jsem radost vidět se s lidmi, které jsem poznala v Harrachově. Samozřejmě, že se těším na příští cestu do Prahy a další večírek nebo výlet s Vámi a s manžely Petschkeovými. Češi se umějí smát a bavit se. To se mně líbí.

Srdečné pozdravy.

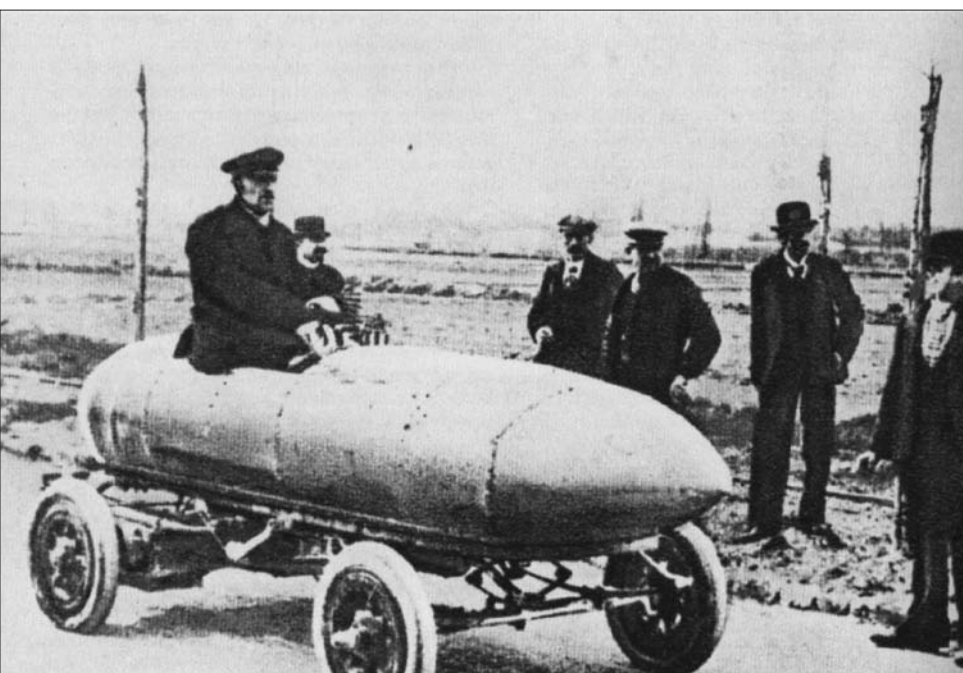
Marianna Kabešová



Ve dnech 17. – 19. června 2016 pořádala fakulta dopravní Českého vysokého učení technického v Praze výstavu

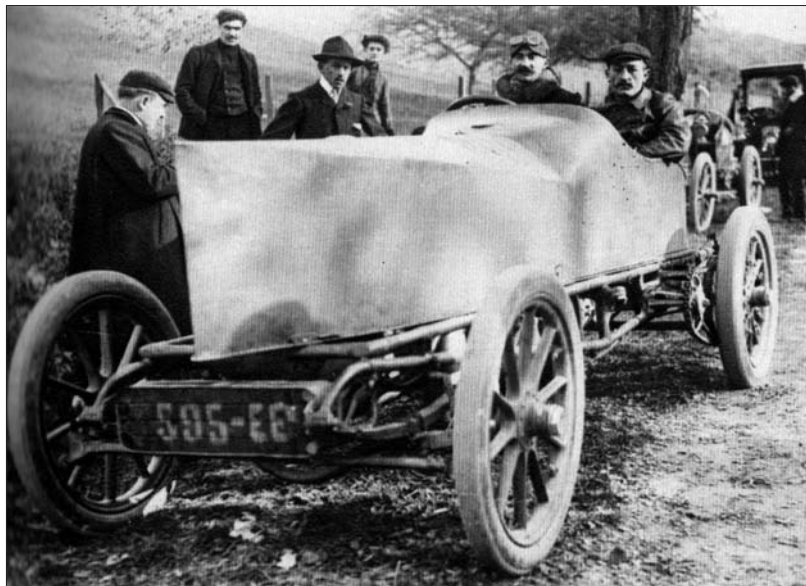
Český kabriolet a kupé v průběhu století

Součástí této akce byl seminář, jehož přednášky byly zaměřeny nejen k tomuto tématu, ale i k bezpečnosti konstrukcí automobilů, jejich provozu a souvisejících dopravních staveb.



Spiritus agens podniku ing. Jiří First mě požádal, abych si pro seminář připravil přednášku, kterou jsem nazval „Josef Voříšek a karosérie automobilů Aero“. Pro vás – čtenáře našeho zpravodaje a dalších literárních skvostů – by bylo publikování celého jejího obsahu na tomto místě jen nošením dříví do lesa a tak uvedu v tomto příspěvku jen několik z celkem asi 60 obrázků, které naznačují atmosféru v navrhování otevřených karosérií a kupátků v období Voříškovy designérské činnosti – především v aplikaci aerodynamického tvarosloví. K následujícím fotografiím přidávám pouze stručný komentář.

Konstruktér Camille Jenatton našel pro tvar svého rekordního elektromobilu (100 km/h – 1899) inspiraci v dělostřeleckých nábojích.



Inženýr Eugène Brillié se nechal inspirovat tvary moderních lodí; jeden z automobilů značky Gobron-Brillié jako první překonal v roce 1904 hranici 100 mil/h (průměr na 1 km 103,56 mil/h).

Tatra 77 byla prvním sériovým automobilem s takto navrženou karosérií. Pozdější podobně tvarované sériové vozy měly hodnoty C_x mnohem vyšší – např. Lancia Aprilia (1937) 0,47, Tatra 87 (1936) 0,36, VW (1938) 0,48. Experimentální vozy z období mezi válkami s karosériemi proudnicových tvarů, navržené podle zásad patentovaných Paulem Jarayem, vesměs vykazovaly C_x blízké T77 – např. Persu (1923) 0,28, Dymaxion (1933) 0,23, MB 540 K Streamliner (1939) 0,22. Design karosérií sériových automobilů z poválečného období vycházel z Jarayova tvarosloví jen výjimečně a hodnoty C_x se většinou pohybovaly v rozmezí 0,35-0,45 (Tatra 600 z roku 1948 0,32).

Dřevěný model 1:5 prototypu Tatra 77, navržený Paulem Jarayem, byl pravděpodobně zkoušen v aerodynamickém tunelu ve Vzduchoplaveckém studijním ústavu MNO, založeném v roce 1922 v Letňanech. Zkoušky, provedené v roce 1933 (?), vykazaly velice nízkou hodnotu součinitele odporu $C_x = 0,2455$.



Výjimečně nízkou hodnotou $C_x = 0,15$ se mohl pyšnit prototyp prvního mikrobusu značky Schlörwagen z roku 1939 (po válce na něj navázal VW typem Transporter). Konstruktor Schlör usadil na podvozek MB 170 H karosérii od firmy Gebüder Ludwig z Essenu; vůz byl připraven k sériové výrobě v továrně ve východní části Německa, kterou koncem války dobyla Rudá armáda. Tak jako mnoho jiné kořisti byl odvezen do SSSR, kde jej snad pro další experimenty s cílem dosáhnout rychlostních rekordů opatřili leteckým motorem. Další osud není znám.

Karel Jičínský

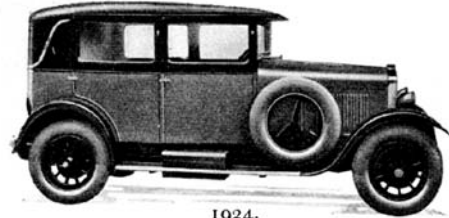
Vážení čtenáři, na následujících stranách se v dalším pokračování dozvíte jak probíhal obchod s automobily v meziválečném období. Autentické materiály nám z rodinné pozůstalosti zapůjčil náš kamarád pan Otto Nič. Před odevzdáním Aerovkáře do tisku nám přišla již druhá smutná zpráva:

pan Otto Nič
zemřel dne 12. června 2016



Prosím jeho rodinu, aby touto cestou přijala od nás aerovkářů upřímnou soustrast a děkujeme panu Ottovi za spolupráci s našim časopisem.

Za aerovkáře Josef Kňourek



1924.

Limosina Weyman, 4-válec, 75×110 mm, výkon 7/25 ks.

