



2018

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



č. 2

Jarní idylka v roce 1938



Vážení aerovkáři,

také jste si již někdy pomysleli, že s lidstvo zbláznilo? Já se toho pocitu nemohu zbavit. Když pominu zprávy „fake news“, což jsou informace ryze dezinformační, tak jsme denně zavaleni zprávami, nad kterými rozum zůstává stát. Co říci například na rozhodnutí seriózních států (jmenovat je nebudu), které pomocí zákonů mění historické texty svých státních hymen. Jedná se o slova otčina, mateřština, bratrství a pod., která údajně diskriminují druhé pohlaví – mateřskou zemi, řeč otců nebo sesterství. Ještě, že slova naší hymny jsou neutrální, i když nevím, jestli nebudou protestovat ukřivděné lípy proti mužskému šumění borů po skalínách, snad se ještě dočkáme ... A co říkáte tomu, že se černošky začínají bělit a když to úřady zakázaly, tak bělí aspoň své děti – v prenatálním stavu! Lékaři se křížují, byznysmeni si mnou ruce, protože jedovaté léky, které

k tomu účelu vyvinuli, jdou na odbyt. Naše feministky napadají přechylování ženských příjmení s odůvodněním, že nejsou majetkem mužů (pro vysvětlení našim kolegům z Německa – v češtině se z příjmení pozná, jestli jde o ženu nebo muže). Vypadá to spíše, že tyto „dámy“ chyběly na hodinách češtiny, protože paní Nováková by se musela jako majetek manžela jmenovat Nováková s krátkým a! Ještě markantnější je to např. u příjmení paní Javořické, ta by se musela jmenovat Javořického. Od věci není ani prosazování výchovy dětí bez jakéhokoliv omezení. To bohužel končí i smrtí učitele, jak jsme se nedávno přesvědčili. Asi není daleko doba, kdy utýráni učitele bude posuzováno jej jako klukovina. Lidská blbost současnosti se nevyhýbá ani klasickým pohádkám. Ta O Šípkové Růžence je prý nevhodným příkladem pro děti, protože princ líbá nemohoucí spící princeznu. Takový polibek je podle současných „mravokárců“ jasným Mee Too! No, to je jasné, holka se přeci ve spánku nemohla bránit nějakému o sto let mladšímu hejskovi. Tak nevím, jestli se tomu máme smát nebo nad tím plakat. Dostává racionální myšlení tzv. na frak nebo se racionální myšlení mění v něco, čemu rozumný člověk nerozumí?

A jsem konečně u toho, k čemu se chci v dnešním úvodníku dostat – Mee Too. Dovolím si ale tenhle slogan použít pro naše automobilistické zájmy. Již déle trvá boj ekologů proti dieselům; výrobci již omezují výrobu naftových motorů a pokud vím, tak leckde budou mít města pravomoc zakázat diesely v ulicích. Majitelé těchto vozů si mohou povzdechnout Mee Too. Tomu všemu byla nedávno nasazena koruna vážnou zprávou „Benzin škodí víc než nafta“! To skutečně odborníci přehlédli, že spalováním benzínu v motorech s přímým vstřikováním také vzniká mikropach? Nebo si lobby již uvědomila, že až budou vytěsněny diesely, je třeba někde montovat drahé katalyzátory a filtry pevných částic, které by již neměly uplatnění? Zcela jistě nejsem zastáncem zamořování životního prostředí různými zplodinami, ale nepřeháníme to již? S automobily to začíná být podobné jako s cigaretami. Nejlepší by bylo zakoupené cigarety hodit před obchodem do připraveného koše v neporušeném obalu – stát by si mohl plnit kapsy a cigarety by se mohly z odpadkového koše rovnou znovu prodat. Obdobně právě zakoupený nový automobil by bylo vhodné odvést okamžitě k sešrotování. Když si uvědomíme, že výroba automobilů je mnohde v současné době hlavním tahounem ekonomiky, tak pochopíme, že v zájmu výrobců a potažmo státu je omezit životnost automobilů přijímáním nových a nových omezení.

Je paradoxní, že naprostá většina současného světa Indie, Afrika, Rusko atd. životní prostředí naprosto ignoruje a Evropa to má zachránit! Myslím, že se s tímto problémem dobře vypořádal soudruh Kim v Severní Koreji. Tam zejí ulice prázdnotou a těch pár papalášských limusin ovzduší určitě nezamoří. Bohužel, on to dožene radioaktivitou.



Až donedávna jsem si naivně myslel, že když si něco koupím, mělo by to sloužit tak dlouho, dokud to splňuje zákonné podmínky provozu, které vyžadovaly platné normy v době prodeje. Tak to ještě nedávno logicky fungovalo, ale když si znovu přečtete první část úvodníku, tak se nedivme, kam jsme se dostali. Někdo moudrý to vyjádřil slovy „Čím lépe si lidé žijí, tím více zástupných problémů si vymýšlejí“!

Před dveřmi máme novou motoristickou sezonu, a tak si užijeme jízdu v aerovkách, než nám ji úřední šiml zakáže. A když už zmiňuji státní úředníky, pokochejte se úžasným seskupením dopravních značek. Ani se nechce věřit, že návrh odborů dopravy odsouhlasila dopravní policie.

Parkoviště, na kterém se nesmí zastavit, jsem si skutečně prošel, abych se přesvědčil, že na něm není křižovatka, která by zákaz zastavení rušila. Jak vidno, parkuje se tam. Druhou značku je asi zbytečné jakkoliv komentovat.

Přeji všem aerovkářům v celé EU mnoho bezpečně ujetých kilometrů bez závad.

– JK –

Na titulní straně. Titulní stranu Aerovkáře zdobí přesně 80 let starý snímek aerovky pod rozkvetlým stromem. Na tom není nic divného. Snímek je z časopisu Aero Car Club Revue, který vyšel 5. května 1938. Co je to ale za aerovku? Vůz má dělené přední sklo, vnější závěsy dveří, okna dveří nemají pevné rámy. Ano, je to zakázkový kabriolet A 50 z produkce fy Sodomka. Je velmi pravděpodobně, že tahle aerovka je na propagačním snímku karosárny např. i v knize Karla Jičínského Automobily Aero a jejich doba na str. 107. Tam má aerovka disky „Michelin“, které na našem snímku nejsou vidět. Rezervní kolo má disk klasický, ale oproti propagační fotce je tahle aerovka vybavena dvěma rezervami. „Michelin“ se asi skrývá vespod.



Vážení čtenáři a předplatitelé, na obálce Aerovkáře pod pod svým jménem v adrese najdete, zda máte zaplacené předplatné pro letošní rok. Pokud by údaj nesouhlasil, zavolejte mi, prosím, na 720 400 598 nebo napište na aerokarel@centrum.cz, prověřím.

Karel Šebesta



Dne 19. ledna 2018 zemřel

Jirka Wagner

Dlouholetý člen ACC Praha byl nejenom zapáleným „padesátkařem“, ale hlavně jedinečným fotografem všech možných historických motocyklů a především aerovek.



Jirka Wagner patřil mnoho let mezi „délesloužící“ členy našeho klubu a byl nejen zapáleným „padesátkařem“, ale především jedinečným fotografem všech možných historických motocyklů, automobilů a jiných pohybovadel i mechanismů. Jeho největší láskou byly samozřejmě aerovky. Sblížili jsme se v době, kdy mě v počátcích mého členství v ACC Praha kolegové takřkají „navézli“ do spolupráce na vydávání klubového zpravodaje Aerovkář. Časem, díky nastupující „normalizaci“, dostal náš zpravodaj na skoro 20 let statut Metodické pomůcky pro práci 826. ZO Svazarmu. Kromě textů obsahoval i reprinty historických fotografií a také snímky ze současnosti – řadu z nich pořídil právě „Wágy“. Jako všude bdělo i v publikační činnosti všetečné oko Velkého bratra, což jsme s Jirkou poznali při činnosti v redakci nových periodik pro milovníky veteránů z 80. let. Čtenáři si hlavně cenili Jirkovy barevné snímky na obálce i na dvojstraně uprostřed. Připomínám, že právě obsah těchto časopisů (a&mV – automotoveteran, Retromobil) byl pozorně sledován někdy i na nejvyšších orgánech Svazarmu a případnému zákazu vydávání bylo třeba se vyhnout. Přejít třeba do undergroundu byl nesmysl – časopis by rychle zašel na úbytě. Právě v této době jsem velmi často jako fámulus provázel Jirku při jeho fotografických výletech a díky tomu jsem poznal mnoho zajímavých renovátorů a sběratelů historických vozidel a také výsledků jejich práce. Díky Jirkovi se alespoň na fotografiích zachovala podoba mnohých – dnes už neexistujících nebo ukradených a často vyvezených historických vozidel a také již zesnulých osobností z okruhu této činnosti.



Nejsem žádný profesionální kritik v oboru fotografie, přesto chci čtenářům trochu přiblížit různá zákoutí Jirkova kumštu: – *dokumentární fotografie*, vyznačující se záběry, jež dokonale popisují technický charakter objektu a to jednotlivého exponátu či celé sbírky nebo její části. Patří sem i dokumentování veteránských akcí (výstav, soutěží a závodů) celkovými nebo detailnějšími záběry.

– *momentky*, Jirkovo oblíbené téma víceméně reportážního stylu – někdy strohé, jindy náladové a třeba i vtipné. Úvodní snímek Vládi Dvořáka zachytil Wágyho v nestřeženém okamžiku při práci. (*Pražská Loreta 1983 – 30.000 km B. Turka*).

– *zátiší*, klasická disciplína výtvarného umění, námětem Jirkových fotografií bylo cokoliv krásné či zajímavé.

– *foto obrazy*, většinou výřezy ze snímků aut nebo motorek pořízených už se záměrem vyjmout z foto zajímavý výřez (detail). Jednotlivé fotografie z malé galerie si jistě zaškatulkujete sami i bez popisek.



Z pražské rallye Čtvrť míle Žižkovem



Na krumlovském zámku



VMK a pamětníci na Loretě



Náš tým – Jiří Wagner, Jiří Wagner junior a Karel Jičínský



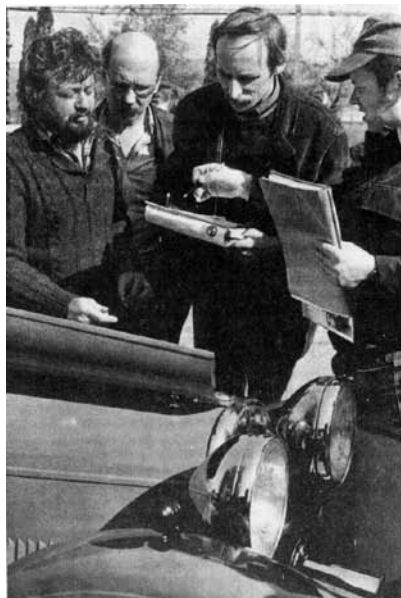
Karoserie Uhlík



Karbidka



Okřídlený šíp



Testace 1986



Zavzpomínal Karel Jičínský



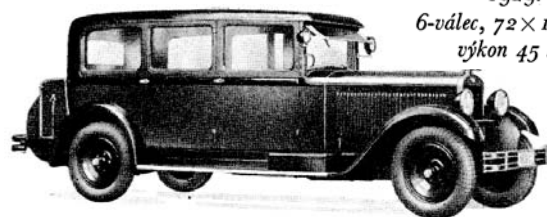
Aerovejšlap 2018

Mohu říci, že se letos v lednu stalo to, co se dalo předpokládat. Tradiční Aerovejšlap se opět konal i přes loňské „výhrůžky“ manželů Petschkeových, že s jeho organizací končí. Nezměnilo se ani „místo činu“ – Horoměřice – ani sestava účastníků. Jen se zkracuje délka trati, jež je ohledu-

plná k jejich věku. Jednou ze zastávek byla úžasně zrekonstruovaná románská rotunda sv. Máří Magdaleny v Přední Kopanině. O nekonání se příštího Aerovejšlapu nepadlo ani slovo, a tak se domnívám, že Petschkeovi od ukončení aerovkářské tradice upustili nebo jen (díky věku) zapomněli tohle zásadní rozhodnutí sdělit. Obojí je dobře a pokud zapomněli, tak myslím, že je to ku prospěchu věci. Zbývá dodat, že výlet se vydařil a pořadatelům patří opět dík. Aerovejšlap 2018 skončil, ať žije ten v roce 2019.

