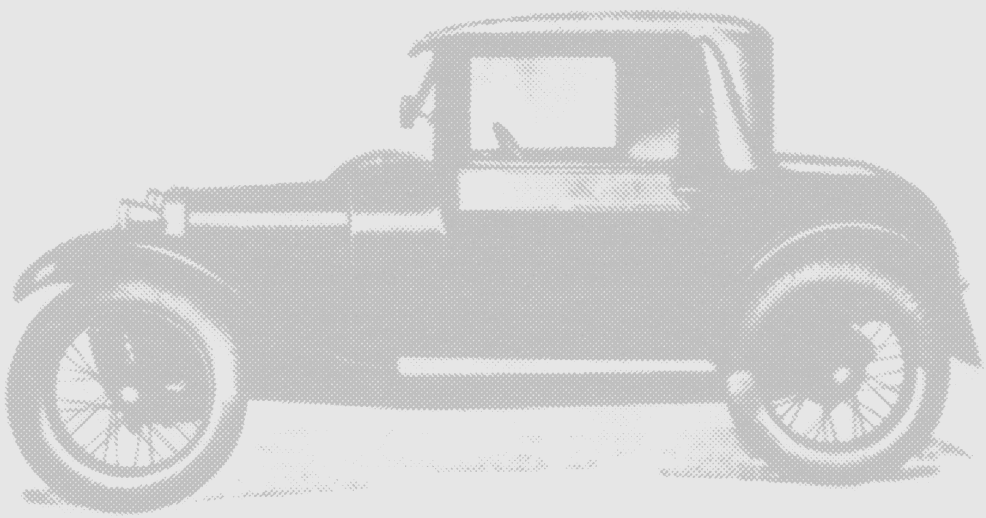
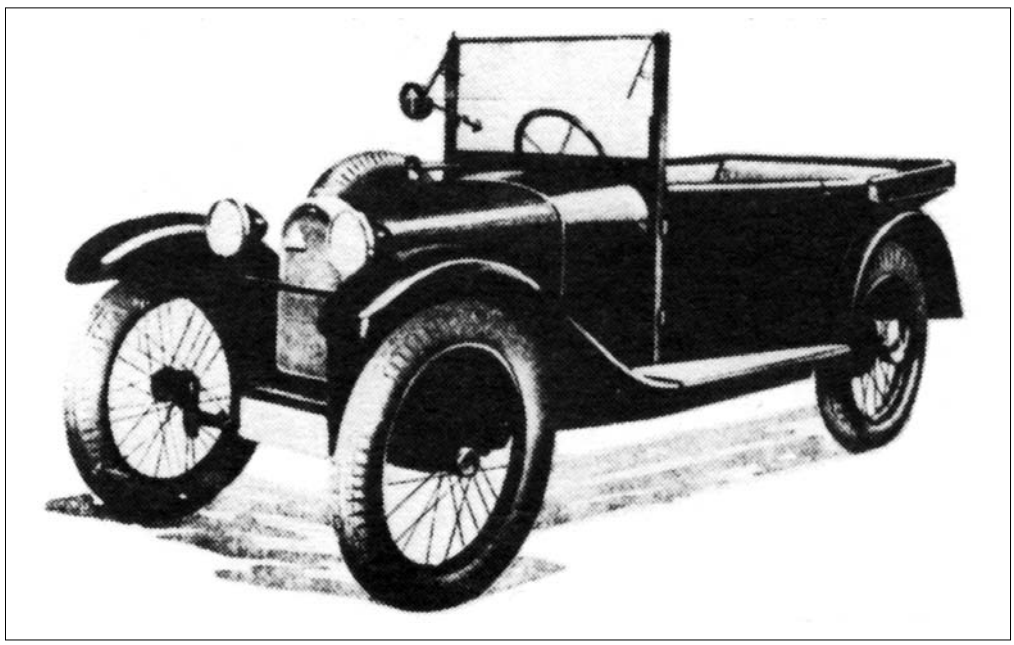
Enka



Konstruktér pohledného vozíku Ing. Břetislav Novotný, který se narodil v roce 1892 v Hulíně, nebyl v oboru žádný zelenáč. Titul ingenieur aeronaut získal na technické škole v belgickém Lutychu v roce 1913 a od té doby měl za sebou pořádný kus práce. Po válce otevřel nejdříve v Brně a pak v Praze malou mechanickou dílnu, ve které v roce 1922 dokončil svůj první automobil pojmenovaný Novo. Druhým v pořadí byla konstrukce nesoucí jméno Omega. Místem jejího zrodu byly v roce 1923 brněnské Žabovřesky a Omega už byla předobrazem prvního sériového automobilu, který vzešel z jeho kreslicího prkna.

