



Aerodynamika v československých automobilech

Recenzia

Známy autor automobilových kníh, Marian Šuman-Hreblay, v novej knihe Aerodynamické automobily, ktorá prišla nedávno na pulty kníhkupectiev, zasvätil čitateľov do témy krátkym úvodom o ranných pokusoch s aerodynamickými karosériami v zahraničí. Predstaví známych inžinierov, dizajnérov a ich autá ako Martiott, Calvaux, N.B.Geddes, firmu Castagna, Rumpler, R.B.Fullera, ktorého Dimaxion sa práve „zrodil“ ako kópia v Eccore..., Scrab W.B.Stouta, Sir Ch.D.Burney a samozrejme Paul Jaray.

Ide o prvú knihu, ktorá sa v češtine súhrnne zaoberá vozidlami s aerodynamickou karosériou československých výrobcov Aero, Jawa, Praga, Škoda, Tatra, Walter, Wikov a Zbrojovka. Kapitoly obsahujú i bohatú fotografickú dokumentáciu.

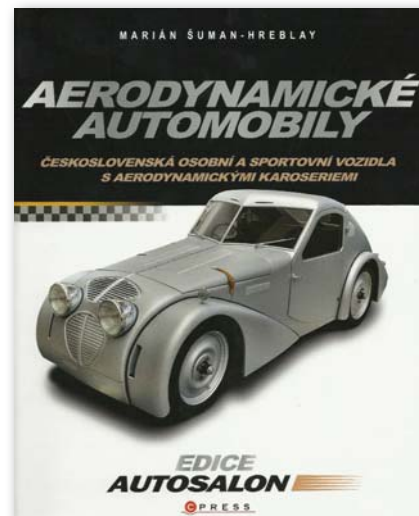
V hlavnou časťou publikácie stredného rozsahu sa autor Marian Šuman-Hreblay zaoberá len československými aerodynamickými automobilmi, prototypmi, pretekárskymi a sériovými vozidlami československých značiek. Zastúpené sú špičkové karosárne Petera, Sodomka a Uhlík, ktoré sa okrem zakázkových karosérií venovali i stavbe experimentálnych a pretekárskych aerodynamických karosérií a funkčných prototypov.

Mnohé čiernebiele fotografie sú v knihe publikované po prvý krát. Publikácia obsahuje dobové fotografie, technické údaje, prehľad dizajnérov, konštruktérov a pretekárov spojených s týmito vzácnymi typmi vozidiel. Šuman vyzdvihuje zásluhy inžinierov Fischera a Janečka, ich priekopnícku prácu práve v tejto oblasti. Fischerov FRM, ktorý sa bohužiaľ nezachoval a Jawa 700 a 750 sú dodnes nedocenené. Tieto vozidlá vynikali nízkou spotre-

bou a vyššou maximálnou rýchlosťou, ako ich klasickí príbuzní. Ani Praga a Škoda (S 935) nespali a tiež experimentovali so „streamlinom“, termín, ktorý poprvý krát použil Thomson v roku 1917.

Nie je žiadnym prekvapením, že asi 70 strán v knihe patrí Tatre. Veď veľká Tatra 77 bolo prvé aerodynamické vozidlo na svete, ktoré sa dostalo do sériovej výroby. Následuje podrobný popis a zmienky o konštruktéroch počínajúc Porschem, Jarayom, Ledwinom, Überlackerom a končiac érou okolo Tatry 603. O nič neprídu ani Walter, Wikow a Zetka. Jedna kapitola sa venuje karosárskym majstrom, konštruktérom, dizajnérom a samozrejme pretekárom. Knihu dopĺňa abecedne zoradená farebná príloha aerodynamických vozidiel československých značiek.

Prístupnou formou sa dozvedáme o československej automobilovej scéne, najmä medzivojnového obdobia v



spojitosti s automobilmi aerodynamických karosérií. Väčšina z nich sa bohužiaľ nezachovali, alebo sa už dávno vytratil z prevádzky. Autor nezaťažuje čitateľov matematicko-fyzikálnymi rovnicami a deskriptívnymi grafikami. Kniha vyšla na kvalitnom papieri...

Aerodynamické automobily

Autor: Marián Šuman-Hreblay
 Vydavateľstvo: Cpress
 Rozmer: 200 x 245 x 12 mm
 Pevná väzba bez prebalu lesklá
 Počet strán: 184
 ISBN: 978-80-264-0166-7
 Bežná cena: 339 Kč/16,49 Eur

První pokusy

Taktéž v malém množství vznikly aerodynamické automobily také ve Velké Británii, ve společnosti **Streamlined Cars Ltd.**, Maidenhead, Berkshire. Jejich konstruktér **Sir Charles Dennistoun Burney** (1888–1968) v letech 1930–1933 vyrobil 12 vozidel (9 s řadovým 8válcovým motorem Beverley-Barnes o objemu 2956 cm³, dvě se 6válcovým motorem Armstrong-Siddeley 3190 cm³ a jeden s osmiválcem Lycoming 4389 cm³), která dosahovala rychlosti 120–135 km/h. Karoserie nezvyklých tvarů sestávala z hliníkového prostorového rámu potaženého koženkou, všechna kola byla nezávisle odpružena, motor byl uložen vzadu, chladič vpředu, na výběr byly tři varianty přední části. Jeden takový automobil si v červenci 1931 koupil princ z Walesu. Burney prodal licenci automobilce Crossley, která dodala vlastní šestiválcové motory a postavila 25 vozidel s podobnou karosérií.

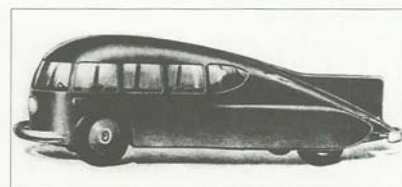
Počátkem 30. let se do problematiky aerodynamiky automobilů zapojovali také Američané.

Norman Bel Geddes (1893–1958) svá 8místná vozidla z let 1931 a 1933 nazval Motor Car No. 8 a No. 9; měla přísně kapkovitý tvar s velkou svislou stabilizační plochou vzadu.

Z roku 1932 pochází prototyp **Scrab**. Jeho konstruktér **William Bushnell Stout** (1880–1956) plánoval vyrobiť stokusovú sériu, postavil však pouze niekoľik vozidiel, hlavne pro hollywoodské hvězdy. Scrab měl motor vzadu nezávisle zavěšená kola umístěná v rozích oblé karoserie z ocelových trubek. Prototyp z roku 1944 měl plošinový podvozek a karosérii ze skleného laminátu.

R. Buckminster Fuller (1895–1938) v červenci 1933 představil svůj **Dymaxion**, tříkolku s motorem Ford V8 vzadu. V karosérii vejcovitého tvaru seděl řidič a spolujezdec před přední nápravou, dvě osoby za přední nápravou a za nimi byl motor a jediné zadní kolo. Vozidlo s délkou asi 6 m nemělo zadní okno, k výhledu dozadu sloužil periskop.

Všechny uvedené automobily zůstaly pouze prototypy nebo funkčními vzorky. Některé z nich měly značně bizarní tvary, a možná i proto se nestřety se zájmem kupujících. Trend proudnicových vozidel neminul ani naši zemi, ba co víc, československé



Motor Car No. 8 Američana Normana Bel Geddesa z roku 1931



Tříkolka Dymaxion Američana R. Buckminstera Fullera z roku 1933



Scrab W. B. Stouta z roku 1932