Foto Mirek Vít – JK –





Český kabriolet a českoslovenští karosáři

Že je vůz ve vašem zorném poli právě aerovka, je jasné nejen znalcům, ale i mnoha laikům, a to – prosím – ani nemusí být červená. Naprostá většina vozů Aero všech typů a provedení, vyrobených ve vysočanské továrně, měla typické a nezaměnitelné tvarování karosérie. Jeho původcem byl – jak známo – konstruktér továrny Aero Josef Voříšek, technik s neobyčejným výtvarným citem. Samozřejmě, že byla řada zájemců o aerovky, opatřené karosérií podle jejich přání na zakázku, navrženou a zhotovenou v karosářské firmě. Pokud jde o aerovky, byl zájem především o výtvary renomovaných designérů a dílen firem Sodomka z Vysokého Mýta a Uhlík z Prahy. V menších a malých závodech, zaměřených hlavně na opravy automobilů, byly kompletní karosérie aerovek vyráběny jen výjimečně a to buď pouze v několika exemplářích nebo jako unikáty.



K výstavě „Český kabriolet a kupé v průběhu století“ z roku 2016 připravili ing. Jiří First a jeho kolegové z Ústavu dopravních prostředků Fakulty dopravní ČVUT v Praze katalog vystavených automobilů, který ovšem v první části nabízí i řadu kapitol na různá související témata. Z jedné z nich, nazvané „Čeští a českoslovenští karosáři“ (str. 50-75) uvádíme se svolením autora úvodní část a z „Přehledu“ 320 firem jen ty, které se v letech 1929-1947 zabývaly nebo mohly zabývat výrobou zakázkových karosérií aerovek. Spolu s politickými změnami po roce 1948 většina tehdy existujících firem zanikla nebo byla vtělena do nově vzniklých národních podniků a výrobních družstev a Svaz karosářů z roku 1930 byl rozpuštěn.

Konstrukteři a zhotovitelé prvních karosérií měli usnadněnou cestu v tom smyslu, že navazovali na zkušenosti získané při stavbě kočárů. Někteří na počátku dvacátého století reprezentovali již několikátou generaci „Kutschenmeistrů“ (Brožík, Jech, Schustala...). Ale ani noví karosáři nestrádali ve vzdělání. Na českém území byly na počátku dvacátého století nejméně dvě školy, zaměřené na stavbu karoserie. Velmi známá byla škola v Kašperských Horách. Zde se připravili na řemeslo známí mistři Josef Sodomka a Oldřich Uhlík, jejichž díla jsou představena také na výstavě (Sodomka: Škoda 440, Uhlík: Praga Lady, Bugatti T43/44). Jiná karosářská škola na severu Čech vchovala rovněž několik mistrů, někteří z těchto našli uplatnění v pozdějších automobilkách (Patera, Meduna...).

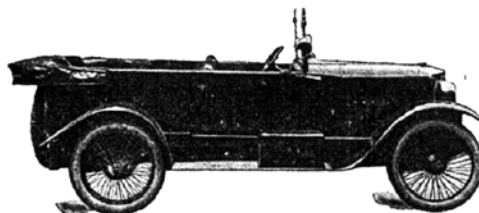
Jak bylo už zmíněno, karosářská výroba a všechny její atributy, jako konstrukce, design, materiály, výrobní postupy i systémy bezpečnosti prošly vývojem podobným pro všechna odvětví průmyslové výroby a ovlivněným vždy úrovní techniky, obchodu a kultury společnosti. Je samozřejmé, že se to dělo pod vlivem společenských změn, kterým česká společnost byla vystavena ve vysoké míře. V počátcích průmyslové automobilové výroby (pomineme-li jednotlivé pokusy průkopníků Božka, Baffreye, Křížíka a jiných nezmapovaných techniků), postavili karoserii v Kopřivnické vozovce 1897 anonymní mistři podle kočáru Mylord (typ phaeton). Tomuto typu zůstala firma a její karosáři věni ještě několik let,

aby pak už pod značkou Tatra, rozvinuli své řemeslo na světovou úroveň. Podobně tomu bylo i v Mladé Boleslavi u firmy Laurin a Klement v roce 1905. Po zhruba desetiletých zkušenostech s motocykly a vícekolovými lehkými vozítky postavili automobil s dvou-sedadlovou karoserií, kterou bychom mohli s trochou fantazie představit jako kupé-kabriolet. Autorem designu byl zřejmě sám Václav Klement. Ve stejném roce postavil v Brně výrobce motorových kol Petr Kohout lehký automobil a představil jej na pražské výstavě. Autorem designu a výrobcem karoserie byl on sám, ale nezachovala se podoba vozidla. O rok později se v Liberci objevily automobily firmy Christian Linser (později RAF) s více karoseriemi vlastní výroby, včetně kupé [1].

K masivnímu rozvoji karosářských firem, většinou nezávislých na hlavních silných automobilkách, došlo po první válce ve dvacátých a třicátých letech minulého století. Možná také proto, se tomuto období říká zlatý věk motorizmu. V následujícím přehledu jsou uvedeni karosáři a karosářské firmy, produkující vlastní karoserie, osobní, nákladní i speciální, nebo karoserie jiných autorů představující podle přání, nebo podle designu objednavatele. Seznam byl zpracován (autoři K. Jičínský, M. Š. Hreblay, J. Králík, J. First, [21]) podle dobových periodik, Almanachu Českých automobilistů a podle obchodních prospektů. Až na výjimky není obrazem zdokumentována produkce těchto karosářů.

Výroba karoserií KRÁTKÝ, DOUBEK, ZÁKRAVSKÝ

Praha-II.,
Kateřinská 5.

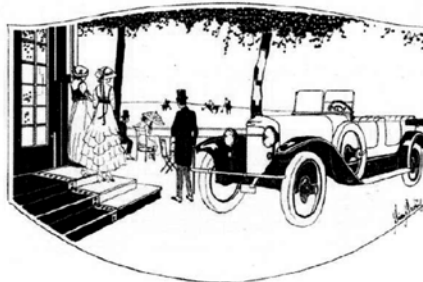


Výroba kompletních autokaroserií a volantů,
jakož i veškeré opravy jak karosářské,
tak i leštění všeho druhu v obor
ten spadající.

Též i předělávky a čalounování
dle nejnovějších vzorů.

V. BROŽÍK & SYNOVÉ

TOVÁRNA NA KOČÁRY A CARROSSERIE



PLZEŇ

Zal. 1845.

Firma	Místo	Období
Adam Franz	Staré Křečany	1936-1938
AERO kar. Waymann	Praha-Vysočany	20. léta
AERO	Praha-Vysočany	1932-1939
Aero g. zast. Wiedersperg	Liberec	1933?-1935?
Arco	Praha-Smíchov	1933-1938
Autoarma	Praha	1936-1937
Autokaroserium	Praha-Holešovice	2. pol. 20. let do 1939
Auto-moto dílny	Praha 7 Argentinská 420	1938-1945
Baar, Boh.	Nový Jičín	1924-1938
Balcar, Václav	Dvůr Králové n. L.	1936-1938
Bednárik, Viktor	Prešov	1937
Behr, Julius	Jirkov	1926-1937
Beneš, V.	Mladá Boleslav	1936-1938
Beneš, Antonín	Dolní Cerekev	1937
Beránek, Fr.	Valašské Klobouky	1938
Berbalk, Pavel	Žatec	1937
Bezděk, Václav	Kladno	1936-1938
Bezouška, Jan	Praha-Nusle	1927-1937

Bohdanský, Antonín	Jičín	1938
Bohemia	Česká Lípa	1932-1945
Bohumíský, bratři	Příbor	1937
Brýdl, Jan	Brno-Husovice	1936
Bučinský, František	Bystřice u Benešova	1937
Bugan, Edo	Ružomberok	1933
Burda, Vojtěch	Třešť	1936-1937
Butschek, V.	Bílovec	1936-1937
Caha a Marek	Praha-Libeň	1937
Cetlovský, Tomáš	Praha	1931-1937
Čada, Vojtěch	Plzeň	1936-1938
Čádek, František	Praha	1936-1937
Čejka, František	Mělník	1937-1938
Čermák, Augustin	Praha-Žižkov	1936-1938
Čermák, Leopold	Vsetín	1937
Černý, Cyril	Praha-Vinohrady	1937
Černý, Václav	Teplice-Trnovany	1931-1938
Čimera, V.	Brno-Černovice	1931-1937
Davídek, V.	Plzeň	1931-1938
Dezort, František	Plzeň-Doudlevice	1931-1942
Dobiáš, V.	Plzeň	1938
Doubek, František	Košice	1936-1938
Doubek, František	Košice, Bratislava, Dubová	1938-1947
Doubek, Josef	Praha-Smíchov	konec 30. let
Dvořák, Josef	Brno-Královo Pole	1936-1937
Ebert, Emil	Rumburk	1936-1938

Připravil Karel Jičínský

Ženy kolem Aerovek – Fany Kronbauerová

Všichni jistě znáte příběh šesti dam z Modrého teamu Aero. Eliška Kavalierová, Zdena Veselá, Helga Martenová, Ela Slavíková, Eva Elstnerová a Věra Vlčková v roce 1934 podnikly velkou propagační jízdu do Afriky s výpravou 4 vozů AERO 1000. Paní Ela Slavíková potom s vozy Aero velmi úspěšně závodila až do roku 1939. Další ženou, která propagovala automobily továrny Aero, byla také Fany Kronbauerová. Od roku 1934 se s vozem Praga – Piccolo Speciál účastnila různých dálkových jízd. Po výletu do Jugoslávie jela v roce 1934 cílovou jízdu k Pražskému autosalonu přes Francii, Belgie a Holandsko. Najela 3300 km za 3 dny a získala absolutní vítězství. V roce 1935 jela kromě jiných závodů i Rallye do Bruselu, kde se umístila na 7. místě celkové klasifikace. Cílovou jízdu k Masarykovu okruhu jela z Marseille a byla první ve třídě. V březnu 1936 se jí narodil syn a tak na čas zanechala závodění. V červnu již dobyla absolutní vítězství v cílové jízdě na Glockner, když startovala z Brestu. V roce 1937 začala jezdit s vozem Aero 30. Prvním podnikem, ve kterém reprezentovala ACC, byla Zimní soutěž, ve které startovalo celkem 108 vozů. Fany se umístila na pěkném 21. místě v kategorii vozů do 1000 ccm. Dále získala zlatou medaili v orientační sudetské soutěži. V září 1937 s manželem Ivanem jela jako jedna ze tří posádek družstva Aero Car Clubu II. soutěž Malou dohodou. V této soutěži, trvající 8 dní a o celkové délce skoro 2 500 km, dojela na 38. místě ze 73 startujících automobilů a obdržela „Křišťálový pohár“ pro nejlépe umístěnou jezdkyňu. V únoru roku 1938 se zúčastnila mezinárodní dámské automobilové soutěže Rallye Paříž-Vichy-St. Raphael. Ze 36 startujících bylo klasifikováno 29. Jediná účastnice z ČSR Fany Kronbauerová byla celkově jedenáctá a ve své třídě obsadila šesté místo. Soutěž dokončila bezvadně bez trestných bodů. Získala celkem tři poháry a čestný diplom. V roce 1939 tuto těžkou soutěž vyhrála ve své třídě. Zážitky z této soutěže roku 1938 byly popsány v dubnovém čísle měsíčníku Aero Car Club Revue.

Československá žena ve veliké automobilové soutěži Paříž – Ženeva – St. Raphael.

Slavná kariéra automobilové závodnice, paní Elišky Junkové, zavazuje svojí nedávnou minulostí naše ženy za volantem k velikým věcem. Svoji věc vykonala i paní Ela Slavíková, při jejímž mládí stále ještě nemůžeme uvěřit, že by byla svou štafetu po tak skvělém rozběhu definitivně odevzdala.

Tím radostnějším zjevem našeho motorismu je paní Fany Kronbauerová, která po nenáhlých a řekli bychom rozvážně stupňovaných výkonech (domácí soutěže, hvězdicové jízdy do Alp, soutěže Malou dohodou, Rallye do Bruselu) vystoupila letos na velkém mezinárodním kolbišti za volantem československého vozu co jediná československá žena.

Concours féminine Paris–Vichy–St. Raphael par Genève et Grenoble není procházka pro



děti. Soutěž je vlastně zakuklený rychlostní závod na trati, jakou nelze u nás natrenovat. Podnik je vedle přísné a velmi obtížné sportovní stránky také událostí společenskou, do níž se nemůžete odvážit s usmolenými rukama a bez značné dávky kultury ducha i – elegance. Některé proto rameny nad slovem „féminine“, neboť žena tu musí opravdu závodnický pracovat na mezi svých sil, a manikura jejích rukou nesmí v nejmenším utrpět. Její toleta musí být bezvadná a její úsměvy při přepychových obědech (z nichž západ a Francie dělá společenský obřad, kde by východ se zmohl asi tak právě na pitku) jen tak tak že se nebudují.