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

7. pokračování

Jak jsme uvedli v první části seriálu, jednou z podpůrných činností při prodeji nových vozů byla možnost dát protiúctem ojetý vůz nebo motocykl. V prvních letech prodeje vozů to pro prodejce Aerovek znamenalo velkou výhodu proti konkurenci. S postupným zvyšováním nabídky jiných malých automobilů různých značek v ČSR, počty prodaných kusů i přes velké úsilí

Informace pouze pro naši vlastní potřebu.

Důvěrné.

Příčiny špatného prodeje ojetých vozů. v roce 1934.

1. Na jaře se velice těžko prodávalo, protože mnoho lidí čekalo na autosalon v naději na levné ceny různých značek o nichž se před auto salonek nevědělo co budou stát. Škodovka svým Popularem tyto naděje před autosalonem značně podělala. Říkalo se, "počkáme co budou dělati druzí". - Po autosaloně jsme nemohli za vozy docílit slušné ceny, protože nám každý řekl, "co bych Vám dával 12-14 tisíc za ojetinu, když dostanu za 18 tisíc nového populára".
2. škodí nám pražská prodejna tím že akvíruje v celých Čechách. Nabízí ve svých dopisech vozy za levné ceny aby zájemce dostali do Prahy, tam mi řeknou že levné vozy jsou právě vyprodané a opou do něho vůz dražší. ~~...~~ Zájemce i když do Prahy nejde operuje dopisem pražské prodejny a nechce nám za naše vozy seřizené a v bezvadném stavu nic víc dát. -
3. Naše ceny jsou vysoké. Proč? Je to opět pražská prodejna která zájemcům nabízí za ojeté vozy vysoké částky, často zájemce nejdříve jedná s Prahou a pak s jejich nabídkou jde k nám a nechceme-li obchod pustit, tedy musíme nabídnoutou cenu akceptovat. - V druhé řadě to je ta příčina, že továrna veškeré riziko s protiúctem přesunuje na nás zástupce.
 - a./ musíme vůz uskladnit a ošetřovat.
 - b./ každý protiúctový vůz musíme bezpodmínečně opravit, protože se nikdy nedá prodati tak jej převezmeme. Jednou to je oprava motoru, některé ložisko je vadné, podruhé musíme pro vůz opatřit novou nebo záporní baterii, nebo musíme opatřit nové pneumatiky nebo ojeté, ~~...~~ každý vůz má zašlé polštářování musíme jej znovu potáhnouti nebo aspoň přestříkati, roztrhaná místa vyspaviti, lakování vozu vyžaduje oprav nebo nebo ještě častěji nového laku, poškozené blatníky musíme vyklepati nebo svařiti, opravit zámky, vyměnit dráty elektr. vedení, vyměnit kabely ke svíčkám, někdy i motor opatřit novými svíčkami, kar táčky v dynamu, opravy starteru, svorky k baterii, opravy nebo výměna reflektorů ~~...~~ zvláště u vozu starého typu a mnoho jiných oprav.

Tyto opravy jdou jedině na náš účet, továrna nám nic nepřidá, ani nebonifikuje, musíme tyto opravy zakalkulovati do ceny vozu
 - c./ Daň z obratu neseme ze svého a dokonce dvakrát, továrna nás zatěžuje jednou při převzetí vozidla podruhé při prodeji, tuto daň musíme rovněž zakalkulovati do ceny ojetého vozu a je to velice značná položka.
 - d./ veškerá akvizice s vozem jde na náš účet,
 - e./ odměny za sprostředkování neseme rovněž ze svého .
- 4./ Jedna z nejdůležitějších příčin proč jdou ojeté vozy málo na odbyt bylo a dosud jest liknavost v dodávání nových vozů. Když jsme obchody na jaře sjednali, počítali jsme že vozy protiúctové dostaneme v květnu a červnu, tedy v plné sezoně a bude možnost je prodati. Místo toho vozy dostáváme až na podzim, zákazníci na nich jezdili o dva až tři měsíce déle. Že si vozů mnoho nehlédli když věděli, že je dají na protiúčet, to je na bíledni. - Vozy které jsme již měli zaprodané nemohli jsme od jejich majitelů dostat, protože jsme jim nedodali vozy nové a dokonce jsme jim nemohli ani závazně říci kdy jim vozy dodáme. Pokud jsme jim je odebrali, museli jsme jim je po bezvysledných urgencích o dodávku nového vozu, vozy zase půjčiti. - Vrchol všeho pak bylo, když nám továrna nařídila abychom netrpělivým zákazníkům zapůjčili ojeté vozy, až do dodávky vozu nového. Stávalo se, že jsme měli všechny vozy rozpůjčené a jak jsme je tedy měli prodávati?
- 5./ Nemáme možnost event. zájemci z ceny sleviti, protože každá sleva jde k naší tíži a továrna nám ničím nepomohá nésti ztráty z protiúctového obchodu. Když jsme vůz seřídili, opravili, olakovali a nabízíme jej, jest těžko abychom nesli i ztrátu ze svého. Ásto by se i vlastní náklady oželeli, ale nésti ještě ztrátu jest příliš mnoho.

Jak vypadá kalkulace prodeje ojetého vozu.

Dnešní přejímací cena roadster dvouválce	Kč 12.000.-
6 % daně z obratu	720.-
oprava vozu, lakování, elektr. soupravy atd. průměr	500.-
odměna za sprostředkování 1 %	130.-
garážování, mytí, mazání, ošetřování akvisice	200.-
	<hr/>
	Kč 13.550.-

a to je teprve svěstojná cena.

Co riskuje při prodeji ojetého vozu, : vezmeme v úvahu výše uvedený příklad:
a prodal-li se vůz za Kč 11.500.-

zástupce		továrna
Daně	Kč 720.-	pouze procenta za kreditovaný
opravy atd.	500.-	obnos Kč 12.000.- na př.za
zprostř.	130.-	půl roku což činí při 6 %
akvisice	200.-	Kč 360.-
ztráta při prodeji	500.-	
	<hr/>	
	Kč 2.050.-	

Vidíme zde jaký ohromný nepoměr rizika je pro zástupce a pro továrnu. Tento rozdíl ještě více vystoupí, uvědomíme-li si že továrna pracuje se svým kapitálem a její ztráta jest tedy pouze vypočítaná, kdežto pro zástupce to je ztráta hotových peněz, které musí vynaložiti nebo jest jimi na svém kontě zatížen. - Je třeba žádati aby v příští smlouvě bylo na tuto okolnost pamatováno a náklady spojené s prodejem ojetého protiučtového vozy byly rovnoměrněji rozděleny.

Posledně jsem dokonce v továrně zaslechl, že by chtěli nás zatěžovati úroky nebo po šesti měsících neprodané vozidlo převést na naše konto. Jak jsem zahlédl máme my asi Kč 120.- protiučtu, Černý asi 140.000 a Tširis 160.000.- druzí se pohybují mezi Kč 25.000.- a 85.000.-

30./6. 1934.

C e n y ojetých automobilů a motocyklů, nacházejících se v našem skladě.

1 roadster Feix rok 1931	Kč 13.500.--
1 " " 1000 r. 1933	" 18.000.--
1 " Prostředník 1000 r. 1933	" 18.500.--
1 " Jirsák 662 ccm	" 13.000.--
1 " /Wenke/ 500 ccm	" 11.000.--
1 speciál Fiat /Burdych/	" 12.000.--
1 Praga - Picolo /Bergmann/ sedmá serie	" 11.000.--
1 roadster 662 ccm /Ouředník/	" 14.900.--
1 " 662 " /Keller/	" 12.000.-
1 " 662 - (Riech)	" 12.500.-
1 nákladní Alfa 4v. Praga - valník	" 7.500.-
V Komisi:	
1 vůz Aero 1000 Opravitel rok 1934	" 19.000.--

regionálních prodejců klesaly a začal být problém i s prodejem vozů vykoupných na protiúčet. Situace v prodeji ojetých vozů v roce 1934 je popsána ve zprávě, která se zachovala v archivu firmy Wenke a syn. Jedním z důvodů poklesu byla i skutečnost, že při objednání nového vozu byla se zákazníkem uzavřena kupní smlouva, ve které byla z ceny odečtena výkupní hodnota dopravního prostředku dávaného na protiúčet, ale ve většině případů automobil nebo motocykl zůstal zákazníkovi v používání až do dodání nového objednaného vozu. Otázkou je, jakým způsobem se o takto vlastně bezplatně zapůjčený vůz zákazník staral a jaký vliv na pozdější prodejní cenu mělo toto používání vozu, ve většině případů bez řádné údržby. V roce 1934, při náběhu výroby nového modelu s předním náhonem, nebyla továrna AERO schopná dodávat nové vozy prodejcům v domluvených termínech. Dodávky se zpožďovaly až o 3 měsíce.

