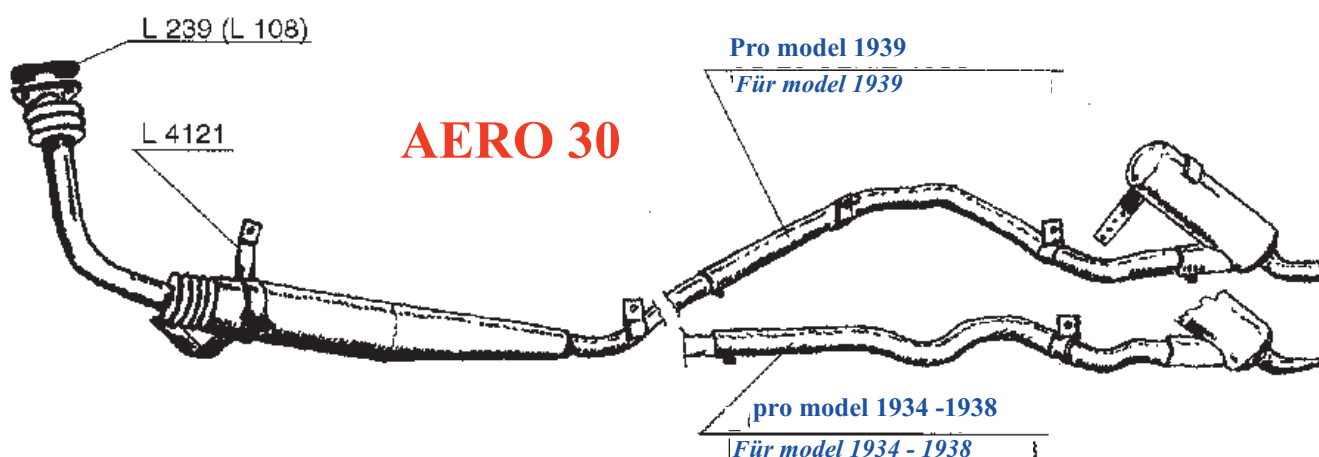


# Výfuky

# AERO

# Auspuff



Kč 24150,- **Aero 30** - Kompletní výfuk (tři díly); *Aero 30 - Auspuff komplett (3 Teile)*  
 bez držáku předního tlumiče (ohne L4121)

15500,-Kč Přední tlumič výfuku s potrubím, vlnovcem a přírubou

L 4121 Kč 540,-

Držák tlumiče výfuku (A30,50)

Halter für Auspuffdämpfer (A30,50)