Na paní Fany prozradím, že je maminkou klučiny sotva se batolícího. Na její Aerovku pak, že je to obyčejná otevřená třicítka, jejímž denním účelem je vyvázet toho klučinu na vzduch. Tedy, prosím, žádný speciál a nic kouzelného. Letošní Concours byl již desátý. Ký div, že paní Fany, novicka soutěže, musila tu soupeřit s ženami vesměs rutinovanými a tu a tam i letitými.

Aerovka paní Fany byl voziček mezi vozy mnohonásobné ceny. Jediné demokracie kilometrů a trestných bodů dokázala v naprosté přísnosti a nestrannosti organizace soutěže sestavit tento početní výsledek daných úkolů:

36 vozů na startu v Orly u Paříže,

29 klasifikovaných u cíle ve St. Raphaelu po 1363 kilometrech,

20 vozů z toho beztrestných.

V celkové klasifikaci byla paní Kronbauerová jedenáctá, ve své třídě šestá. K tomu je třeba říci, že měla ve své třídě dva úžasné ostré vozy MG s kompresory, jednu Ballilu, jednoho Simca-Fiata a tři vozy Georges Irat. Ostatek se hemžil Fordy 8 a Talboty ke 4 litrům obsahu. Jedno z takových vozidel řídila Amy Molisonová, světoznámá letkyně (vyhrála se svou aerodynamickou limusinou Talbot 3888 ccm soutěž elegance). A teď se paní Fany usměje přes stůl a řekne vám, že měla s sebou mechanika – svého manžela. Jeho profesí je něco zcela opačného, než rýpat se ve vozech, ale co neudělá pro svoji paní! (Ostatně třicítka ani mnoho rýpání nepotřebovala, a proposice nepřipouštěly.) Budiž hned řečeno, že celou trať řídila paní, neboť proposice střídání řidičů přísně stihaly.

Abyste měli nahozený obrázek celého podniku, promluvmě si trochu v kilometrech:

Na rozdíl od valné části účastnic, jela pí Kronbauerová ke startu ve své třicítce. Těch 1200 km do Paříže přes zasněžené a zledovatělé Vogesy ve sněhových bouřích. Ale díky řetězům a lopatě, které jim půjčil Vláda Formánek po návratu z Monte Carla, dojeli dobře. Po přejímání a vážení vozů v pondělí, byl v úterý start třídy do 1100 ccm a do 1500 ccm hromadně. A již to šlo: Orly – Nevers = 221 km. Ve středu u Nevers rychlostní kilometr s rozjezdem a dále Vichy a Lyon = 270 km. Ve čtvrtek přes Alpy sněhem a ledem do Ženevy = 158 km. V pátek Grenoble a Orange = 347 km. V sobotu Marseille a Toulon = 196 km. Milou změnou proti slavnostním obědům a večerím, které se střídaly s jízdou, bylo uvítání, jehož se účastníkům dostalo od Toulonského starosty, který zvláště sympa-

tický uvítal jedinou československou dámu na československém voze.

A zase dále: V neděli Dragignan = 160 km. To byla nejobtížnější etapa s úžasnými serpentínami, v nichž zvláště velké vozy dostaly trestné body. Devět vozů se tu opozdilo, Aerovka měla však 25 minut náskok. Jelo se časně ráno, takže již v 8 hodin byla soutěž obratnosti. Pak další cesta do St. Raphaelu k cíli. Vážení, formality a – závod do vrchu 500 m se startem do kopce a se dvěma vlásničkovými zatáčkami.



A ještě pak dobrovolná gymkhana. (**Pozn. red.:** Slovo gymkhana pochází z Hindštiny (Jim-kah-Nuh) a původně znamenalo slalom na koni. Dnes jízdá zručnosti.) Zde nedolal pan Ivan Kronbauer a zajel si pro druhou cenu, když mu první vybral mrštný MG. Pak povinná soutěž elegance a účelnosti v Cannes. Naši dostali pohár a prix d' honneur.

Vůbec na tom „výletu“ posbírali 3 poháry, hodinky, plaketu, dvě ceny za gymkhanu a I. cenu za nejlepší fotografii ze soutěže.

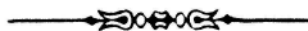
Konečně v úterý byl ples a ve středu rozdělení cen.

Návrat nastoupili ve čtvrtek přes Tarvisio a Celovec. Toť se ví, že zase sníh a led. V sobotu, tedy po patnácti dnech – Praha, domov.

4200 km v zimě a z toho třetina závodním tempem!

Velký svět a malá žena. A malý, poslušný, prostý automobil.

připravil Jarda Dufek – JD –



Po delší odmlce se vraťme k seriálu Z dějin automobilu. Mnoho konstruktérů je již dávno zapomenutých, stejně jako jejich samohyby. I když se nejedná o téma aerovkářské, tak jistě neuškodí si je připomenout.

Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.

25. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

72

CHARLES RANDOLPH

Anglie 1873



Jezdil tak pěkně, že samy úřady přimhouřily oko, když porušil zákon. Randolph ostatně – podle výpovědi před parlamentním výborem – jezdil jen příležitostně a vyslovil se, že vůz nemá sloužit jako soukromý povoz, nýbrž jako omnibus, ale marně se pokoušel jej prodat. A tak vůz velmi záhy skončil jako musejní číslo v South-Kensingtonském muzeu v Londýně.

Limusina A 30 se stahovací střechou.

Již 5. listopadu 1934 se v tehdejší Aero-vkáři objevila fotografie limusiny Aero 30 se stahovací střechou. Je zajímavé, že na samém počátku výroby „trčiček“ nabízela továrna toto nadstandardní vybavení. A to není vše. Aerovka je vybavena nárazníkem „vlaštovkou“ a blinkry „kapkami“, o kterých jsme si mysleli, že se montovaly až podstatně později.

Kabina aerovky již není příliš hranatá, okénka dveří jsou stahovací jako celek – nejsou zde již boční vyklápěcí větráčky.

Budu chvíli počítat. Když foto vyšlo v časopise 5.11.1934, tak s ohledem na zpracování časopisu a tehdejší fototechniku, mohl být snímek pořízen v první polovině října. V té době byly dokončeny série č. 1, 2 a 4, ve kterých bylo 163 limusin. Ve třetí sérii byly pouze dvě limusiny. Série č. 6 a 7 (celkem 200 lim.) byly rozpracovány až na přelomu srpna a září. Z toho vyplývá, že díky modernějšímu tvaru a vybavení mohla tahle aerovka nejspíše pocházet ze 4. série (100 vozů) nebo mohla být jednou z těch dvou limusin ze 3. série.

Tohle je opět příklad, jak ošemetná jsou tvrzení o vzhledu a vybavení toho kterého ročníku výroby. My aerovkáři to však máme v mysli příliš zaříváno. A pak se o tom můžeme přit a dohadovat do nekonečna!

– JK –



Pro nedostatek místa v minulých číslech Aerovkáře a pro úplnost uvádíme poslední tři stránky z brožury **AUTOSALON 1936 – PROGRAM A INFORMACE**. *Dokončení na str. 14.*

SLUŽBA BĚHEM VÝSTAVY:

Kramer 8—13 hod. v továrně
16—18 hod. ve stánku.
Slavík 8—9 hod. v prodejně
9—18 hod. ve stánku.
Formánek celý den ve stánku.
slečna Bělohradová celý den ve stánku.

PRODEJNY V PRAZE:

Praha II., Poříč 28 — tel. 36140 — 27860 — 39980
Praha II., Poříč 26 — tel. 36140 — 27860 — 39980
Karlín, Palackého 100 — tel. 39391
Karlín, Poděbradova 25 — tel. 38792 — 22934 — 25668

jsou otevřeny během celé výstavy kromě neděle 18. října a neděle 25. října 1936.

V prodejnách můžete ukázat svým zájemcům ojeté vozy Aero, ojeté vozy cizích značek a ojeté motocykly.

V KANCELÁŘÍCH V TOVÁRNĚ SE PRACUJE:

v pondělí až čtvrtek od 8 do 12 hod. a od 13 do 17 hod.
v pátek od 8 do 12 hod. a od 13 do 16 hod.
v sobotu se v továrně nepracuje, dílny i kanceláře jsou již zavřeny.

AERO CAR CLUB SEKRETARIÁT

Praha II., Poříč 28 — telefon 36140 — 27860 — 39980
jest otevřen denně od 3—6 hod. — v sobotu a v neděli se nepracuje.

STÁNEK AERO CAR CLUB na Autosalonu od 9—17 hod. denně.

I.

Program autosalonu

ČTVRTEK 15. X. 1936 — ve 20 hod. v A.K.RČs schůzka vedoucích prodejen a vedoucích úředníků továrny (Kramer — Ing. Bašek — Ing. Havel — Ing. Holas — Velát)

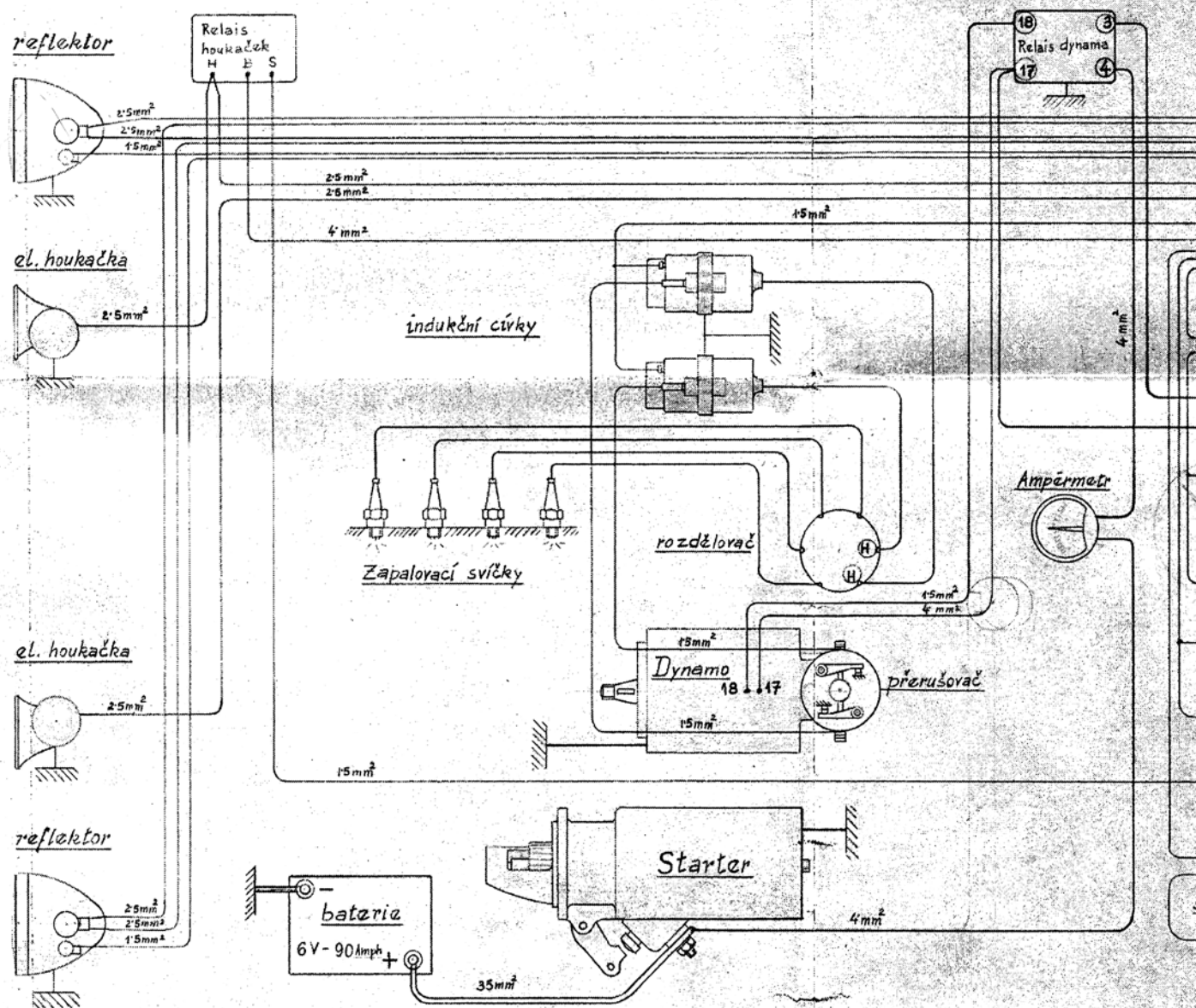
PÁTEK 16. X. 1936 — v 11 hod. zahájení autosalonu — do 17 hod. na autosalonu. — ve 20 hod. v AKRČs společná večere (Francouzská restaurace). — Všichni zástupci, vedoucí prodejen, prodejní úředníci, továrny, předsednictvo Aero Car Clubu.