Zachovaný dokument také rozebírá roli továrny při financování obchodu s ojetými vozy.

Obrázek o tom, jaký byl asi obrat v prodeji ojetých vozů, je patrný z dalších dokumentů nalezených v archivu. Prvním je Seznam ojetých automobilů datovaný 30.8.1934 a druhý datovaný 1.8.1935. Hodnota vozů nabízených firmou Wenke je v prvním dokumentu 143.900,- Kč a v druhém dokumentu je již hodnota 168.200,- Kč mimo motocyklů za dalších 22.800,- Kč, a to i přes skutečnost, že některé automobily byly výrazně zlevněny. Například cena tmavě červeného litra z 18.000,- na

1. srpna 1935.

S e z n a m vozů a motocyklů.

1	Faux - Cabriolet 10 HP jednoválec tmavočervený ...	Kč 10.000.--
1	roadster Aero 18 HP tmavěmodrý	" 11.000.--
1	" " 18 HP světlemodrý s krémovými linkami	11.500.--
1	" " 18 HP " šedé blatníky ..."	11.500.--
1	" " 1000 tmavěčervený	" 14.500.--
1	" " 1000 světlečervený	" 17.000.--
1	Praga - Alfa nákladní	" 4.900.--
1	limusina Praga - Piccolo tmavomodrá	" 9.500.--
1	limusina Tatra 1.7 litrů tmavozelená	" 19.000.--
1	závodní Fiat 1.5 litrů	" 9.000.--
1	Talbot 1.5 litrů otevřený 5ti sedadlový	" 6.500.--
1	Zetka 4 900 ccm přední náhon limusina.....	" 12.500.--
1	Praga - Piccolo otevřená	" 8.500.--
1	motocykl Harley - Dawidson 350 ccm	" 3.000.--
1	motocykl Harley - Dawidson 750 ccm	" 7.500.--
1	motocykl Triumph 500 ccm sidecar	" 3.500.--
1	motocykl Triumph 500 ccm Solo	" 4.500.--
1	motocykl Omega 350 ccm	" 1.800.--
1	motocykl Jawa 175 ccm	" 2.500.--

14.500,- Kč, závodní Fiat z 12.000,- na 9.000,- Kč nebo nákladní Praga Alfa z 7.500,- na 4.900,- Kč. Není jasné, zda tato ztráta šla k tíži regionálního prodejce nebo ji kompenzovala továrna. Pokud si uvědomíme, že v roce 1934 se nový dvouválec Aero 18 nabízel za 19.900,- a Aero 20 za 23.900,- Kč, tak finance, které měla továrna blokováné ve vykoupných dopravních prostředcích v celém Československu, jistě silně omezovaly možnosti jejího dalšího rozvoje.

Problémy s prodejem nebyly asi pouze u firmy Wenke a syn a proto se továrna AERO v roce 1935 rozhodla změnit model prodejní sítě a začal tlak na snižování počtu regionálních prodejců. V archivu se zachovalo několik dopisů od prodejců, kterým továrna neobnovila smlouvy o prodeji nebo servisu, ale o tom v některém z dalších pokračování...

Připravil Jarda Dufek – JD –

NA ČTYŘECH KOLECH



V.J. Kavalier na svém MG

Ing. Vladimír Josef Kavalier 18.8.1906 – 25.2.1979

Byl dlouholetým aktivním členem SVZ, jako poslední potomek slavného rodu sklářů – sázavských Kavalierů, kteří přispěli k rozvoji evropské chemie svým proslaveným laboratorním sklem. Sedmdesát procent výroby putovalo do Nizozemska, Francie, Anglie, USA, Ruska a Číny. Rozkvět podniku pokračoval po první světové válce. Vladimír Kavalier st. zemřel v roce 1919 a následovaly spory mezi rodinnými podniky ve čtvrté generaci. Ty vyčerpaly za pět let firmu do té míry, že v roce 1926 přešla do rukou bankovního kapitálu a sklárnu řídili cizí odborníci. Po roce 1945 byla sklárna znárodněna.

Z paměti babičky Kavalierové: „Ujednali se na neděli, že se bude huť světit a hned v pondělí že se začne pracovat. V neděli namísto velký mše, slyšíme všema zvony zvonit. Za chvíli vidíme stromořadím velký procesí, pan farář se třema knězi, s fanglema a praporci, hroznou slávou přicházeli z Hutí. Hned nato v pondělí ráno se začalo zbožně pracovat, a to bylo páté-

ho června v roce 1837“.

Vladimír Josef Kavalier po maturitě na reálce studoval na Vysokém učení technickém v Praze, pak na vysoké škole v Karlsruhe (zvláštní obor sklářský).

Ve čtrnácti letech se naučil jezdit voiturettou L&K. Pak vystřídal množství automobilů a motocyklů! Jel Velkou motocyklovou soutěž, Lánskou soutěž. S automobilem zvítězil v jízdě do vrchu Barrandov, dvakrát startoval na 1000 milích s Aerovkou, jel Krakovský okruh s MG. Vyhrál Zdíbský okruh a Českobrodský okruh, s dámským „Modrým teamem“ jel jako mechanik do Afriky přes Vysoký Atlas atd. Z této výpravy dosud žijí pamětníci Ela Slavíková, Zdena Veselá, J. Fexa, J. Kába.

J. Bříza

Převzato z časopisu VETERÁN č. 45/1998 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.



Paní Libuše Šulcová napsala knížku:

Augustin Šulc: Měl jsem motocykl rád –
o něm, jeho firmě a motocyklech BSA a ČZ

Vydalo nakladatelství GRADA.

Jak již název napovídá, v knize jde převážně o motocykly. Prodejna „Bratři Šulcové“ však pro nás aerovkáře skrývá na dosud neznámých snímcích z roku 1944 tajemství – řadu užitkových vozů Aero 30. (Též na titulní straně obálky.)





Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 11 - 13 – Originalita A 30 – čalounění.

str. 14 - 15 – 1. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera

str. 16 – Ceník dílů A 30 z r. 1938 (2. část – spodní řádek je bohužel nekompletní). Ceník zaslal Petr Klusák.

str. 17 - 18 – Pokračování brožury **Seznam náhradních dílů pro vozy „AERO“ typ 500, 662, 750, 1000.**

str. 19 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – chassis – rám – kola. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**



Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30 (snímky mod. 1937)

V předchozím článku o čalounění jsme si řekli o používaných materiálech a postupech při montáži převážně u zavřených vozů. Dnes se budeme zabývat otevřenými vozy a jednotlivé připomínky a poznatky si popíšeme přímo u fotografií detailů.



Způsob šití potahů předních a zadních sedadel z koženky je obdobný jako látkových u limusin, byť na tuto práci je nutný výkonnější šicí stroj. Hrany předních sedadel a opěradel jsou prošity paspulí. Paspule je všita také v čalounu vnitřního blatníku.



Svislé prkno pod zadním sedadlem a přechod rámu (tzv. krabice) je též potaženo, ale bývala zde použita koženka černá bez ohledu na barvu ostatních dílů čalounění. Čalounění „krabice“ je provedeno tak, že jenom ve vodorovné části je koženka podlepena kartonem a u svislé části je koženka ponechána volně s rezervou podloženou pod podlahovou gumu. Dost nevzhledně působí přechod náhonu tachometru pod čalounění prahu, ale tak to bývalo i u originálu. Na snímku jsou dobře patrné všité popř. vlepené paspule. Svislý plech pod koženým zajišťovacím řemenem je v barvě vozu. Vnitřní blatník (od „krabice“ až k opěradlu) je měkce čalouněn vatelínem. U svislé části je koženka nalepena na kartonu jako u dveří a bočnic.

Na detailu dveří si povšimněte proříznutí čalounu pod zámkem pro vodící trn. Proříznutí je podlepeno kouskem volné koženky, která je následně prostřížena. Tím není vidět přímo na vodící rolny ve dveřích. Autentický tvar má dveřní kapsa, i když způsob provedení bylo dle dobových fotografií více. Madlo pro zavírání dveří autentické není, ale z praktických důvodů je výhodné. Paspulí je zakončen čaloun dveří pod oknem a v zadní svislé části.



Vybavení palubní desky asi není nutné komentovat – pod páčkou předstihu je zásuvka a nad spínací skříňkou je kontrolka dálkových světel, což byla nadstandardní výbava. Zajímavým detailem je přichycení podlahové gumy pod nádrží pomocí zvláštních druků (na snímku jsou v gumě dvě málo viditelná kolečka u spolujezdce). Spodní část druku je přišroubovaná vrutem přes pedálovou podlahu do dřevěného špalíku na druhé straně pedálové podlahy (v motorovém prostoru). Vrchní část druku je pod gumou a drží ji plechový kroužek (to je viditelná část) s ostny, které gumu protínají. U řidiče je guma uchycena jedním drukem přibližně mezi pedály.