Zajímavostí konstrukčního řešení obou automobilů byl především diskový třecí převod a zasvěcenější čtenáři už tuší, co následovalo. Československé závody pro výrobu zbraní v Brně totiž tento automobil převzaly jako hlavní náplň svého alternativního programu a na svět přišel Disk. Avšak ani úpravy provedené na původní verzi Omega nevedly k očekávanému úspěchu, výroba Disku byla po malé sérii v roce 1924 ukončena a zklamaný konstruktér Brno opustil. Zbrojovka pak zavedla výrobu přece jenom konvenčněji řešených automobilů poháněných dvoudobými motory a v roce 1933 se stala dokonce prvním výrobcem automobilů s poháněnou přední nápravou v Československu. Ale to už Ing. Novotný mezi zaměstnance brněnské Zbrojovky nepatřil.

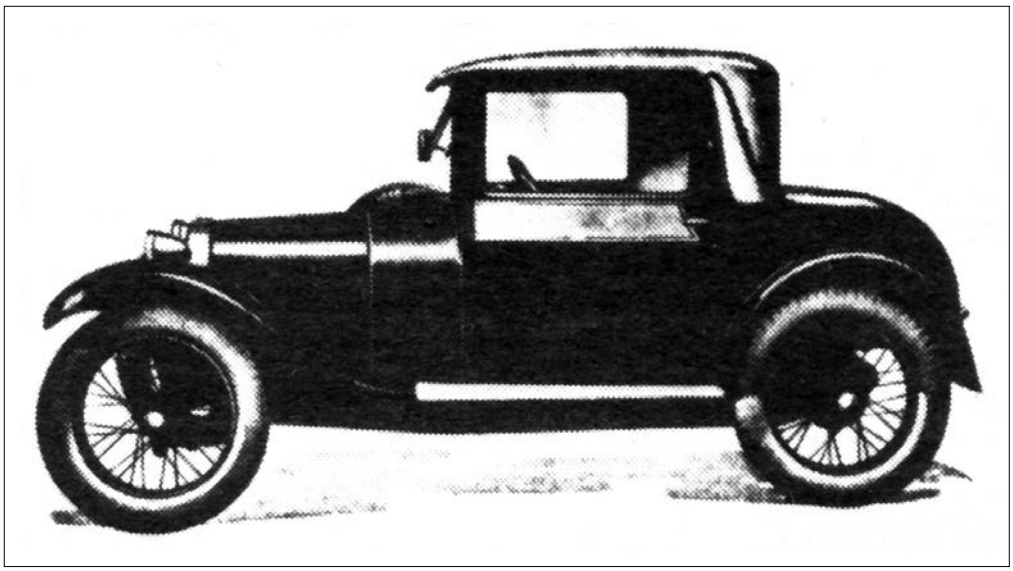


Předchůdce malých Aerovek – ENKA z roku 1928

Po návratu ze studijní zahraniční cesty spolu se svým bratrem Ing. Hostivítem Novotným začal v roce 1926 u pražské firmy Varvažovský v Dělnické ulici v Holešovicích pracovat na novém projektu malého – na délku měřil asi 3 m – automobilu poháněného dvoudobým vzduchem chlazeným jednoválcem o objemu pouhých 350 cm^3. V dílně továrny, která vyráběla lisy byly sestaveny první dva nebo tři prototypy budoucího oblíbeného lidového vozítka. V roce 1927 se Ing. Novotný se svým nedokončeným vozíkem přestěhoval z Dělnické ulice do dílny firmy Košař a spol. v Osadní ulici v Libni a tady dořešil způsob přenosu hnací síly motoru na kola zadní nápravy, ke které umístil i třístupňovou převodovku, zatímco motor zůstal klasicky pod přední kapotou líbivé karoserie.

Ta pro změnu vznikla v malé karosárně kdesi v Kobylisích a byla zajímavá jednak tím, že dvířka byla nahrazena okrouhlými výřezy, a přes to, že vzduchem chlazený motor se obešel bez chladiče, měla masku, která předstírala, že vůz se bez chladiče zcela určitě neobejde. Vozík byl konečně hotový a i přes malý objem motoru byl schopen dosáhnout až 50 km/hod, ale Ing. Novotný neustále pracoval na jeho zlepšení.