SOBOTA 17. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod. večer volno.

NEDĚLE 18. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod. večer ve 20 hod. — velký sál AKRČs — zahajovací společenský večer Aero Car Clubu Program. Tanec. Úbor: tmavý Účast všech povinná.

PONĚLÍ 19. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod. večer v 19 hodin v AKRČs schůzka vedoucích prodejen a zástupců továrny.

UTERÝ 20. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod. večer v 19 hodin v AKRČs schůzka zástupců, vedoucích prodejen a zástupců továrny.



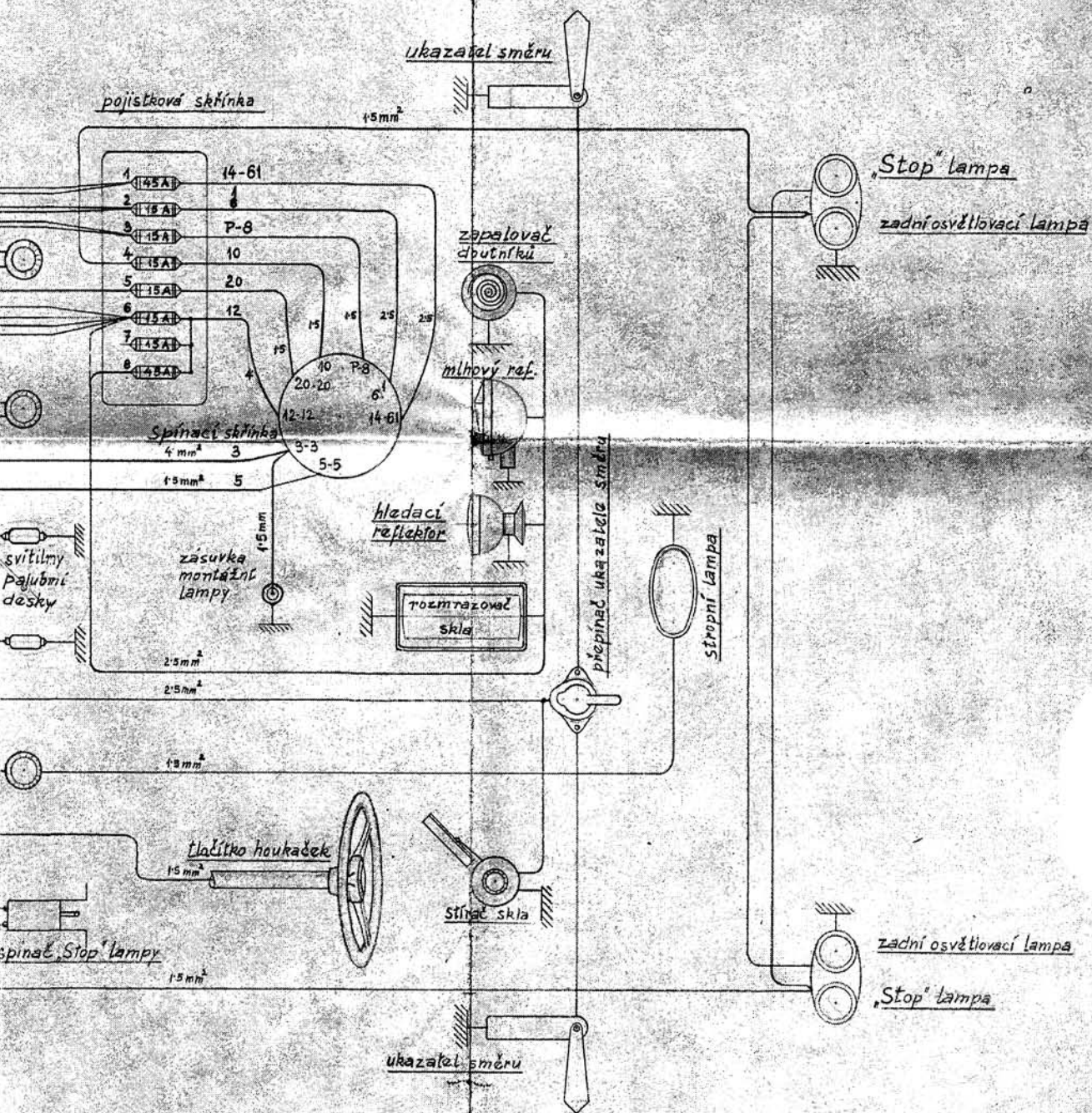
Dynamo - výkon 6V - 130 W

Akumulátor - kapacita 90Amph

Starter - výkon spotřeba 840 W

Pojistka číslo	Spotřebitelé	spotřeba proudu	Pojistka číslo	Spotřebitelé č. 1 normální	spotřeba proudu	Pojistka číslo	Spotřebitelé č. 2 zvláštní	spotřeba proudu
8	Spotřebitelé č. 2 zvláštní		6	relais houkaček	10 W		20 - 20	
7	Volnoběžné zařízení karburátoru	21 W		houkačky	120 W		12 - 12	
6	Spotřebitelé č. 1 normální			stropní lampa	40 W		5 - 5	
5	motor 2 cívky řechodu	20 W		stírač skla	25 W	8	rozmrzovač skla	18 W
4	zadní světlo 1 pár 5W 2 ks	10 W		ukazatel směru	25 W		hledací reflektor	25 W
3	malé 1 - 10 W 2 -	20 W		stoplampy	40 W		mlhový reflektor	35 W
2	tlumené 1 - 35 W 2 -	70 W		osvětlení palub. desky	10 W		zapalovač doutníků	96 W
1	dálková 1 - 35 W 2 -	70 W		Spotřebitelé č. 1 normální			Spotřebitelé č. 2 na zvláštní přání	

Spin



pojistka 5	motor
relais 3	přívod
pojistka 6-7-8	spotřebitelé
relais 17	kontrolka
pojistka 4	zad. světlo
1	velká
nezapojeno	
pojistka 3	malé světlo
2	tlumené
nezapojeno	
zapojeno na	spotřebitel
ací skříňka	

Schema elektrické instalace		Aero 50 IP	
Číslo vozidla	Provoz	Stav	Stav
Upraveno: Konec Nahodil		Datum: 7. 3. 1938	
Kontrola: Konec		Místo: továrna lázeň Dr. Kabeš Praha	
Město: Praha		T-6032	

STŘEDA 21. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod.
večer v 19 hod. v AKRČs
schůzka prodávačů továrních
prodejen a za továrnu p. Kramer.

ČTVRTEK 22. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod.
večer v 19 hodin v AKRČS
schůzka vedoucích prodejen.

PÁTEK 23. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod.
večer v 19 hodin v AKRČs
(Francouzská restaurace)
VII. řádná valná hromada
Aero Car Clubu.
Účast všech povinná.

SOBOTA 24. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod.
večer volno.

NEDĚLE 24. X. 1936 — Autosalon 9—17 hod.
V 17 hodin ukončení auto-
salonu. Večer volno.

32

Pozorný čtenář Petr Klusák si všiml, že v Aerovkáři č. 1/2017 na str. 19 (brožura **AUTOSALON 1936**) je uvedeno u cen modelů 1937 „dvousedadlová limousina Aero 30“.

I tehdy lidé dělali chyby!



V katalogu náhradních dílů „Ciccatechna – Fr. Roubitček“ v kolonce klínové řemeny pro tuzemská vozidla je pro Aero 30 HP uvedena cena 16,- Kč, ale pro IX. sérii je uvedeno jiné objednávkové číslo (u IX. série není uveden rok). Zajímalo by mne, co bylo příčinou změny rozměru řemene – patrně změněn průměr řemenice větráku?

Řemeny, jichž ceny jsou vyznačeny silným kroužkem (●)
dodáváme též v jakosti levnější.
„B“ orig. GILMER — „C“ tuzemské.
Řemeny v levnějším provedení

Obj. č.	5094	5190	5241	5274	5275	5280	5296	5353	5483	5487	5744	5833	5868	5917	Best. No.
B	—	20 —	22 —	—	20 —	20 —	22 —	—	22 —	—	20 —	—	—	20 —	Kč
C	24 —	—	—	28 —	—	—	—	20 —	—	50 —	—	27 —	44 —	—	Kč

Při objednávkách upozorněte připojením písmena **B** neb **C** k obj. č. (na př. 5274B/3), že si přejete levnější druh.

V případě, že druh **B** neb **C** není skladem, máme právo dodat Vám nejlepší druh a opačně.

Račte ve vlastním zájmu vždy mimo obj. č. řemene udati též skupinové číslo. Na příklad řemen pro Praga-Baby - 5989/3.

Pro nemožnost jakékoliv kontroly usnesli se všechny amer. továrny klínových řemenů neposkytnouti záruk na tyto.

Riemen, deren Preise mit einem starkem Ringel (●) ausgezeichnet sind, liefern wir auch in billigerer Ausführung.
„B“ Orig. GILMER — „C“ inländische.
Riemen in billigerer Ausführung

Bei Bestellung zeigen Sie durch Beifügung der Buchstaben **B** oder **C** zum Best. No. (z. B. 5274B/3) an, dass Sie die billigere Ausführung wünschen.

Falls Ausführung **B** oder **C** nicht lagernd ist, haben wir das Recht Ihnen die beste Qualität zu liefern u. umgekehrt.

Im eigenen Interesse wollen Sie stets ausser dem Best. No. auch das Gruppen-No. angeben. Z. B. Riemen für Praga Baby — 5989 3.

Aus Gründen der Unmöglichkeit jeglicher Kontrolle haben sich sämtliche amer. Fabriken für Keilriemen dahin geeinigt, Garantien für diese grundsätzlich nicht zu gewähren.



**Dlouhé
cesty
nemají
unavovati!**

Značný pokrok poslední doby v oboru stavby karoserií směřuje k útulnému pohodlí a zdůrazňuje stále více osobní vkus majitele. Tutěž péči, kterou věnuje výběru chassis, vynaloží též na volbu tvaru karoserie. Automobil, jako cestovní vůz, nabývá stále většího a většího významu a této okolnosti musí býti přizpůsobeny též vlastnosti karoserie. Žádá se vedle krásy tvaru a souladu barev též bezpodmínečně pohodlí. Důležitý činitel při tom je uspořádání, velikost a pérování sedadel a v první řadě bezhlučnost karoserie zvláště při jízdě po špatných silnicích.
Tuto podmínku splňuje plně a v každém směru

KAROSERIE AERO C. T. WEYMANN

která tyto vlastnosti i po dlouholetém používání zachovává. Malá váha karoserie zvyšuje motorový výkon a poskytuje trvalý požitek z jízdy.

Více než 100 továren v cizině má patentem chráněné výrobní právo ku stavbě karoserií C. T. WEYMANN a získává stále se rozšiřující okruh spokojených zákazníků, počínaje majitelem malého vozu až po nejluxusnější limousinu.
Ochranná značka dává záruku nejlepšího zpracování, nejvyšší kvality a chrání před předčasným znehodnocením vozu.