Na druhém snímku je patrný detail přechodu mezi podlahovou gumou pod sedačkami (zvýšená část podlahy) a gumou v přední a zadní části podlahy. Na gumu pod sedadly jsou přišity pásy koženky rubovou stranou nahoru. Koženka je poté přehnuta na lícni stranu a podsunuta pod podlahové gumy přední a zadní části podlahy. Tím není šev viditelný. Na snímku je patrné vymačkání koženky od trubek sedadel.



Mnohdy jsou vedeny diskuse, kolik druků má být pro připnutí střechy. Tady vidíme 4, ale je možné, že byly někdy jen 3. Na druhém snímku je detail těsnění bočního okénka ke karoserii a k rámu okna. Spodní část těsnění je tuhá guma polepená koženkou, tvar těsnění je podle původního výkresu. Těsnění k přednímu oknu je provedeno jako paspule – silnější měkká gumová hadička je obalena koženkou.



Detaily střechy. Na prvním snímku je patrné, jak je ušita střecha, aby za jízdy nezatékalo. Střešovice je prostřížena v místě, kde se stáčí rám okénka dolů. Horní část je podšita pásem střešovice, který zůstává uvnitř – tato část je viditelná na druhém snímku, kde není střecha napnutá.

Na prvním snímku je však patrná zásadní chyba. Víme, že okénka běžně špatně doléhají k rámu předního okna, a proto byl rám okénka prohnut i v horní části, kde má být rovný. Tím se sice docílilo dobře přiléhajícího okna, ale střešovice rádius rámu nezvládá a střecha na rámečku nesedí příliš spolehlivě.

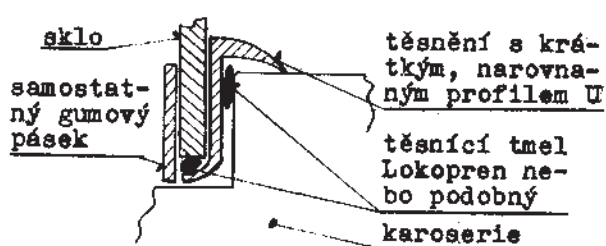
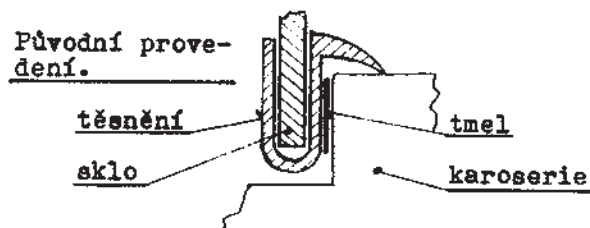


Na snímku je varianta zadního okénka. Víme, že tvarů okének bylo více. Uchytení střešovice nad kufrem je provedeno tak, že je zevnitř přišit pás střešovice a ten je podsunut pod kovovou nebo dřevěnou výztuž.

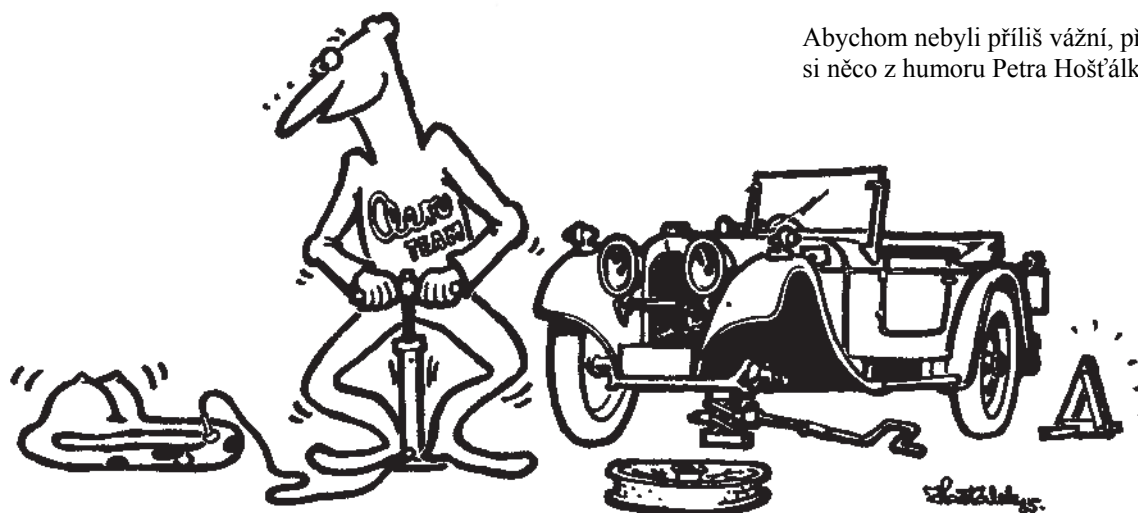
Na druhém snímku je detail zapnutí „rohliku“. Ten je ušit ze střešovice, ale může být i z koženky. Střecha i „rohlík“ jsou obšity slabou měkkou koženkou.

Jaký materiál použít pro střechu? Velmi problematická je původní střešovice a nevím, zda se ještě vyrábí. Byly to dvě vrstvy plátna mezi něž byla zavulkanizovaná gumová folie. Střešovice časem ztrácela barvu, ale hlavním nedostatkem bylo její srážení. Po několika letech se srazila na délku až o 3 cm. Poté již nešla napnout. V dnešní době jsou velmi kvalitní a hlavně stabilní střešovice vyráběné v Německu. Vyšší investice se však vyplácí.

Ještě několik slov k problematice utěsnění pevných okének v limusinách. Je velmi nepříjemné, když těsnění neplní správně svou funkci a voda proteče do čalounění, na kterém zanechá mapy. Dnes již není problém sehnat těsnění se správným profilem, takže druhý obrázek považujeme jen jako funkční variantu. I těsnící tmely jsou již dnes na jiné úrovni než na kresbě, kterou jsem do Aerovkáře kreslil bezmála před 30 lety. Přesto doporučuji vyplnit lehce dno gumového profilu tmelem tak, aby bylo sklo utěsněno a také utěsnit profil ke karoserii, jak je na obrázcích nakresleno.



– JK –



Abychom nebyli příliš vážní, připomeňme si něco z humoru Petra Hošťálka.

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

1. pokračování

V roce 1971 jsem koupil svoji první Aerovku, byla to padesátka kabriolet. To, že je od Sodomky, jsem zjistil až daleko později. Na dveřích pod vrstvy barvy byl štítek. Tento typ štítku tehdy nikdo neznal.



V té době se „Sodomka“ říkalo a bohužel stále někdy říká Aerovce model 1939. V tu dobu se Aerovky kupovaly na ježdění, ne jako veterán. Proto, abych ji mohl provozovat, musel jsem udělat určité úpravy (přední směrová světla, zadní sdružená světla atd.) Pro pouštění uvedu ještě, že na technickou kontrolu na DI Na Mičánkách jsem jezdil alespoň o 2 hodiny dříve, aby stačil vychladnout olej v rozvodovce a nápravách. Potom jsem oťel kožené manžety a disky předních kol od oleje. Na moji první technické kontrole olej tekł tolik, že jsem ho v boční ulici raději vypustil a po vychladnutí a utření jsem sjel do dvora DI. Po kontrole jsem zase vypuštěný olej nalil zpátky. Najezdil jsem ročně cca 1500 km.