Mezitím se spojil s podnikatelem Kolandou, nejstarším synem pražské tiskařské rodiny, který přinesl potřebný kapitál, a firma se stěhovala znovu zpátky do Karlína, tentokrát do nových prostor v průmyslovém objektu Štrasburk, a také dostala nové jméno – „Továrna na automobily F. Kolanda“, i když ještě koncem srpna roku 1928 jste se mohli v časopise Motor Revue dočíst, že: „Známá továrna speciálních nástrojů, strojů a přístrojů, firma Košař, uváděná pod jménem Enka, se chystá k výrobě prvé série asi 150 malých automobilů.“ Značku NK v uzavřeném kruhu však nesly první automobily vyrobené „Továrnou na automobily F. Kolanda“ a písmena neznamenala zkratku názvu „Nástrojárna Košař“, nýbrž šlo o první písmena jmen Novotný – Kolanda.

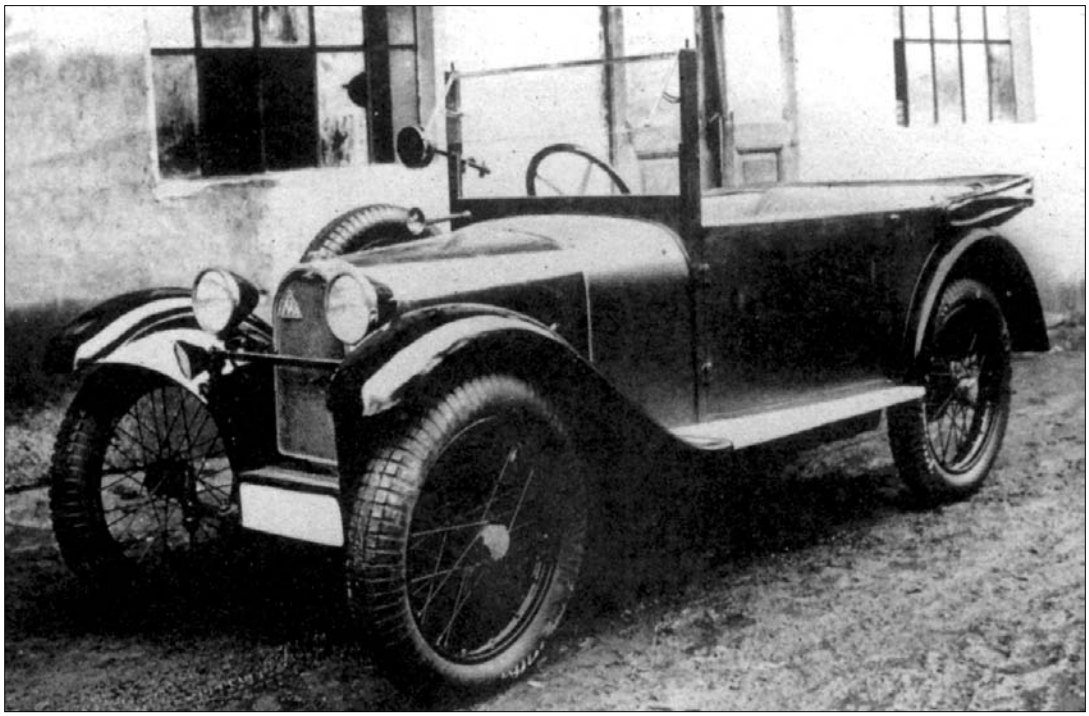


S uzavřenou střechou působila ENKA jako malé úhledné tzv. „business coupé“.

Karoserie první sériové „Enky“, jejíž výroba byla zahájena někdy ve druhé polovině roku 1927, byla rovněž otevřená a dvoumístná, ale vzadu bylo ještě nouzové sedátko pro třetího cestujícího a obloukovité výřezy usnadňující nastupování byly nahrazeny dvířky umístěnými na levou stranu, zatímco volant byl vpravo. Také v přídi vozu už nebyla pouhá imitace chladiče, protože pod motorovou kapotu se nastěhoval dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec o objemu 499 cm^3 s hliníkovou snímatelnou hlavou, hliníkovým pístem a bohatě dimenzovanými válečkovými a kuličkovými ložisky o výkonu cca 7,35 kW (10 k). Palivová nádrž na 16 litrů benzinu se nacházela na příčné stěně mezi motorem a prostorem pro cestující a palivo stékalo k horizontálnímu karburátoru samospádem. Vůz byl vybaven elektrickým spouštěčem Bosch-Bendix a dynamoakumulátorovým zapalováním s cívkou a přerušovačem.