Žádejte předvedení a nabídku od fy

**AERO, TOVÁRNA LÉTADEL
PRAHA-VYSOČANY**



S pozdravem Petr Klusák



	No.	Kč		No.	Kč		No.	Kč
Aero (1)			Praga (3) pokr. - Forts.			Škoda (5) pokr. - Forts.		
1 - 2 cyl.	7522	14→	N 5 ton IV, XII, XIV, XVI serie	7011	29→	304-305 Traktor 1932	7006	29→
30 HP	7017	16→	N 5 ton V, VIII, XV, XIX ..	7514	29→	AKO 4R, 6R, 100, 105, 110, 120, 125, 154	7005	11→
30 HP - IX serie	5094	30→	L 3 ton	7016	22→	306-3 serie	7510	29→
50 HP	5094	30→	L VI-X, XIII-XVIII, XXI-XXIII	7006	29→	504-505/I-VII serie	7509, 8	26→
			LD Diesel 1937	5432	72→	505/9-12 serie, 306	7511	29→
			LN 1 serie	5133	55→	506/5 ton 1-3 serie	7511	29→
			„ 2 „ 1-1.5 ton 1932/37	5274	32→	550	7514	29→
			1934	7514	29→			
Fross-Büssing (2)			FN	5274	32→	Tatra (6)		
VL - 3W	5186	36→	R	7016	22→	57-Dyn. Bosch	5788	20→
H6 MOTOR	5892	39→	RN 1 serie 1934	5434	32→	57-Dyn. Scintilla	5070	22→
80, 80 N	5378	51→	„ 2-3 „ 1935/37	5133	55→	75	5353	23→
W3G	7514	29→	„ 6 cyl. 2 ton	5702	26→	77, 77a	5214	32→
			TN 1-3 serie 6 cyl. 6 ton	5553	94→	87, 8 cyl. Vent. 1938	5815	33→
			„ TND 6 ton 1936/37	5514	94→	dtto Dyn.	5788	20→
Liberta (2a)			TO-TOV-VT6 7 ton 1933/37	5553	94→	97-4 cyl. 1938	5299	38→
Diesel Vitkovice-Henschel Lanova	5769	68→	MO, MN III-VI	6022	26→	23, 24, 27-3 ton Truck	5210	46→
Praga (3)			AV	5432	72→	Diesel 5 ton, 10 ton	5210	46→
BABY 1-9 serie 1934/38	5989	25→	RV	5702	26→	„ 6 ton	5553	94→
PICCOLO VIII-XIII, XVIII serie	7022	20→	RND Diesel 1936/37	5432	72→	„ 27/64 Vent.	5210	46→
„ 1 L. 1933	5190	25→	Deutz Diesel 5 ton, 4 cyl.	7511	29→	„ 27/64 Kompr.	5495	28→
„ 21-22 ser., 1.5 L. Vent.	5275	25→			Traktor, 29	5835	46→	
„ dtto Vent. + Dyn.	5702	26→						
„ 201-203-205 1932/34	5274	32→						
„ 306 1934/35	5255	32→						
„ 31 serie 1938	5214	32→						
SUPER-PICCOLO 1934/35	5702	26→						
ALFA XII serie 1-3	7005	11→						
„ XII-XV serie	7563	20→						
„ XVII serie 6 cyl. 1929	5898	26→						
„ 17-21 „ Vent. 29/32	5744	25→						
„ „ Dyn. 33/35	5239	27→						
„ Vent. + Dyn. 1933	5702	26→						
LADY 1-4 serie 1935/37	5255	32→						
„ 5 serie 1937/38	5917	25→						
MIGNON XI-XV serie	6022	26→						
„ XVI-XVII serie	5274	32→						
„ XVIII serie	5255	32→						
GRAND Dyn. 1926	5054	29→						
„ 8 cyl. 14-16 serie 1930	5835	46→						
„ 17-18 „ 1931/32	5210	46→						
GOLDEN I serie	5434	32→						
„ II „ 1935/37	5702	26→						
AN VII-X serie	7005	11→						
„ XI-XIV „	7022	20→						
„ XV-XVIII serie 1.5 ton	7509/W	20→						
„ 19-20 serie 1.5-2 ton 6 cyl.	5815	33→						
„ 1934	5462	33→						
AO I-II	7005	11→						
NO I-VI serie	5508	34→						
„ VIII „ Autobus	5572	30→						
„ XI-XIII serie	7514	29→						
			Svoboda (4)			Walter (7)		
			Diesel-kar	5475	86→	JUNIOR 1933/35	5833	29→
						5 serie	5482	35→
			Škoda (5)			BIJOU	5243	29→
			POPULAR 420, 0.9, 1 L.	5280	22→	IDEAL	5361	35→
			„ OHV	5898	26→	LORD, PRINC	5210	46→
			„ Typ 927, 930 1938	5917	25→	REGENT	5942	42→
			RAPID 420, 1.19 L 1934	5917	25→	SUPER-STANDARD 6 60 HP	5942	42→
			„ 1.4 L. Monte Carlo 1935	5989	25→	6 B - 6 B III	5942	42→
			„ 1.4 L. 1937/38 1200 mm	5572	30→	Universal Truck 2 ton	5374	32→
			„ dtto 1250 mm	5698	32→	Diesel Junkers 2 cyl.	5903	59→
			„ Typ 912 1938	5898	26→	„ WJD II. ser. PND-2.5 t.	5903	59→
			FAVORIT, 434	5849	25→	3 cyl. 2 ton.	5849	25→
			422, 206, 645, 633, 650	5572	30→	4 B - 35 PS 1929/32	7022	20→
			430 430D, R4, 104, 421, 930 Dyn.	5917	25→	PN 1-3, WIZ 1-6, P 1-4	7022	20→
			SUPERB-2.5 L. 1935 Vent.+Dyn.	5572	30→	Commercial 1-3	7563	20→
			„ -640, 655-3 L. 1937 Vent.	5275	25→	PN 5-6	7042	20→
			„ „ 935 „ „ Dyn.	5393	23→	PN 7-11 serie, Autobus, 40 HP	7509, W	20→
			860, 630	5275	25→	PN 78	7510	29→
			906, XIX, 911	5296	32→	FNA 6'18, 6'20, Truck	2x7005	22→
			306, 506-Autobus	5487	54→			
			VT6, 656A, 506T	5432	72→	Wikov (8)		
			Diesel 404, 603-606, 654-656	5208	90→	Traktor	5868	49→
			„ 806, 905, 10 ton	5208	90→			
			„ 254	5537	126→	Zbrojovka (9)		
						„Z“ 9-IV/18 HP	7506	17→

Vycházíme z toho, že dle obj. čísla (to pochopitelně nesouhlasí s číslem v katalogu fy AERO) je řemen pro A 30 s čís. obj. 5094 shodný s řemenem pro A 50. Dále neuvažujeme s provedením A 30 do 250. vozu (Dynamo hnáno řemenem).

Původní klínový řemen T 75 je uveden v Katalogu dílů **Aero 30** (německá verze) tab. č. 13 a 14 (ventilátor a vodní pumpa) a nenašel jsem žádné bližší údaje o jeho rozměrech. Vzhledem k tomu, že se jedná o **A 30**, můžeme se domnívat, že šlo o vojenské vozy. Je nepravděpodobné, že by běžné třicítky byly vybaveny ventilátorem i vodní pumpou (snad na zakázku).

AERO 50: řemen T 252 (vnější obvod 1118 mm) pro vodní pumpu i ventilátor – viz řemenice ventilátoru T 131 – menší Ø řemen T 349 (vnější obvod 1168 mm) pro vodní pumpu i ventilátor – viz řemenice ventilátoru T 348 – větší Ø řemenice kotouče setrvačnicku T 324 - Ø 115/139 mm – nezměněna řemenice vodní pumpy L 4606 - Ø 74/98 mm – nezměněna řemenice ventilátoru T 131 - Ø 74/98 mm – od 45. vozu 11. série 1937 řemenice ventilátoru T 348 - Ø 106/130 mm – od 35. série 1939

Snad se z uvedených údajů dá odvodit, že obdobně mohly být vybaveny vojenské „třicítky“. IX. (9.) série 1936? – 100 vozů „sport“ – mohla být část pro vojsko? Jenže v r. 36 – 37 ještě nebyla velká řemenice ventilátoru! Nebo jde jenom o omyl v tabulce dodavatele řemenů?

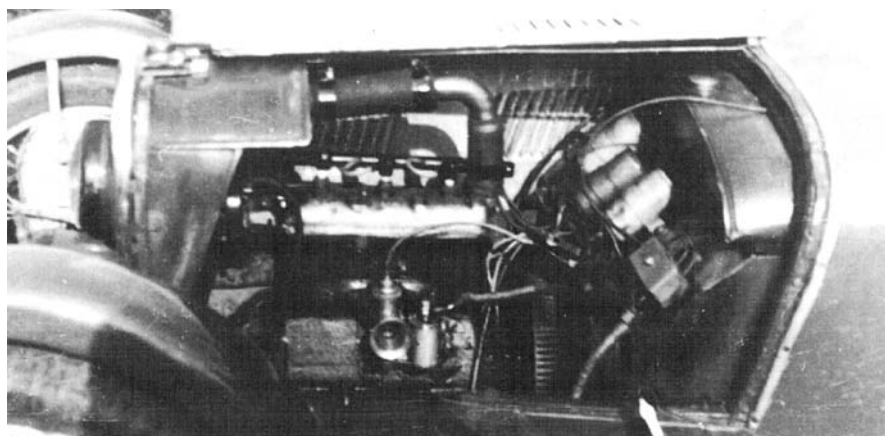
– JK –

Odvozeniny motoru A 662

Motor Aero 1000, 3 válec – průměr (vrtání) 75, zdvih 75, objem 993 (1000). O 1 válec prodloužená A 662. O aerovce s tímto motorem již byl uveřejněn článek např. v č. 5/2015.

Tisíc mil 1933, jezdec Wiedersperg. Obsáhlý článek P. Klusáka byl, krom jiného, uveřejněn v č. 4/2015.

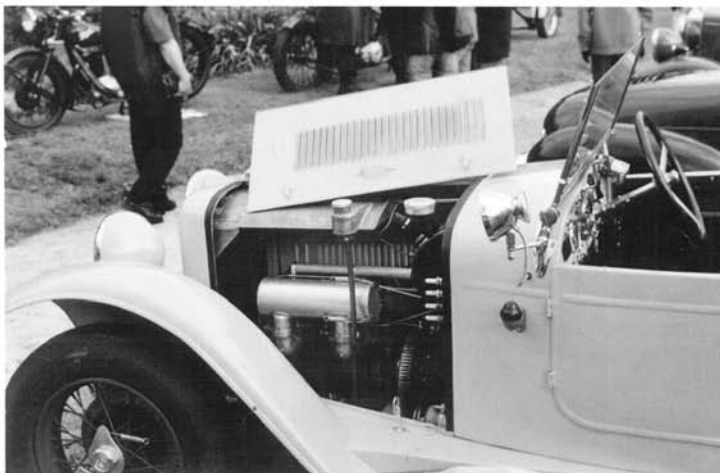
Pozn. red.: Zde jde jen o odkaz na tento motor, ne o polemiku, kde byl použit.



Tisíc mil pí Slavíková. Aero 1324, 4 válec – průměr (vrtání) 75, zdvih 75



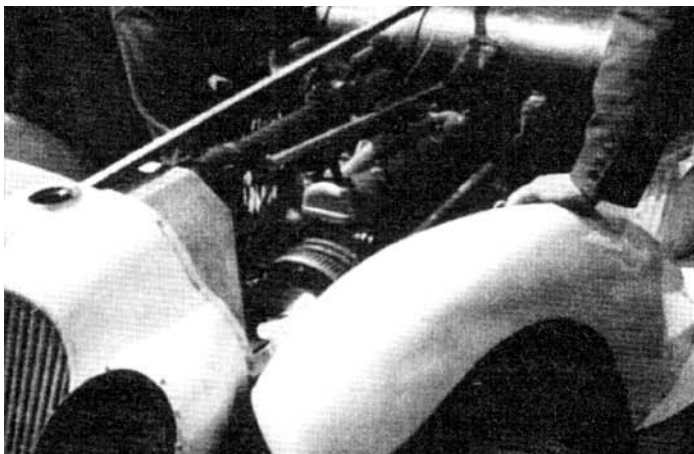
Čtyřválcová aerovka Ely Slavíkové. Na první pohled se lišila od běžných dvouválců delší kapotou.



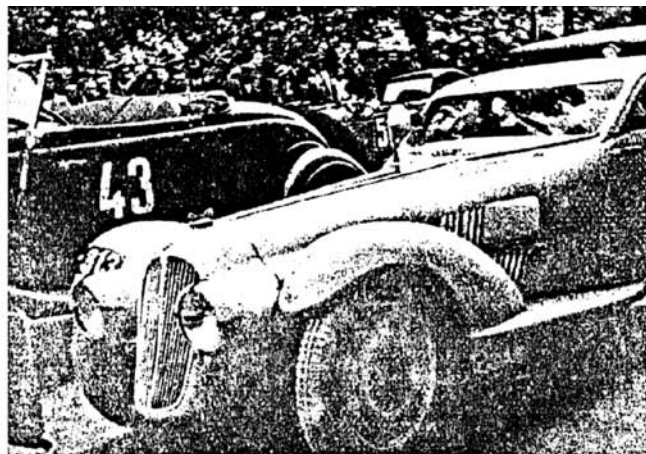
Toto je údajně vůz po pí Slavíkové. Motor má skutečně čtyřválcový, ale údajně o obsahu 1000 ccm, nikoli 1324 ccm.

Aero 750 – vrtání zvětšeno na průměr 80 při zdvihu 75.

Prakticky všechny malé aerovky jedoucí 1000 mil v roce 1933 byly převrtány na objem 750 ccm. Později byl pozměněn odlitek bloku a byla vyrobena malá série (asi 50 kusů) prodejních vozů Aero 750.

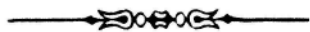


Aero 1500, 4 válec – průměr (vrtání) 80, zdvih 75. Zamontován do Aera 30 „Lochnesce“. Byl velmi rychlý, zúčastnil se závodu 1000 mil, pro banální nehodu nedojel.