V roce 1974 jsem se rozhodl, že provedu generální opravu celé Aerovky. Ještě jsem to ale nebral jako renovaci veterána. Když jsem ji kompletně rozebral, předvolali mě na technickou kontrolu na DI. (V tu dobu jsem vlastnil ještě jednu Aero 50, tři Aero 30 a Mercedes 230 z roku 1939). Jednomu spoluobčanovi se to nelíbilo, posílal na mě hlášení na VB, že auta kradu a kšeftuju s nimi. Po každém hlášení jsem byl předvolán na VB. Protože příslušníci v mém bydlišti byli celkem rozumní, po předložení dokladů věc vždy odložili. To se tomu pánovi nelíbilo a nahlásil mě na DI. Byl jsem předvolán na technickou kontrolu. Na DI jsem vzhledem ke stavu vozu požádal o odklad. Povolili mně 6 měsíců. Za tu dobu jsem opravu nemohl stihnout. Po dané lhůtě jsem žádal o prodloužení. Nebylo mně vyhověno. Nařídili mi zakoupit kolky a odevzdat SPZ. Auto vyřadili a u TP ustříhli roh. Vzhledem k této situaci, která mě znechutila, jsem opravu odložil. V garáži rozebrané auto překáželo, a tak jsme se rozhodli urychlit nákup stodoly, ve které jsem Aerovku uskladnil. K opravě jsem se ale nedostal, protože jsem se nejdříve pustil do přestavby stodoly. V roce 1990 jsem začal podnikat. Až v roce 1999 jsem se rozhodl přerušit práci na stodole, nyní už chalupě a dílně, kterou jsem tam vybudoval, a začal opravu Aerovky. Rozhodl jsem se, že ji uvedu do původního stavu, pokud možno včetně dodržení technologických postupů výroby. Do té doby jsem se snažil sehnat co nejvíce dokumentů, abych mohl dodržet originalitu vozu. Hodně jsem čerpal z článků a seriálů, které vycházely v Aerovkáři. Například v číslech 6/1983 až 1/1985 vycházel seriál o originalitě „Na pomoc testaci“. Od čísla 1/1989 do 1/2010 „Kusovník osob. automobilu Aero 30“, a od č. 3-4/1979 do č. 6/1984 „Originál service Aero 30“. Přestože tyto materiály nebyly přímo o Aero 50, velmi mi to pomohlo.

RÁM

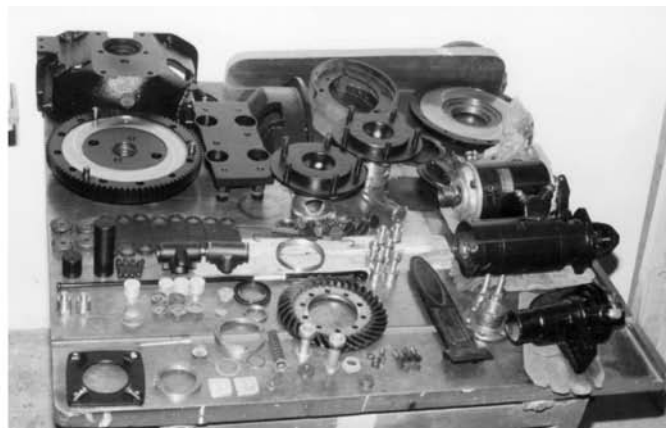
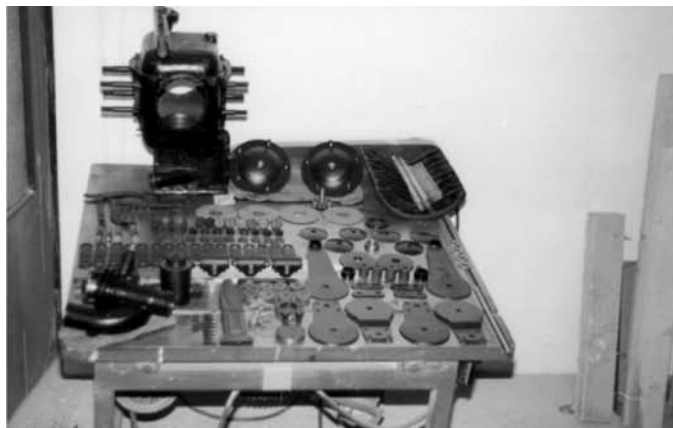
Začal jsem úplně od základu. Nejdříve jsem odsekal starou podlahu. Rám jsem otryskal. Místa, kde byl rám zkorodován, jsem odbrousil úhlovou brusku a napasoval jsem nový plech, přesně do vyříznutého prostoru. Aby plech při pasování nepropadl do rámu, lehce jsem na něj nabodoval kulatinu Ø 6 mm. Vařil jsem elektrickou, krátkými sváry tak, aby se rám co nejméně vyhrál. Po zavaření jsem odbrousil pomocnou kulatinu a sváry zabrousil. Protože do zadní části vozu zatékalo, odřezal jsem oba dva kusy rámu za zadní nápravou a nahradil novým profilem. Závity M6 pro přichycení bočních plechů motorového prostoru byly také poškozené. Orýsoval jsem si osy otvorů dlouhými ryskami tak, aby byly rysky vidět i po zavaření. Otvory jsem zavařil a po přerýsování středů jsem je znova vyvrtal a vyřízl nové závity. Rám se po této operaci zkroutil a tak jsem ho musel vyrovnávat. V prostoru vrat do stodoly jsem rám podložil trámem pod motorový prostor a v místě před zadní nápravou. Další trám jsem položil na rám v místě prohnutí. Na tento trám jsem upevnil hydraulický hever a na něj postavil další trám, který se vzepřel o překlad vrat od stodoly. Opatrným zvedáním trámu heverem jsem rám vyrovnával. Tento proces jsem musel několikrát opakovat, protože po uvolnění heveru se rám vždy trochu vrátil. Následovalo přivaření nové podlahy z 1 mm plechu elektrickou. Nechal jsem si vyrobit kolečka do signovačky, aby drážky měly přesný tvar jako v původní podlaze. V prostoru pod pedálovým plechem jsem zrekonstruoval zvláštní kapsy. Byly sice silně zdeformované z doby, kdy jsem měl výfuk pouze pod blatníkem, jezdil i v terénu a drhnul občas podlahou o zem. Naštěstí byly kompletní. O funkci těchto kapes jsem se nikde nedočel, dle tvaru zřejmě slouží pro lepší odsávání teplého vzduchu z motorového prostoru, podobně jako kapsa pod pravým blatníkem. Zhotovil jsem novou pedálovou hřídel, nasadil spojkový a nanýtoval brzdový pedál a páku pro brzdovou pumpu. Zaspil jsem závitové otvory a ještě jednou jsem rám otryskal, nastříkal základovou barvou a vrchní černou.



Moje Aerovka má hydraulické brzdy ATE. Válec hlavní pumpy byl vyrezlý a musil se vyrobit nový. Problém u originální pumpy je ten, že je zaletovaný do nádrčky na kapalinu. V místech letování jsem nádobku i válec opatrně nahříval a postupně odstraňoval cín. Po odstranění cínu jsem válec s nádobkou postavil na elektrický vařič a po určité době válec z nádobky vyjel. Nádobka byla původně pocínovaná, ale v některých místech byla koruze. Nechal jsem ji tedy znova galvanicky pocínovat a nový válec jsem do ní zaletoval. Nádobka je vyrobena jako konzerva. Proto jsem pro její utěsnění proletoval pertlování címem. Potom jsem se pustil do rozvodů brzdových trubiček. Trubičky jsou měděné Ø 6 mm. Na vytvarování kuželů na konci trubiček jsem si vyrobil přípravek. Protože převlečné matky a šroubení měly poškozené šestihrany a mají závit Whitwort, nechal jsem vyrobit nové. Výrobu brzdových hadic jsem zadal postupně třem firmám. Nejen, že jsem o původní hadice přišel, ale nových jsem se nedočkal. Nakonec jsem našel firmu GARANCE SLAVIČÍN, která nové hadice ve velmi krátké době perfektně vyrobila. (Po několika letech jsem kamarádovi, který opravoval Aero 50, doporučil tuto firmu. On tam zavola, odvolal se na mě a oni mu dle archivu do týdne vyrobili nové!!!).



Na řadu přišly drobné mechanické díly. Vše jsem očistil mechanicky, chemicky, některé díly jsem musel otryskat. Opravil jsem poškozené díly a část jsem nastříkal, část připravil na chromování.



Při přípravě součástek na chromování se mi stalo, že jsem pokroucená táhla mechanismu, který sklápí střechu, mimo očištění také vyrovnal. Když jsem později sesadil novou kostru střechy a zkusil jsem jí složit, nešlo to, střecha se křížila. Táhla jsem musel demontovat a nakroutit je tak, jak byla původně. Střecha potom byla funkční! Naštěstí to bylo ještě před chromováním.