Hnací sílu přenášela spojovací hřídel přes kuželovou spojku a třírychlostní převodovku se zpátečkou na zadní nápravu. Řízení s volantem na pravé straně bylo samosvorné šnekové. Pérování zajišťovala vpředu i vzadu čtvrteliptická péra s třecími tlumiči a drátová kola byla obuta do balonových pneumatik Dunlop-Dort. Obě brzdy, ruční i nožní, byly na sobě vzájemně nezávislé a působily pouze na zadní kola. Třímístný vůz s karoserií Wey-

mann měl dvířka jenom na levé straně a o ochranu cestujících před nepohodou se starala skládací střecha z nepromokavého plátna s vyklápěcím sklem vpředu a celuloidovým prosklením bočních oken. V pozdějších letech dostaly vozy světelnou výbavu, montážní svítilnu, rychloměr s denním i celkovým počitadlem, hodinky a táhlo vzduchové klapky karburátoru. Elektrická houkačka, tlumiče pérování a zámek dvířek byly za příplatek.

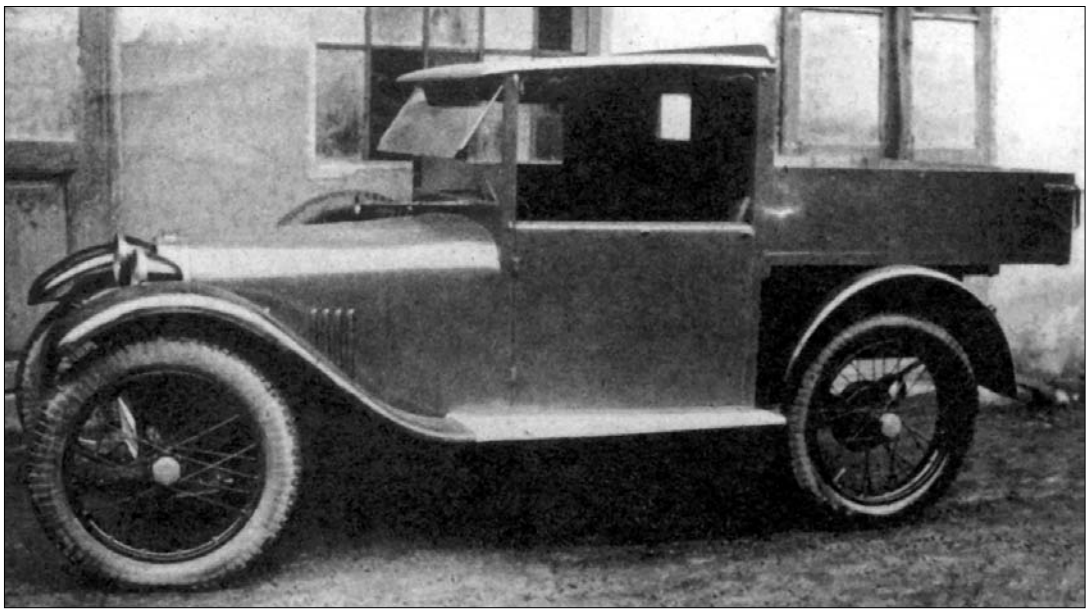


Sériové provedení ENKY vyráběné továrnou na automobily F. Kolanda

Na svůj vzhled jezdil malý vozík poměrně čile a se třemi osobami dosahoval rychlosti až 75 km/hod při spotřebě asi 7 litrů na 100 kilometrů. Výrobce dodával na trh vůz ve dvou provedeních, a to jako otevřený se skládací střechou pro tři osoby nebo zavřený s limuzínovou karoserií, jejíž pevná střecha s posuvnými bočními okny byla odnímatelná. Ten se prodával za 23 000 Kč. Existovala dokonce i provedení určená pro malé živnostníky s užitkovou nástavbou, která se dala jednoduše připevnit na otevřený vůz a pak z něj zase sejmout. V podobě Enky se Ing. Novotnému podařilo ztvárnit představu lidového automobilu už od počátku konstruovaného stejně jako velké a patřičně drahé automobily, ovšem s ohledem na dosažení co nejnižších provozních nákladů. Tímto způsobem vznikl nejekonomičtější automobil své doby s minimálními nároky na údržbu, spotřebu paliva i prostor k parkování a v roce 1928 už několik těchto vozíků jezdilo po Praze dokonce jako taxi.