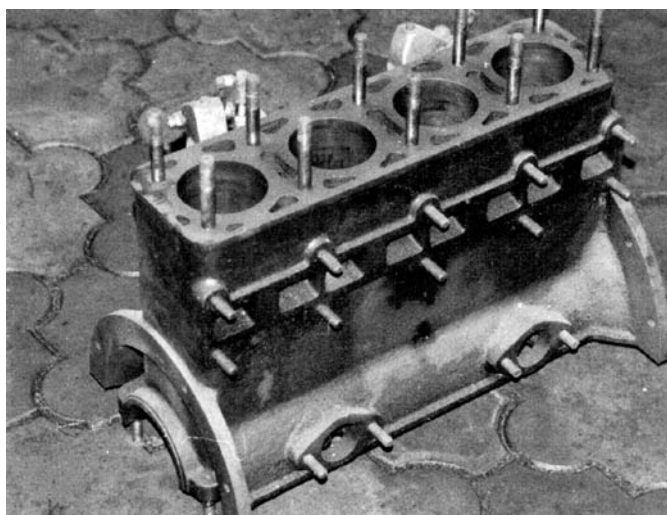
Aero1000. Další zajímavý motor měl v „Lochnesce“ zamontován Bohumil Turek. Jednalo se o 4 válec s plnicími písty (asi jako DKW s tzv. Ladenpumpou). Obrázek, velice špatné kvality, posílám z nouze s tímto stručným sdělením.

V letech 1969 – 1971 jsem se zúčastnil Aero rallye na Živohošti. Kdosi tam startoval s vozem Aero 40 speciál. Nejsem však vševěd a určitě nebudu proti tomu, když mě někdo doplní nebo opraví.



Dále posílám, co vím o motoru uveřejněném v Aerovkáři č. 3/2017. Motor je majetkem plzeňského aerovkáře. Pochází z pozůstalosti bratří Pohlů. Motor není celý, chybí díl kliky se setrvačníkem. Konceptně tento motor vychází z motoru Aero 662. Čtyřválec vznikl stejně jako Aero 50 spojením 2x30, vrtání zmenšeno na průměr 65, tudíž objem 1000 ccm. Závaží kliky a ojnice vycházejí z Aera 662. Každá dvojice válců má svůj karburátor. Tento motor byl určen pro Aero 30.

S pozdravem Milan Turek



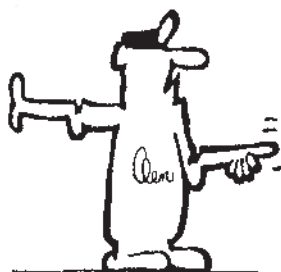
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **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 !!!



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 12 - 13 – Výkres T 6032 – Schéma elektrické instalace A 50.

str. 17 – Z historie mazání.

str. 18 – Technické připomínky.

str. 18 - 19 – Funkční úprava pístů AERO 50.

str. 19 - 21 – 7. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 22 - 23 – Seznam výkresů pro vozy A 50 – Motor, spojka, ventilátor. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Několik řádků z historie mazání

To bylo vždy tak ... ale mohlo to být i jinak ...

F.A. Elstner ve své knize „AERO 30 HP – kniha o tom, co je to automobil“, vydáno r. 1935, na str. 125 a 126 v kapitole o mazání uvádí:

Diferenciálové klouby

P o z o r ! Speciální hustý olej!

Klouby diferenciálu jsou mazány z diferenciálové skříně, kde talířové kolo čerpá automaticky potřebný olej. Ten je ke kloubům rozváděn žlábkem. Kdyby bylo použito vaseliny nebo autotuku místo předepsaného převodového CC oleje, žlábkem se ucpou.

Diferenciál plníme hustým převodovým olejem stupně CC, v zimě poněkud tekutějším.

Použijte kvalitních doporučených druhů!

Je zakázáno mazati vaselinou, tukem nebo směsí motorového oleje a tuku. Mazání by se přerušilo a továrna takový případ rozpozná a odmítne garanci.

Na rozdíl od výše uvedeného autora knihy uvádí publikace „Osobní čtyřsedadlový automobil AERO 30 – popis se zvláštním zřetelem k obsluze a udržování“, vydaná továrnou AERO (nedatováno) na str. 20 a 21 v kapitole o mazání následující:

Používaná mazadla

Jakost mazadel má býti co nejlepší, neboť na nich závislý správný běh a trvanlivost stroje.

K mazání se užívá mazadel předepsaných všeobecnými technickými podmínkami vojenské správy (MNO čj. 14.840 Dův. II/2 odděl. 1936). Jsou to: a) olej jednotný

b) olej vyšší viskozity

c) konsistentní tuk

Převodová skřín s diferenciálem jsou vzájemně spojeny kanálkem a tvoří jeden mazací celek, k jehož mazání není proto možno použít jen tuhého mazadla. Jím by se ucpaly zuby talířového kola redukčního soukolí (jímž se mazadlo rozvádí na příslušná místa) a mazací žlábkem. Tak by místa, kam je za normálních okolností přiváděn olej, zůstala bez mazání a diferenciál by se zadřel.

Proto se převodová skřín s diferenciálem plní směsí konsistentního tuku s olejem vyšší viskozity.

Poměr této mazací směsi v zimě: 3 : 7, t.j. 7 dílů oleje vyšší viskozity s 3 díly konsistentního tuku.

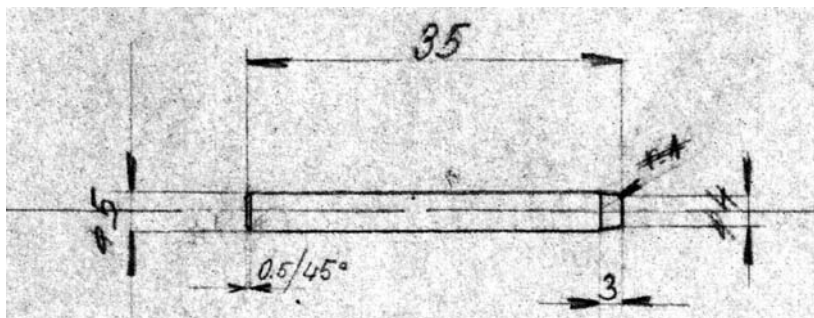
Poměr této mazací směsi v létě: 1 : 2, t.j. 2 díly oleje vyšší viskozity s 1 dílem konsistentního tuku.

Dané druhy mazadel dnes samozřejmě nejsou k dispozici, ale empirická zkušenost a rada pamětníků zní – používejte jak v zimě, tak i v létě pro mazání tohoto celku převodový olej PP 44, který je v současné době stále dostupný. Použití vaseliny mělo za účel zmenšit hluk soukolí a převodů při opotřebovaných komponentech, obzvláště např. při prodeji vozidla.

Petr Klusák

Technické upřesnění.

Jeden nepřesný údaj, který uvádí p. Wagner v Aerovkáři č. 1/2017 na str. 21: „Svislé čepy jsou zajištěny kuželovými kolíky“. Svislé čepy jsou zajištěny válcovými kolíky (výkres L 3115), otvory v čepích jsou na výkresech kótovány Ø 5 mm, následně Ø opraven ve změně na výkresech na Ø 5,1 mm. Z vlastní zkušenosti vím, že je vhodné vystružit otvory v náboji, zhotovit kolík odpovídající tolerance s přesahem, natřít otvory Loctitem a zalisovat. Drží, olej neprosakuje. Samozřejmě je nutná kontrola po ujetí počtu km.



Detail kolíku – výkres L 3115

Cívka Magneton.

Z roku 1945 existuje výkres cívky zapalování pod č. L 6157 (ze 4.10.45). Jedná se o cívku fy Magneton. Stejná cívka je na výkrese s označením A02-9211.01 z 21.2.1950, ale již s výrobcem MAGNETON Národní podnik Kroměříž.

Provozní parametry jsou stejné; v poznámce uvedeno: „Montážní poloha je svislá, víčkem nahoru“. Zajímavé je, že Aerovka montovala cívky víčkem dolů (ale stejně tak např. i Opel Olympia z r. 1939). Navíc poznámka: „Cívka musí být umístěna tak, aby její teplota při provozu nestoupla nad 80 °C.“

Petr Klusák

Funkční úprava pístů AERO 50

Vážení aerovkáři,

následující úpravy jsou poměrně lehce proveditelné a přinesou zvýšení spolehlivosti i životnosti motoru. Samozřejmě se tyto úpravy dají provést pouze při rozebraném motoru. Rozebírat kvůli tomu funkční motor je nesmysl. Úprava pístu je mi známá z dob, kdy jsem aktivně jezdil na terénních motocyklech zn. KTM, kde se tato úprava ukázala jako nutná, viz foto pístu KTM 250 s jedním otvorem 0,8 mm se stopami zadírávání oproti pístu KTM 420 se 3 otvory 0,8 mm. Na pístu Aero 50 po ujetí cca 50 tis. km, je viditelná stopa žebra výfukového kanálu. Samozřejmě je Aerovka i bez této úpravy plně funkční a skalní „originalisté“ mohou mít námitky. Při renovaci mého motoru A 50 asi po 50 tis. km jsem tuto úpravu provedl a protože jsem měl i nové písty, očekával jsem opět dosti zdlouhavé zajištění, původně asi 5 tis. km. Mnozí řeší tento problém větší vůlí pístu ve válci. K mému překvapení se motor od začátku choval jako zajetý. Podotýkám, že tolerance pístu byly stejně jako při první renovaci. Asi po 300 km (Aero sraz Oschersleben) trvalé zatížení při max. výkonu bylo bez problému.

Podstatné zlepšení mazání pístu v kritické zóně žebra výfukového kanálu. Na svislici uprostřed pístu na výfukové straně, ve středu žebra výfukového kanálu, vyvrtat dva otvory o průměru 1 mm. Poloha je viditelná na fotografii pístu s metrem. Horní otvor je v místě, kde vnitřní stěna pístu je zeslabená, spodní otvor asi 15 mm pod horním. Důležité je, aby otvory chodily přes střed žebra výfukového kanálu. Tato úprava se dá udělat na všech typech Aero.



Písty KTM 420 a KTM 250



Nový píst A 50 s mazacími otvory



Písty A 50 po ujetí 50.000 km



Písty KTM 250, A 50 a KTM 420

František Budínský – FB –

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

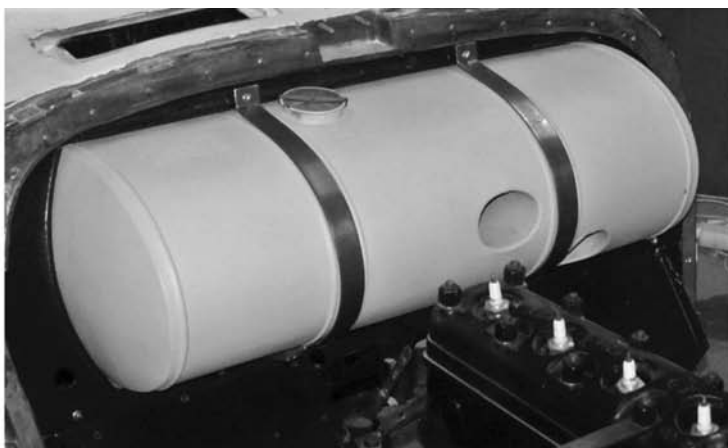
7. pokračování

KAROSERIE – OPLECHOVÁNÍ, část 3.

Po oplechování střední a zadní části jsem se pustil do přední části karoserie. Nejdříve jsem opravil kapsu pro uložení benzínové nádrže. Vyrobil jsem nové průchodky na kabely a pomocí přípravku rozlišoval do kapsy. Tato kapsa bývá snýtovaná s kornoutem. Pravděpodobně proto, že moje auto má karoserii od Sodomky, která je rozšířená, je tato kapsa do kornoutu přišroubovaná. V kornoutu jsem také vyměnil opotřebované trny. Na tyto trny se nasazují kapoty, které se na nich otáčejí.