Jan Wagner

Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč				
L 258	18.50	15/927	2.10	L 1046	6.00	L 1117	155.00	L 2085	32.00	L 2106	7.50	L 3051	1.10	L 3104	10.00
L 259	22.00	4/215	4.20	L 1047	6.00	L 1118	22.00	L 2086	25.50	L 2107	240.00	L 3052	195.00	L 3107	40.00
L 260	14.00	4/216	7.00	L 1048	2.10	L 1119	1.00	L 2087	1.50	L 2108	240.00	L 3053	18.00	L 3108	2.00
L 262	1.20	13/743	7.00	L 1049	1.70	L 1120	1.00	L 1100	43.00	L 2109	5.00	L 3054	12.00	L 3109	5.00
L 263	5.00	18/053	1.40	L 1050	4.00	L 1121	828.00	L 2089	42.00	L 2110	5.00	L 3055	10.00	L 3052	9.00
L 264	7.00	38/044	7.00	L 1052	15.00	L 1122	402.00	L 2042	17.00	L 2111	92.00	L 3056	1.40	L 3110	5.50
L 266	104.00	15/379,339,13/246	12.50	L 1053	12.00	L 1124	40.00	L 2044	39.00	L 2112	13.00	L 3057	2.80	L 62	1.40
L 267	334.00	13/144	12.50	L 1055	1.10	L 1125	330.00	L 2047	0.50	L 2113	32.00	L 3058	0.30	A 3044	1.30
L 268	18.00	13/168	7.00	L 1056	2.10	L 1126	14.00	L 2048	8.00	L 2114	45.00	L 3059	1.00	Ma 25	1.50
L 269	18.00	15/840	16.00	L 1057	12.50	L 1127	16.00	L 2049	4.00	L 2115	55.00	L 3060	15.00	D 3044	1.50
L 270	1.50	13/451B	4.20	L 1060	3.50	L 1128	11.50	L 2051	1.40	L 2116	95.00	L 3061	25.00	Ma 82	1.50
L 279	5.00	23/139	2.10	L 1061	7.00	L 1129	330.00	A 4044	66.00	L 2117	3.50	L 3062	26.50	Ma 32	6.00
L 281	4.50	29/050	1.40	L 1063	7.00	L 1131	7.00	L 2053	30.00	L 2119	3.50	L 3063	90.00	Ma 5	25.00
L 282	4.50	4/041	2.80	L 1064	9.00	L 1132	4.50	L 2054	90.00	L 2127	55.00	L 3064	18.50	Ma 2	10.00
L 283	55.00	29/077	16.00	L 1066	12.50	L 1133	380.00	L 2055	40.00	L 2129	32.00	L 3066	128.00	Za 4	15.00
L 284	5.00	4/53	1.40	A 1087	7.00	L 1136	2.00	L 2060	865.00	L 2130	45.00	L 3067	128.00	Za 7	20.00
L 285	420.00	29/076	14.50	L 1088	70.00	L 1137	22.00	L 2061	150.00	L 2131	5.00	L 3067	195.00	N 29	10.00
L 287	18.50	29/075	10.20	L 1069	4.50	L 1138	1.30	L 2062	34.00	L 2132	50.00	L 3067	475.00	Za 11	20.00
L 288	24.00	13/129	4.20	L 1070	1.50	L 1139	162.00	L 2063	5.50	L 2132	3.50	L 3067	475.00	Za 11	4.50
L 289	40.00	4/148	1.40	L 1071	828.00	L 1140	402.00	L 2064	80.00	L 2133	95.00	L 3070	60.00	L 3114	4.50
L 293	1.00	4/042,180	5.00	L 1072	392.00	L 1141	550.00	L 2040	44.00	L 2139	18.00	L 3072	13.00	L 3115	6.00
L 295	1.00	4/063	4.20	L 1073	161.00	L 1142	195.00	L 2044	39.00	L 2140	20.00	L 3073/a	2.20	L 3116	5.00
L 303	4.00	16/010	1.40	L 1074	380.00	L 1143	7.00	L 2067	5.00	L 2141	5.00	L 3073	185.00	L 3117	185.00
L 306	2.00	64/079	14.50	L 1075	550.00	L 1145	3.70	L 2088	20.00	L 2142	10.00	L 3073 č. 1	9.00	L 3118	9.50
L 307	265.00	64/156/s	96.00	L 1076	185.00	L 1146	2.30	L 2069	18.00	L 2144	240.00	L 3073 č. 2	12.00	L 3119	4.00
L 308	167.00	14/011	20.20	L 1077	195.00	L 1147	3.70	L 2070	9.00	L 2145	245.00	L 3073 č. 3	12.00	Ma 91	5.00
L 309	190.00	14/021	2.10	L 1078	96.00	L 1148	3.50	L 2071	23.00	L 2147	175.00	L 3073 č. 4	16.00	L 3123	3.00
L 310	184.00	14/015	20.20	L 1079	39.00	L 1149	8.00	L 2072	20.00	L 3001	29.00	L 3073 č. 5	17.50	L 3123/a	4.50
L 312	5.00	14/024	7.70	L 1080	25.50	L 1150	3.20	L 2074	1.00	L 3003	32.00	L 3073 č. 6	20.00	L 3124	8.00
L 313	120.00	14/031	5.00	L 1081	12.50	L 1151	63.00	L 2075	20.00	L 3007	40.00	L 3073 č. 7	20.00	L 3125	1.20
L 314	120.00	14/032	1.40	L 1082	90.00	L 2001	175.00	L 2076	120.00	L 3009	16.00	L 3073 č. 8	23.00	L 3126	2.20
L 316	52.00	14/033	7.00	L 1083	75.00	L 2002	205.00	L 1088	1.40	L 3012	21.00	L 3073 č. 9	23.00	A 428	5.00
L 317	4.50	14/025	4.20	L 1084	84.00	L 2002	205.00	L 29	1.10	L 3013	140.00	L 3073 č. 10	32.00	L 3127	32.00
L 320	98.00	14/026	2.10	L 1085	94.00	L 2003	240.00	Ma 32	60.00	L 3014	37.00	L 3074	125.00	L 3128	7.00
L 321	16.00	14/178	2.10	L 1086	8.00	L 2004	240.00	Ma 7	60.00	L 3015	18.50	L 3075	7.00	L 3129	160.00
L 328	328.00	14/175	1.40	L 1087	7.00	L 2005	9.00	R 2	2.90	L 3016	1.00	L 3076	8.00	L 3132	3.50
L 329	22.00	13/153	1.40	L 1088	2.30	L 2006	30.00	Pc 4	1.10	L 3017	39.00	L 3077	50.00	L 3135	380.00
L 332	80.00	14/039	7.00	L 1089	4.00	L 2007	6.00	Ma 5	25.00	L 3018	90.00	L 3078	30.00	L 3136	2.50
L 333	5.00	L 1009	8.00	L 1090	1.00	L 2008	1.00	Za 14	20.00	L 3019	1.00	L 3079	1.00	L 3137	4.00
L 336	125.00	L 1010	2.30	L 1091	90.00	L 2010	16.00	A 2061	0.15	L 3020	280.00	L 3080	48.00	L 3138	156.00
L 347	98.00	L 1011	8.00	L 1092	3.70	L 2011	104.00	Ma 90	1.80	L 3021	141.00	L 3081	48.00	L 3139	40.00
L 351	125.00	A 75	60.00	L 1093	3.50	L 2012	9.00	Po 1	0.05	L 3022	156.00	L 3082	160.00	L 3141	160.00
L 356	4.50	L 1013	1.25	L 1094	54.00	L 2014	9.00	L 2078	25.00	L 3023	42.00	L 3083	98.00	L 3141	160.00
L 359	5.00	A 1031	0.70	L 1095	165.00	L 2015	5.00	L 2083	25.00	L 3028	45.00	L 3084	270.00	L 3142	14.00
L 362	328.00	L 1020	28.00	L 1096	330.00	L 2016	10.50	L 2079	5.00	L 3028/a	50.00	L 3085	380.00	L 3143	2.20
L 363	775.00	L 1017	60.00	A 2035	1.30	L 2017	5.00	L 2080	5.00	L 3029	1.00	L 3086	144.00	L 3144	3.50
29/134 LS	200.00	L 1022	70.00	L 1098	1.00	L 2018	25.50	L 2053	5.00	L 3030	86.00	L 3088	22.00	L 3145	160.00
29/071	52.50	L 1023	6.30	L 1101	105.00	L 2019	25.50	L 2082	32.00	L 3035	95.00	L 3089	12.00	L 3149	70.00
29/072	15.00	L 1024	2.20	L 1104	16.00	L 2020	18.50	L 2087	30.00	L 3036	18.00	L 3090	8.00	L 3150	17.00
29/088	45.00	L 1026	1.50	L 1105	5.60	L 2021	7.00	L 2087	9.00	L 3038	185.00	L 3091	1.20	L 3151	70.00
29/087	32.00	L 1027	1.50	L 1106	2.30	L 2022	18.00	L 2089	9.00	L 3039	1.00	L 3093	20.50	L 3152	1.80
4/219	16.00	L 1029	15.00	L 1107	80.00	L 2023	80.00	L 2091	30.00	L 3039	1.00	L 3094	28.00	L 3153	40.00
4/220	12.50	L 1030	7.00	L 1108	50.00	L 2024	5.50	L 2096	5.00	L 3041	1.80	L 3096	2.40	L 3154	14.00
4/200	5.60	L 1031	12.50	L 1109	20.00	L 2025	5.50	L 2097	5.00	L 3042	2.30	L 3096	8.00	L 3155	305.00
4/097	2.10	L 1036	17.00	L 1112	380.00	L 2030	65.00	L 2098	9.00	L 3044	138.00	L 3096	8.00	L 3156	305.00
4/079	2.10	L 1037	11.50	L 1113	195.00	L 2031	13.00	L 2099	9.00	L 3045	305.00	L 3097	10.50	L 3157/h	18.50
4/084	2.10	L 1042	22.00	L 1114	3.00	L 2032	16.00	L 2100	30.00	L 3046	305.00	L 3100	1.00	L 3159	55.00
4/084	2.10	L 1043	24.00	L 1115	30.00	L 2033	5.00	L 2104	25.50	L 3047	12.50	L 3102	8.00	L 3160	1.10
4/084	2.10	L 1043	24.00	L 1116	40.00	L 2034	1.40	L 2105	3.50	L 3048	288.00	L 3103	7.00	L 3161	95.00

Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč
L 258	18.50	15/927	2.10	L 1046	6.00	L 1117	155.00	L 2085	32.00
L 259	22.00	4/215	4.20	L 1047	6.00	L 1118	22.00	L 2086	25.50
L 260	14.00	4/216	7.00	L 1048	2.10	L 1119	1.00	L 2087	1.50
L 262	1.20	13/743	7.00	L 1049	1.70	L 1120	1.00	L 1100	43.00
L 263	5.00	18/053	1.40	L 1050	4.00	L 1121	828.00	L 2089	42.00
L 264	7.00	38/044	7.00	L 1052	15.00	L 1122	402.00	L 2042	17.00
L 266	104.00	15/379,339,13/246	12.50	L 1053	12.00	L 1124	40.00	L 2044	39.00
L 267	334.00	13/144	12.50	L 1055	1.10	L 1125	330.00	L 2047	0.50
L 268	18.00	13/168	7.00	L 1056	2.10	L 1126	14.00	L 2048	8.00
L 269	18.00	15/840	16.00	L 1057	12.50	L 1127	16.00	L 2049	4.00
L 270	1.50	13/451B	4.20	L 1060	3.50	L 1128	11.50	L 2051	1.40
L 279	5.00	23/139	2.10	L 1061	7.00	L 1129	330.00	A 4044	66.00
L 281	4.50	29/050	1.40	L 1063	7.00	L 1131	7.00	L 2053	30.00
L 282	4.50	4/041	2.80	L 1064	9.00	L 1132	4.50	L 2054	90.00
L 283	55.00	29/077	16.00	L 1066	12.50	L 1133	380.00	L 2055	40.00
L 284	5.00	4/53	1.40	A 1087	7.00	L 1136	2.00	L 2060	865.00
L 285	420.00	29/076	14.50	L 1088	70.00	L 1137	22.00	L 2061	150.00
L 287	18.50	29/075	10.20	L 1069	4.50	L 1138	1.30	L 2062	34.00
L 288	24.00	13/129	4.20	L 1070	1.50	L 1139	162.00	L 2063	5.50
L 289	40.00	4/148	1.40	L 1071	828.00	L 1140	402.00	L 2064	80.00
L 293	1.00	4/042,180	5.00	L 1072	392.00	L 1141	550.00	L 2040	44.00
L 295	1.00	4/063	4.20	L 1073	161.00	L 1142	195.00	L 2044	39.00
L 303	4.00	16/010	1.40	L 1074	380.00	L 1143	7.00	L 2067	5.00
L 306	2.00	64/079	14.50	L 1075	550.0				

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Ma 5	M 8/7/14	
Ma 6	M 10/9/17	
Ma 7	M 12/12/22	
Ma 8	M 3	
Ma 9	M 3 lisovaná	
Ma 11	M 16	
Matka nízká obyčejná.		
Ma 30	M 6/5/11	
Ma 31	M 8/6/14	
Ma 32	M 12/10/22	
Ma 33	M 16	
Matka korunková normální.		
Ma 52	M 8/10/14	
Ma 50	M 10/13/17	
Ma 51	M 12/16/22	
Matka korunková nízká.		
Ma 70	M 8/10/14	
Ma 71	M 10	
Ma 75		
Matka korunková spec. stoup.		
Ma 80	M 12X1-25/16/22	
Ma 81	M 16X1-25/19/27 zadní osy	
Ma 82	M 16X1-50/19/27 hl. šroubu	
Ma 100	M 6 uzavřená	
Ma 151	čepička Dunlop	
Ma 160	matka uzavřená nikl. Ø 6 nízká	

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Ma 161		čepička Michelin
Ma 162		
Ma 163		čepička Semperit
Matka Berma.		
Ma 83	M 16 nové čepy 2100	
Ma 90	M 12	
Ma 91	M 5	
Ma 284	M 14 na čepy I. 2018--2100 st. vzor	
Ma 285	M 10	
Ma 286	M 8	
Ma 287	M 6 matka klíky dveří a postr.	
A 4026	Berma stoupání 1.5 pro hlav. šroub	
A 4274	M 12 spec. matka stoup. 1.5 pro 4024	
Ma 288	Matička k volant. tlačítku mosaz.	
Matka mosazná.		
A 455	M 8	
L 116	M 10	
L 245	M 12	
Nýty:		
N 24	4/20 obyčejný	
N 24	4/20 chromovaný pro kliku kapoty	
N 25	Nýt talířového kola	
N 27	Nýt železný 3/30 oblouku	
N 29	Nýt ramena zadní osy 6/14	
N 31	Nýt železný 6/10 oblouku	
N 80	Nýt železný 4/10	
N 81	Nýt železný 4/15	
N 191	Nýt měděný do střechy	

Císlo Kusů pro
skladní 1 vřz

S o u č á s t i

Pérové podložky.

Po 1	pro M 4
Po 3	pro M 6
Po 4	pro M 8
Po 5	pro M 10
Po 6	pro M 12
Po 7	pro M 14
Po 50	chromov.
Po 60	chromov.

Závlačky.

Za 1	Ø 1.5/10
Za 2	Ø 2.20
Za 3	Ø 2/25
Za 4	Ø 2.5/25
Za 5	Ø 3/20
Za 6	Ø 6/40
Za 7	Ø 3/30
Za 8	Ø 3/35
Za 9	Ø 3.3/35
Za 10	Ø 4/20
Za 11	Ø 4/35
Za 12	Ø 4.5/20
Za 13	Ø 4/60
Za 14	Ø 4/40
Za 18	Ø 4/30
Za 19	Ø 5/50
Za 26	Ø 1.5/25

Doplnění Seznamu ND pro vozy AERO typ 500, 662, 750, 1000 (nedatováno)

A 2	Vnitřní kroužek ojníčního ložiska
A 3	Podložka klikového čepu
A 6	Vnější prsten ojníčního ložiska
A 7	Váleček ojníčního ložiska
A 23	Pojistný kolík matky setrvačniku
A 24	Matice M10 k výřtku
A 34	Matka TN5 M8 do skříně a setrvačniku
A 36	Kloub Hardyho spojky
A 57	Matka M4 k přerušovací a víčku zapalování
A 77	Korunková matka TN6 M12
A 81	Pérová podložka TN9 M4 k zapalování
A 83	Nýt spojkového obložení D 3/10, D 4/12 mm
A 85	Matice TN5 M3,5
A 87	Odpař. miska karburátoru
A 88	Pérová podložka D 10,5 mm
A 132	Kloub Hardyho spojky
A 133	Vložka kloubu Hardy spojky
A 143	Vymezovací kroužek ložiska 16009

Položky pro doplnění seznamu zaslal Petr Klusák

WYHRÁLI JSME
U Monte Carlo
nad Saharou

pr. hvězdicové jízdy 1933
z Talinnu v mrazu a vánici
s panem H. Scheiberem
nad plávkem a vědrem
pod vedením D. Jirfina Hanulky

12 = 0

bez defektů

KUDRNÁČ-EVERIT

parametry s klasickou
polítkou ze železa

Znáte už
naše nové
sníženě
ceny?
Informujte
se u nás.
Sklad:
Praha II,
Senovážná 2,
tel. 656-26
640-26