Podle soudobých pramenů bylo vyrobeno asi 25 kusů tohoto vozu, ve skutečnosti možná i více, ale malý výrobce to měl v Čechách už tehdy těžké a bylo zřejmé, že i když malá Enka dosáhla mezi motoristy jisté popularity, není v silách malé dílny uspokojit zájem zákazníků ani co do počtu vyrobených kusů, ani co do kvality a výbavy jednotlivých vozů. Zájem Aerovky přišel v pravý čas, a i když koncepce Enky plně odpovídala představám jejích vedoucích pracovníků, bylo jasné, že pro velkosériovou výrobu na skutečně profesionální bázi bude nutné nejen připravit potřebnou výkresovou dokumentaci, ale i upravit konečný vzhled nového malého lidového vozu produkovaného renomovanou továrnou.

O tom, jak se z Enky stala aerovka, existuje hezká legenda. To se údajně jednoho podzimního dne roku 1927 vracel z centra Prahy obchodní ředitel firmy Aero Václav Šorel. U křižovatky na Balabence byl jeho velký vůz Fiat předjet malým vozíkem, který odpovídal přesně tomu, co by Aerovka potřebovala jako doplňkovou výrobu k už zavedené produkci letadel. Nařídil svému šoférovi, aby malý vozík dohnal a přinutil jej zastavit. Za volantem autíčka neseděl nikdo jiný než samotný konstruktér Ing. Břetislav Novotný, a když se uklidnil z rozčilení nad riskantním manévrem panského kočáru, nechal se přesvědčit ke schůzce na další sobotu, aby mohl pan Šorel osobně vyzkoušet kvality sympatického vozítka. Celá věc nakonec dopadla tak, že od dosavadního výrobce Enky byla odkoupena celá rozpracovaná série a do služeb nového výrobce přešel dne 1. 12. 1927 samozřejmě i konstruktér Enky Ing. Břetislav Novotný.



ENKA existovala i v provedení jako malý nákladďáček pro drobné živnostníky.

První vozy vyrobené v Aerovce byly smontované z dílů, které letecká továrna převzala od původního výrobce, ale už za pět měsíců po přijetí Ing. Novotného do Aerovky, přesněji 1. května 1928, byl dokončen první prototyp a do konce roku 1928 vznikl další s označením Aero 10 HP, odlišující se od původní Enky některými karosářskými úpravami a jednodušší přední nápravou. Ani zdaleka však ještě nebylo vyhráno. Ve vzpomínkách pamětníků byl červený vozík svým vzhledem připomínající zmenšenou Bugatti tak trochu jankovitý. Při akceleraci trpěl silnými vibracemi a jen málokdy se dokázal vrátit ze zkušebních jízd vlastními silami. Nicméně 7. května 1929 byl vývoj ukončen a první malá aerovka byla připravena zahájit své vítězné tažení československými silnicemi.

Ještě předtím však bylo nutné zajistit prostory, ve kterých bude přírůstek výrobního programu až dosud čistě letecké továrny vyráběn. Aerovce patřily moderní výrobní prostory postavené v letech 1924 až 1925 v Praze-Vysočanech, zahrnující budovu pro montáž o rozměrech 80×100 m, provozní dílny pro zámečníky a truhláře, soustružnu, lakovnu, sklad, kontrolu, kanceláře a samostatně stojící kotelnu, kuchyni, jídelnu a garáže. Pro výrobu automobilů byla po obvodu hlavní budovy přistavěna ještě další čtyřpodlažní s nákladním výtahem, soustřeďující jak výrobní provozy, tak kanceláře, a později byly ještě pronajaty další garáže sloužící jako čalounické

dílny. Firemní servis byl zařízen rovněž v pronajatých prostorách v Karlíně a nedaleko centra Prahy na Poříčí bylo otevřeno obchodní zastoupení automobilové výroby značky Aero. A teď už se mohlo doopravdy začít.

Technické údaje automobilu ENKA	
počet kusů	cca 25 automobilů v roce 1928
motor	kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec o objemu 499 cm^3
výkon	7,4 kW (10 k)
převodovka	třístupňová u zadní nápravy
rozvor	2150 mm
rozchod	1000 mm
rozměry	3100 mm / 1150 mm / 1400 mm (délka / šířka / výška)
hmotnost	350 kg
největší rychlost	75 km/hod
spotřeba paliva	7 l / 100 km

Brzy se mělo ukázat, jak šťastnou ruku měl obchodní ředitel Aerovky, když zvolil pro rozšíření výrobního programu malý vozík Ing. Novotného. Aerovka se v předválečném Československu stala doslova kultem, o kterém se dá říci, že přetrval až do dnešních dnů. Nebýt šťastné shody okolností, mohla Enka jenom rozšířit řadu dnes už téměř zapomenutých pokusů o výrobu levného lidového automobilu.