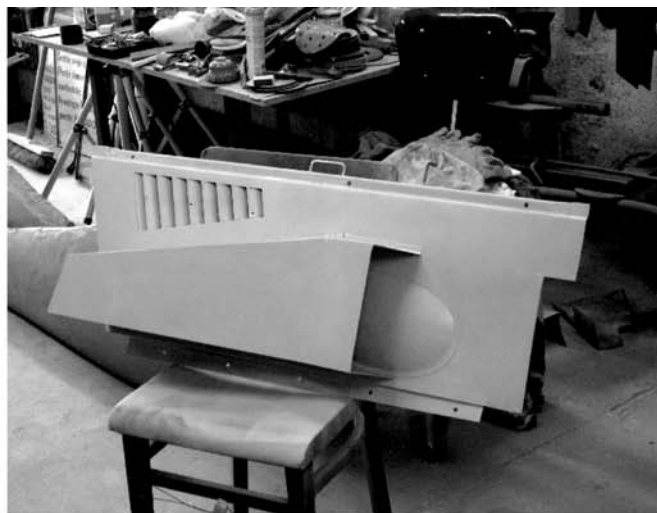


Dále jsem se pustil do nádrže. Nádrž byla dost poničená. Ve střední části byla na několika místech promáčknutá. To se stalo pravděpodobně při vyndávání motoru. Další promáčknutí provedl některý bývalý majitel na pravém boku. Protože vyměnil původní relé Scintilla za relé PAL, které umístil na čelní stěnu vedle nádrže. Toto relé bylo větší a mezi kapotu a nádrž se nevešlo. Proto do nádrže vyklepал kapsu. Protože je nádrž z vnitřní strany pocínovaná a nebyl jsem si jist, kdybych ji rozleto-



val, zda by se cín nepoškodil a jestli bych se vzhledem k dvěma přepážkám dostal do střední části, rozhodl jsem se k jinému řešení. V místech poškození jsem nádrž očistil a natřel cínovou pastou od firmy Würth. Elektrickou pájkou jsem pastu rozehrál a tím povrch pocínova i z venkovní strany. Z plechu jsem vystříhl záplaty, vyklepal jsem je do potřebného tvaru a napasoval na nádrž. Opět jsem je pocínova, tentokrát z obou stran. Nádrž jsem napustil vodou, aby se cín uvnitř nepoškodil a záplaty jsem přiletoval. Je pravda, že obsah nádrže je o něco málo menší, ale při dnešním provozu je to nepodstatné. Také si myslím, že je to lepší postup, než kdybych poškozená místa vyplnil vrstvou tmelu. Nakonec jsem nádrž nechal pro jistotu vylít kaučukovou barvou.

Potom jsem opravil boční plechy pod kapotami. Na levé straně jsem opravil otvor pro výfukové potrubí a vyrobil nový kastlík na baterii. Na pravé straně jsem vyrobil nový tunel pro odsávání teplého vzduchu z motorového prostoru. Protože původní chladič byl neopravitelný, nechal jsem si u Stauchů vyrobiť chladič nový.

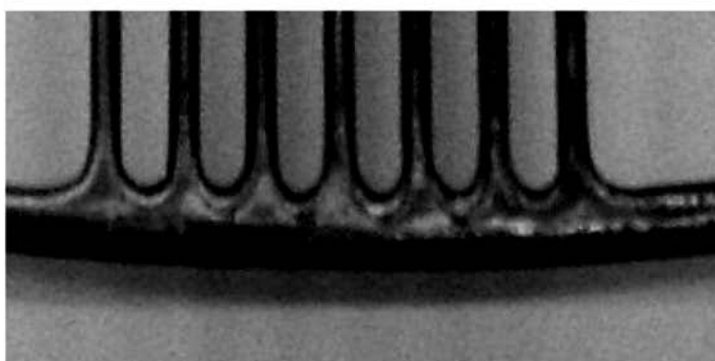
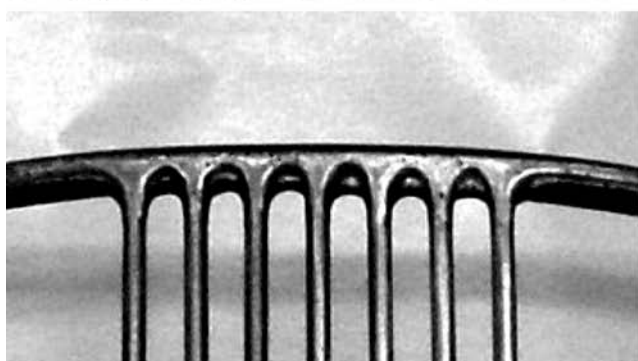
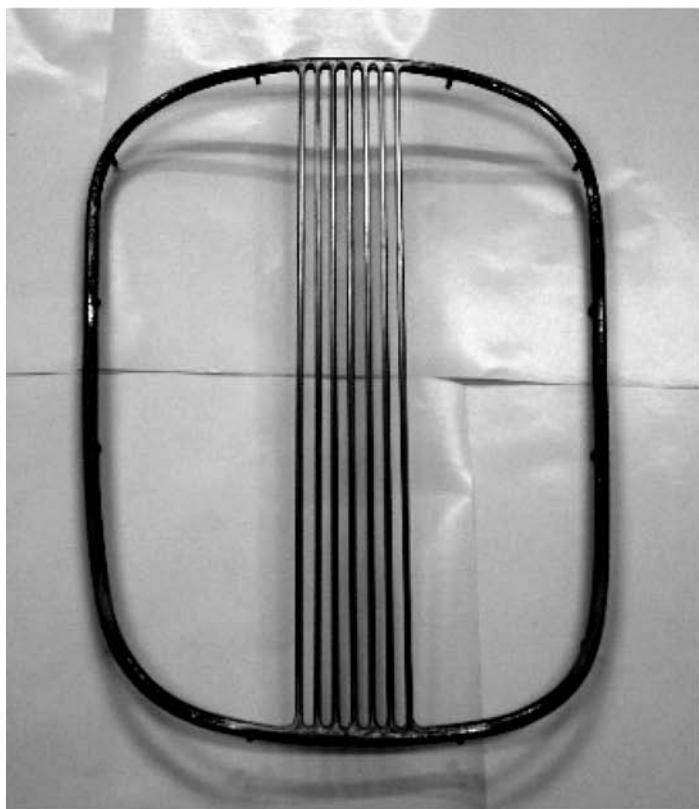


Dle návodu Pepíka Kňourka v Aerovkáři č. 8 ročník 1988 jsem upevnil chladič na držák pomocí delších šroubů 2 kontramatek tak, aby se dal výškově posouvat. Našrouboval jsem středovou lištu, která propojuje kornout s chladičem a tím fixuje jeho podélnou polohu. Připevnil jsem boční plechy, ale šrouby jsem nedotahoval.

V masce jsem vyvařil poškozenou část v místě, kde jsou otvory pro přišroubování blatníků a bočních plechů. V čelní části má maska Aero 50 na bocích vodorovné dráty, ve střední části je 7 svislých drátů spojených s rámečkem. Ten je přišroubován do masky. V roce 1973 jsem tento rámeček nechal pochromovat. Po první zimě se začaly na chrómu tvořit puchýře a postupem času tento rámeček vypadal hůře než před chromováním. Zjistil jsem, že při chromování nestáhl starý chrom a dali rovnou chrom nový. Jelikož svislé dráty byly hloubkově zkorodované rozhodl jsem se, že je vyměním za nové. Vyřezal jsem je, napasoval jsem nové a přivařil. Po dokončení jsem zjistil, že postupným navařováním se rámeček zdeformoval a dráty nebyly vypnuté. Znova jsem dráty vyřezal, srovnal jsem rámeček tak, aby pasoval na masku, a nařezal nové dráty. Na ponku jsem si vyrobil zářezky tak, aby se rámeček při svařování opět nezdeformoval. Dráty jsem opět přivařil. Hodně práce dalo dotvarování přechodu drátů do obvodového rámečku. Šrouby, které jsou zavařeny v rámečku, jsem protáhl závitníkem. V masce jsem opravil lůžka pro tyto šrouby. Jsou vyrobená z kousku plocháče a vletovaná cínem do masky. Také jsem opravil uchycení vodorovných drátů. Ty jsou do masky také zaletované. V horní části masky jsou umístěny trubičky, do kterých se zasunují přední trny kapot. Vzhledem k tomu, že byly popraskané a vytahané, kapoty se nedaly přesně usadit. Proto jsem je vyrobil nové a zavařil do masky. Opravil a doplnil jsem úchyty pro gumové profily, na kterých spočívají kapoty. To samé jsem provedl také na kornoutu.

Přišrouboval jsem masku k bočním plechům a chladiči. Opět bez dotažení matic. Do úchyty jsem uložil gumové profily a nasadil kapoty. Když jsem chtěl kapoty zavřít, zjistil jsem, že profil je tak tvrdý, že kapoty nejdou zavřít! Na nejbližší burze se mi podařilo sehnat profil nový, který měl gumu odpovídající tvrdosti.

Uložení (ložiska) kliček na kapotách mělo velkou vůli. Proto jsem plechy s původními ložisky vyřízl. Vytočil jsem nová ložiska, zaletoval do nového plechu mosazí a plech navařil na původní místo.



Už při výrobě výdřevy a oplechování jsem několikrát sesadil přední část karoserie, abych zkontroloval, zda vše na sebe pasuje. Když jsem nyní seřídil přední část a dotáhl všechny šrouby, zjistil jsem, že kapoty nesedí. Na jedné straně byla spára velká, na druhé kapota přesahovala. V místě přesahu jsem plech odstříhl. Při dalším sesazení a měření jsem zjistil, že při předchozí montáži jsem předek sesadil špatně. Kapoty byly původně v pořádku. Musel jsem v místě odstřížení navařit kus plechu a kapoty znova dopasovat. Malá chyba způsobila zdržení a práci navíc! Za blbost a zbrkllost se holt platí.

Nakonec jsem změřil mezeru mezi chladičem a držákem. Vyrobil jsem z pasu starého dopravníku podložky odpovídající tloušťky. Odstranil jsem kontramatky vložil podložky a chladič přišrouboval na pevně.