Skupina: Chassis - rám - kola		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.
L4002	Pero zadní osy	7.9.33	L4254	Trubka ruční brzdy	nečitelné
L4003	Blok chladiče	nečitelné	L4255	Ozubený segment ruční brzdy	3.9.34
L4007	Matky šroubu ruční brzdy	20.1.34	L4260	Spirálové péro ruční brzdy	3.9.34
L4012	Čep ruční brzdy	19.1.34	L4261	Ruční brzda - sestava	10.11.36
L4028	Příložka kola	5.10.33	L4265	Část krytu zadních per	8.10.34
L4033a	Vačka závěru kapoty	5.3.35	L4266	Vedení krytu zadních per	8.10.34
L4039	Ložisko pedálové trubky	24.1.34	L4267	Zasouvátko krytu zadních per	3.10.34
L4047	Střední postranice rámu	11.12.33	L4269	Kryt zadních per - sestava	28.1.37
L4048	Zadní postranice rámu	11.12.33	L4284	Gumová narážka (kapota, postranice)	12.11.34
L4050	Zadní rozpěrná spojnice rámu	30.6.38	L4290	Třmen akumulátoru horní	23.11.34
L4051	Pravá krabice rámu	12.12.33	L4291	Třmen akumulátoru dolní	23.11.34
L4052	Levá krabice rámu	12.12.33	L4292	Zákryt akumulátoru - sestava	23.3.37
L4055	Zadní most rámu	20.4.34	L4305	Lůžko závěsu kapoty masky	2.4.46
L4062	Předek vozu - sestava	24.3.37	L4306	Kryt benzínové nádrže	5.12.34
L4068	Konsola chladiče	10.5.34	L4310	Pedálová podlaha	2.4.37
L4070	Přední příložka chassis	12.2.34	L4311	Střední část pedálové podlahy	nečitelné
L4071	Podložka chladiče	12.2.34	L4316	Kryt dynamo	24.8.36
L4073	Levá vzpěra držáku motoru	6.4.37	L4323	Pákové ústrojí el. spouštěče - sestava	2.4.37
L4074	Pravá vzpěra držáku motoru	6.4.37	L4327	Víčko trubky zadního výfuku	4.1.35
L4076	Zákryt vzpěr motoru	nečitelné	L4331	Víčko tlumiče výfuku zadního	4.1.35
L4085	Ložisko závěsu kapoty zadní	28.5.34	L4334	Sestava zadního tlumiče výfuku	13.11.36
L4088	Přichytka blatníků předních	17.3.34	L4343	Šlapka akcelérátoru	6.11.34
L4089	Držák předních blatníků	17.3.37	L4346	Péro šlapky akcelérátoru	6.11.34
L4095	Šlapka spouštěče	16.4.34	L4360	Regulační matice brzdy	23.11.34
L4102	Šroub držáku blatníků	22.2.34	L4368	Tílko regulačního šroubu brzdy	14.3.35
L4110	Deska benzínové nádrže	5.12.34	L4369	Hlavice regulačního šroubu brzdy	14.3.35
L4113	Volný pás benzínové nádrže	6.3.34	L4387	Pedál brzdy	16.4.35
L4115	2. díl podlahy	6.9.34	L4409	Třmen kolem benzínového kohoutu	26.7.35
L4117	Zadní 4. díl podlahy	28.6.37	L4417	Čep táhla spojky	3.3.38
L4118	Spojnice chassis levá	29.7.38	L4420	Sestava závěru kapoty	12.1.37
L4120	Koncová trubka tlumiče výfuku	13.11.36	L4432	Spojovací šroub	8.8.35
L4121	Držák výfukového tlumiče	25.4.34	L4451	Těsnící podložka žebra kapoty	23.3.37
L4122	Objímka výfukového tlumiče	25.4.34	L4455	Přiruba benzínového kohoutu	25.9.35
L4125	Kuželový plášť vnější (tlumič výfuku)	12.11.36	L4457	Přední držák výfukové trubky	19.11.35
L4126	Kuželový plášť vnitřní (tlumič výfuku)	12.11.36	L4458	Držák tlumiče výfuku	19.11.35
L4127	Asbestový obal kuželu tlumiče	13.11.36	L4459	Přední most rámu	30.9.35
L4128	Vývodová trubka (tlumič výfuku)	13.11.36	L4461	Střední rameno tlumiče nárazů	23.9.35
L4132	Asbestový pásek	13.11.36	L4464	Lůžko středního ramene tlumiče nárazů	23.9.35
L4135	Vložka tlumiče pro kuželovou část	13.11.36	L4465	Třecí kotouč	23.9.35
L4136	Zákryt facon. trubky	16.3.37	L4467	Podložka ramene tlumiče nárazů	23.9.35
L4138	Výztužný růžek mostu	4.11.36	L4468	Trubkový nýt	23.9.35
L4147	Vložka do benzínové nádrže pod kohout	30.1.34	L4469	Příložka zadního tlumiče	23.9.35
L4152	Tyčka startéru	bez data	L4471	Stahovací šroub tlumiče nárazů	23.9.35
L4153	Čep pedálu startéru	26.6.34	L4472	Gumová vložka tlumiče nárazů	23.9.35
L4155	Konsolka válečku startéru	25.2.34	L4475	Čep tlumiče	24.9.35
L4156	Vodící váleček tyčky startéru	25.2.34	L4477	Čep tlumiče nárazů (přední tlumič)	25.9.35
L4170	Levá stojina pod kapotou (postranice)	23.11.34	L4478	Stahovací šroub předního tlumiče	25.9.35
L4174	Tyčka závěsu kapoty delší	4.6.34	L4481	Sestava předního tlumiče	25.9.35
L4177	Spodní část krytu zadních per	24.1.46	L4482	Sestava tlumiče pro zadní osu	24.9.35
L4184	Čep brzdových páček	18.5.34	L4483	Podložka předního tlumiče	25.9.35
L4190	Pásek postranic rámu	nečitelné	L4487	Těleso vodní pumpy	17.8.36
L4195	Zavrtaný šroub ložiska rychlostní páky	28.5.34	L4494	Lopatky vodní pumpy	4.12.35
L4198	Zátka nálevkového hrdla benzínové nádrže	4.6.34	L4497	Zavrtaný šroub	5.12.35
L4199	Péro hrdla benzínové nádrže	10.6.37	L4503	Rám chassis limusiny - sestava	13.5.37
L4206	Držák reflektoru pravý	18.2.37	L4507	Spojka výfukového potrubí	23.1.36
L4207	Držák reflektoru levý	18.2.37	L4508	Kotouč měchu výfukové roury	17.1.36
L4209	Patka vzpěr b latníku	30.5.34	L4509	Tlumicí vložka výfukového měchu	21.1.36
L4223	Výztužný žlab žebra kapoty	3.9.34	L4511	Sestava výfukového kolena	5.9.39
L4233	Podložka D6/18	7.0.36	L4520	Držák motoru pro gumové uložení	13.5.35
L4241	Vložka páčky elektrického startéru	9.8.34	L4521	Šroub gumového zavěšení motoru	30.5.35
L4245	Krycí plech předku chassis levý	9.11.45	L4523	Vnější plech gumy zavěšení motoru	30.5.35
L4246	Krycí plech předku chassis pravý	9.11.45	L4524	Výztuha vnějšího plechu gumy	30.5.35
L4247	Šroub blatníku k rámu	13.6.34	L4525	Spodní deska zavěšení motoru	6.6.35



A Vaše plány na prázdniny?

Delší cesta autem nemohla by přece škodit! Tak jste pánem svého času, zůstanejte, kde se Vám zlíbí, rozjedete se za vonného ranního

vzduchu a dopřejte ostatním, aby se pekli ve vlaku. Nuže: pořídte si včas třísedadlový roadster AERO! Ať je už při lečasných prázdninách Vaším druhem na cestách! Dává Vám k službám svých 10 koňských sil a s nimi tempo 70 km v hodině: za to spokojí se pouhými 6 l benzínu na 100 km a ná-
kupní cenou

Kč 18.800.-

Stavte své prázdninové plány s našim prospektem v ruce: jest Vám k dispozici!



Zevnějškem úplně stejný je dvouválec AERO 16 HP, ale jeho rychlost (80-90 km v hodině) a zvláště jeho stoupavost jest daleko větší! Můžeme vám tedy posloužit i vozem silnějším, který je poměrně stejně skromným a to jak co se týče pohonných hmot, tak i v ceně.

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 LVI., číslo 3, r.v. 2016.

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

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