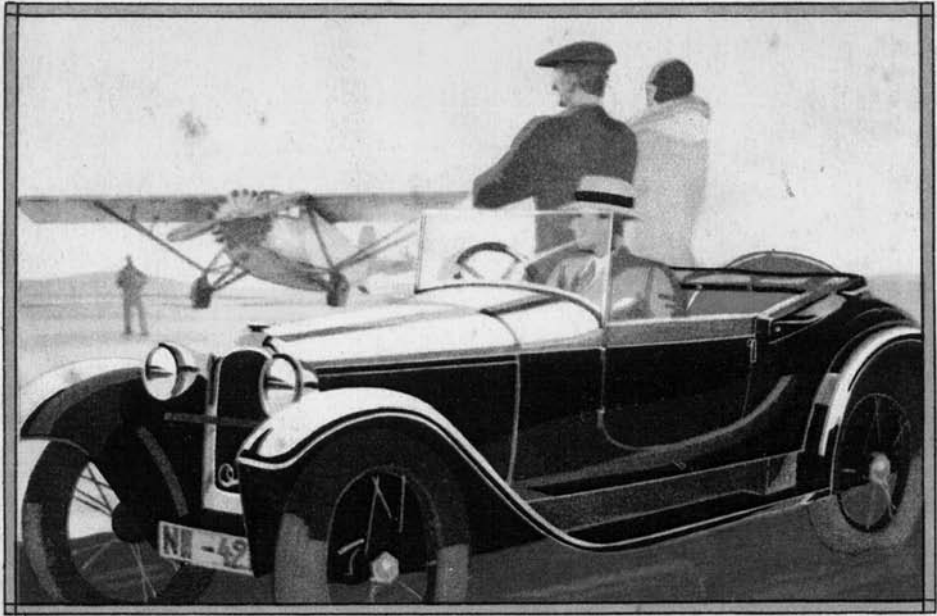
Jan Wagner

Skupina: Motor, spojka, ventilátor		AERO 50		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.
T1	Blok čtyřválců do 118. vozu	19.6.36	T195/a	Blok motoru náhrada za T1	25.2.37
T2	Spodní půle 4 válců	20.5.36	T196	Výfuková komora	26.2.37
T3	Vana setrvačnicku do 40. vozu 37 sér.	9.4.36	T216	Těsnění výfukové komory	10.3.37
T4	Hlava 4 válců do 35. série	22.5.36	T225	Závěs lanička spojky	25.3.37
T6	Setrvačnicku do 3. vozu	11.4.36	T228	Trubka tecalemit maznice	13.4.37
T10	První díl kliky	15.4.36	T229	Těsnění pod krycí plech kotouče	23.4.37
T11	Druhý díl kliky	16.4.36	T230	Těsnění pod krycí plech ložiska	23.4.37
T12	Střední díl kliky	17.4.36	T231	Trubička mazací vypín. šroubu	23.4.37
T13	Zadní díl kliky	13.3.36	T234	Sestava zadního labyrintu	2.6.37
T16	Šroub klikového čepu	21.4.36	T235	Pouzdro zadního labyrintu	2.6.37
T18	Vložka unášeče dynama	13.3.36	T236	Distanční vložka žebíř labyrintu	2.6.37
T23	Matka vypínací matky	18.4.36	T237	Žebro zadního labyrintu	2.6.37
T24	Klín setrvačnicku	21.4.36	T238	Sestava středního labyrintu	2.6.37
T30	Rozpěrná vložka střed. ložisek	21.4.36	T240	Žebro předního a středního labyrintu	2.6.37
T32	Obložení spojky	6.5.36	T241	Sestava předního labyrintu	2.6.37
T33	Kryt vany setrvačnicku	20.5.33	T242	Pouzdro předního labyrintu	2.6.37
T34	Píst motoru (oválný) pro opravy	11.9.36	T243	Pouzdro ložiska ventilátoru	14.7.37
T41	Hřídel ventilátoru	6.6.36	T244	Plech stojánku pravý	14.7.37
T44	Matka ložiska ventilátoru	9.6.36	T245	Plech stojánku levý	14.7.37
T45	Klín náboje ventilátoru	9.6.36	T246	Potrubí karburátoru	14.7.37
T46	Těsnění ložiska ventilátoru	9.6.36	T249	Hvězdice lopatek ventilátoru	16.7.37
T47	Náboj lopatek ventilátoru	10.6.36	T250	Lopatka ventilátoru	16.7.37
T52	Setrvačnicku od 4. vozu	11.6.36	T251	Sestava ventilátoru	19.7.37
T54	Přední díl kliky od 4. vozu	11.6.36	T252	Klínový řemen vodní pumpy	19.7.37
T56	Matka ložiska setrvačnicku od 4. vozu	12.6.36	T253	Vzpěra ventilátoru	14.10.37
T57	Matka setrvačnicku od 4. vozu	12.6.36	T255	Kornout ventilátoru	14.10.37
T58	Příruba ložiska setrvačnicku	12.6.36	T256	Spodní díl kornoutu ventilátoru	14.10.37
T60	Těsnění hlavy	21.7.36	T257	Výztužný kruh kornoutu ventilátoru	14.10.37
T60a	Těsnění hlavy	21.7.36	T258	Kování kornoutu ventilátoru	14.10.37
T61	Těsnění výfukové komory	19.7.36	T259	Sestava kornoutu ventilátoru	22.7.37
T65	Kuličkové ložisko (SKF 6204)	12.9.39	T263	Táhlo pedálu spojky	7.9.37
T68	Válečkové ložisko (SKF NL 17)	12.9.39	T268	Spodní vzpěra tlumiče	18.9.37
T76	Kornout ventilátoru	11.9.36	T269	Příruba tlumiče sání	16.9.37
T80	Kování kornoutu ventilátoru	4.8.36	T270	Plášť tlumiče sání	17.9.37
T83	Kuličkové ložisko (SKF 6208)	11.9.39	T271	Horní vzpěra tlumiče	22.9.37
T86	Hadice benzinového potrubí	9.10.36	T272	Sestava tlumiče sání	18.9.37
T90, 91	Příchytka gumy kornoutu ventilátoru	12.9.36	T273	Trubka přítoku vody do motoru	20.9.37
T92	Komora výfuku nahr. T196	6.10.36	T274	Nádobka maznice	22.9.37
T93	Těsnění karburátoru D 36 do konce 13 sér.	2.10.36	T275	Víčko nádobky maznice	22.9.37
T97	Matice výfukové komory	6.10.36	T276	Závěr nádobky maznice	22.9.37
T100	Sestava motoru	27.4.37	T277	Sestava maznice vypínacího šroubu	31.8.37
T102	Unášecí čep spojky	16.10.36	T278	Držák bowdenu	4.10.37
T103	Pouzdro unášeče čepu spojky	16.10.36	T279	Bowden	5.10.37
T104	Šroub pera spojky	2.11.36	T280	Lanko páky akcel.	5.10.37
T105	Páčka táhla spojky	3.11.36	T281	Držák ložiska kladky	5.10.37
T106	Trmen napínáku	4.11.36	T282	Vložka (stojánek ventilátoru)	12.10.37
T112	Patka vzpěry ventilátoru	6.11.36	T283	Měděná trubička benz. potrubí	15.10.37
T113	Vzpěra ventilátoru	6.11.36	T284	Matka držáku bowdenu	18.10.37
T115	Horní hřídel klapky	není	T288	Čep závěsu	22.10.37
T116	Spodní hřídel klapky	6.11.36	T309	Těsnící guma kornoutu ventilátoru	15.11.37
T117	Páčka klapky	6.11.36	T311	Příchytka těsnění gumy	8.11.37
T118	Narážka klapky	6.11.36	T313	Unášeč dynama	22.11.37
T120	Péro klapky	6.11.36	T317	Hadice chladiče a pumpy	8.2.38
T124	Příložka unášeče dynama	18.11.36	T318	Tabulka ozn. Ø válce a Ø pístů pro výbrusy	29.4.38
T125	Píst motoru 1. a 3.	8.12.36	T319	Ovál. alusil píst 2. a 4.	21.1.37
T126	Laničko spojky	26.11.36	T320	Píst motoru 1. a 3.	19.4.38
T133	Talíř spojky	29.7.36	T321	Podložka kornoutu ventilátoru	6.5.38
T135	Náboj talíře spojky	7.1.37	T322	Sací komora karburátoru	15.6.38
T135/A	Náboj talíře spojky	14.6.37	T323	Páčka táhla spojky	11.7.38
T139	Vypínací matka spojky	8.1.37	T324	Kotouč setrvačnicku	21.7.38
T140	Šroubový čep spojky	8.12.37	T325	Perko kotouče setrvačnicku	21.7.38
T181	Hlava 4 válců náhrada za T4	2.2.37	T326	Těsnící plech ložiska	21.7.38
T185	Sestava automatické spojky	2.3.37	T328	Zátka mazacího otvoru	16.7.38

Skupina: Motor, spojka, ventilátor		AERO 50		čís. str.: 2	
č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.
T329	Nástavec k mazání spojky	23.8.38	T355	Prstenec výplně kliky	24.8.39
T330	Kotouč setrvačnicku náhr. za T138	25.8.38	T356	Šroubový čep spojky náhr. za T140	24.8.39
T341	Sestava přívodu vod. potrubí k výfuku	22.8.38	T357	Sestava spojky náhr. za T233	29.8.39
T348	Řemenice ventilátoru	9.2.37	T359	Hlava motoru od 37. série - náhr. za T4	5.4.40
T349	Klínový řemen vodní pumpy	13.4.39	T362	Volnoběžné zařízení Dörner od 38. sér.	12.7.40
T350	Horniní vzpěra kornoutu	15.5.39	T363	Plechová zátkota otvoru pro jádro. 2.	9.9.40
T351	Vana setrvačnicku náhr. za T3	30.8.39	T365	Volnoběžné zařízení Dörner od 43. sér.	11.10.40
T352	Matice unašeče dynama "Magneton"	3.8.39	T368	Matice vypínací matice	21.3.44
T353	Čep do vidlic	3.8.39	T369	Těsnící plech ložiska	21.3.44

Ještě kousek historie

Kolega Milan Turek z Plzně nám poslal dva známé dobové inzeráty, ale s dobovými adresami firem, které měly v Plzni zastoupení továrny AERO.



Výhradní zastoupení
PETA-PLZEŇ
Solní ul. 9. - Husova tř. 69.

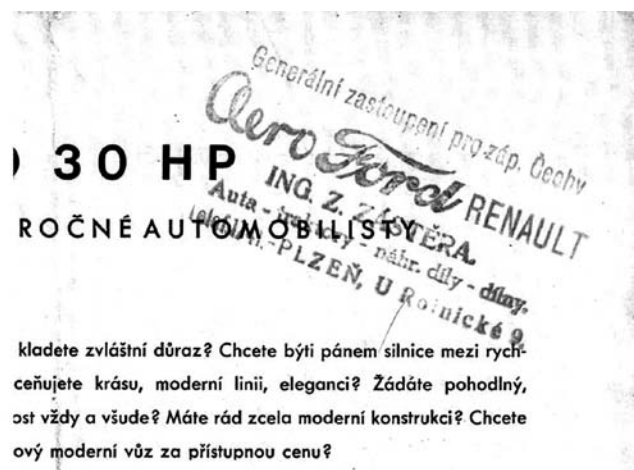
Aero
Telefon 825.

Firma PETA: Pan Petříček (PE), mimo jiné, jel s výpravou AERO SPEXOR. Pan Tajč (TA) byl plzeňský klenotník a zlatník. Byl sponzorem společnosti a financoval pravděpodobně i výpravu AERO SPEXOR.

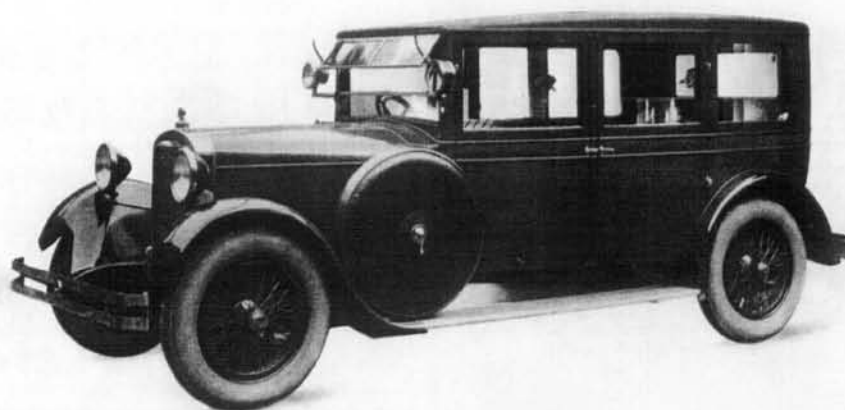
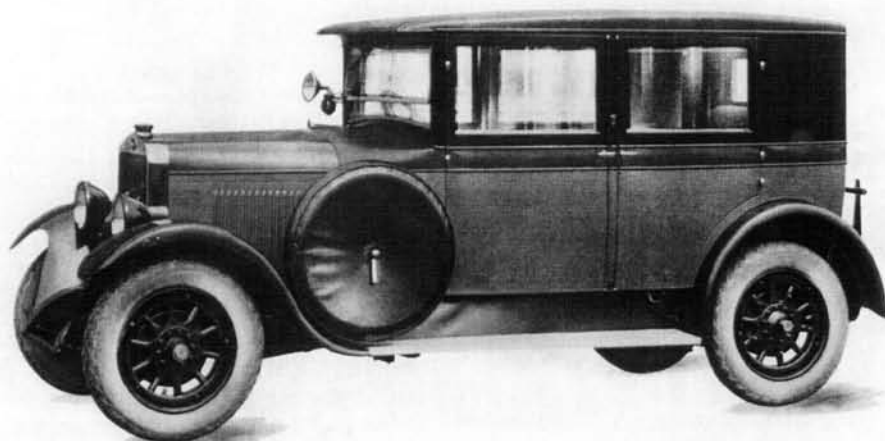
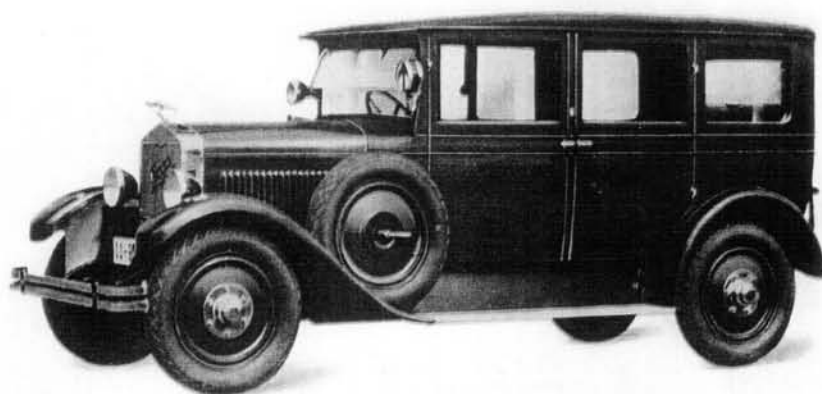
Na fragmentu druhé reklamy je zajímavé razítko generálního zástupce – Aero Ford Renault – ing. Z. Zástěra. Auta – traktory – náhr. díly – dílny.

Pozn.: Ulice U Rolnické se dnes jmenuje Zikmunda Wintra.

Milan Turek



kladete zvláštní důraz? Chcete být pánem silnice mezi rych-
ceňujete krásu, moderní linii, eleganci? Žádáte pohodlný,
ost vždy a všude? Máte rád zcela moderní konstrukci? Chcete
ový moderní vůz za přístupnou cenu?



K A R O S S E R I E C . T . W E Y M A N N • A E R O T O V Á R N A L E T A D E L

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 LVIII., číslo 2, r.v. 2018.

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

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