AERO 30 - Kč 9950,-

AERO 50 - Kč 11750,-

Přední tlumič bez potrubí

AERO 30,50 - Kč 2680,-

Trubka bez koncovek -Kč1550

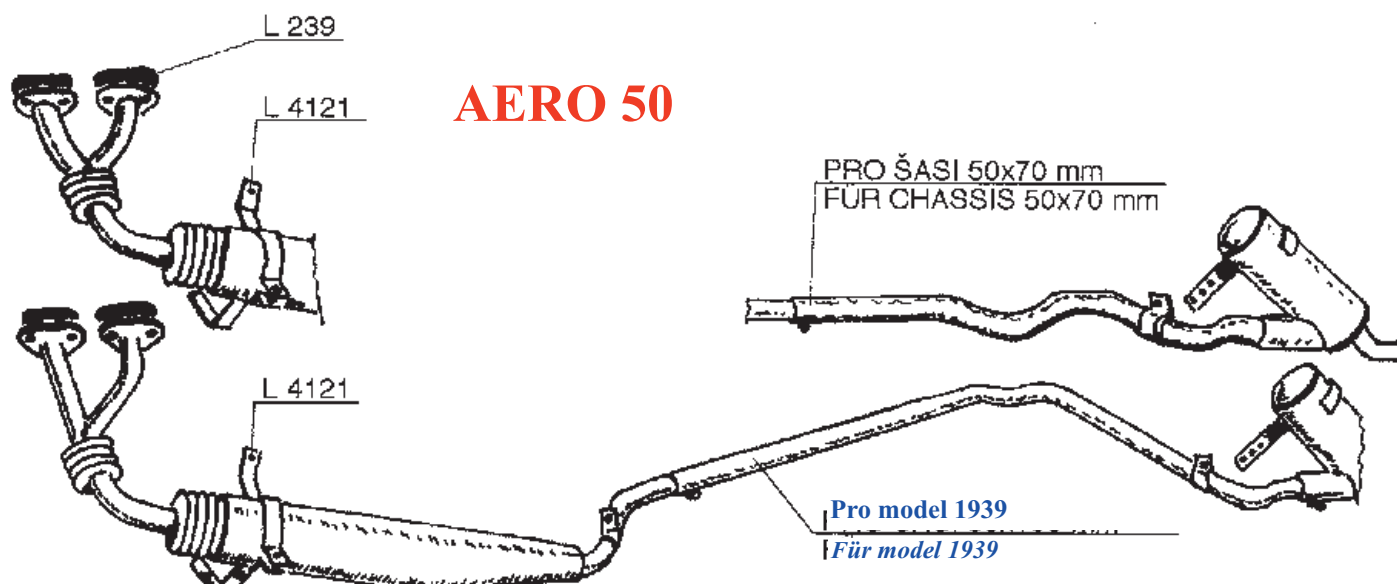
,-Prostřední díl výfuku

AERO 30 - Kč 5650,-

AERO 50 - Kč 7250,-

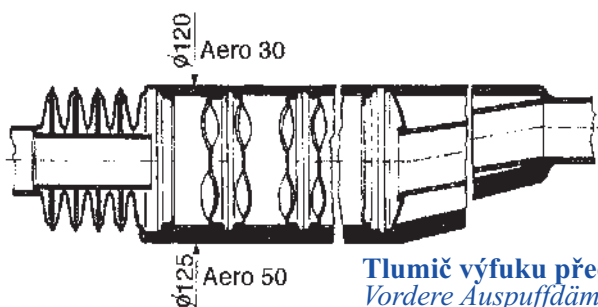
Zadní tlumič Hinterer Auspufftopf komplett

**! Při zaslání výfuků AERO 30,50 na dobírku + 1170 Kč = balné !**



Kč 29560,- **Aero 50** - Kompletní výfuk (tři díly) ; *Aero 50 - Auspuffskomplett (3 Teile)*  
 bez držáku předního tlumiče,- (ohne L4121)

19500,-Kč Přední tlumič výfuku s potrubím, vlnovcem a přírubami



**Tlumič výfuku přední (AERO 30, 50)**  
*Vordere Auspuffdämpfer (AERO 30,50)*



AERO 30,50- Vlnovec přední  
 AERO 30,50- Vlnovec zadní

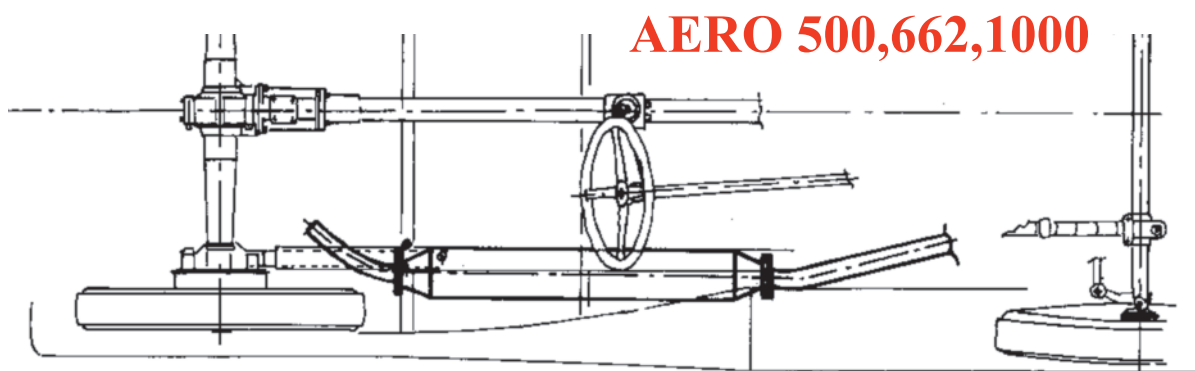
Kč 2250,-  
 Kč (2250,-) -doprodáno

AERO 30,50- Příruba výfuku-tříděrová Kč 430,-  
 AERO 30,50- Příruba výfuku-dvouděrová Kč 350,-

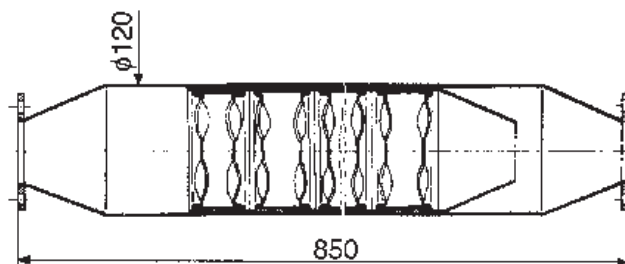
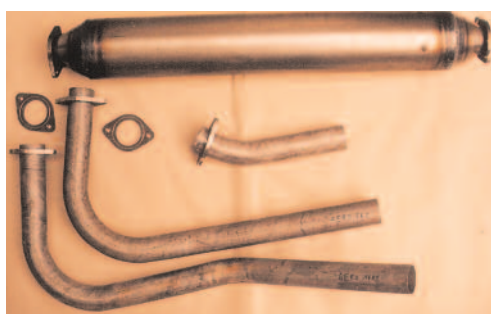
## Výfuky

## AERO

## Auspuff



### AERO 500,662,1000 -Výfuky - Auspuff



8980Kč, Tlumičvýfuku(A500,A662,A1000),Auspuffdämpfer

1450Kč, Příruby a výfuk. trubka přední (A662)  
Auspuffbogenrohre mit Flansche (A662)

1450Kč, Příruby a výfuk. trubka přední (A1000)  
Auspuffbogenrohre mit Flansche (A1000)

A417 185Kč,- Těsnění přírub výfuku,-  
Dichtung für Auspuffflansch

565Kč,- Zadní koleno výfuku s přírubou,  
Hintere Auspuff (Bogenrohr) mit Flansch  
(A500,A662,A1000),

6860Kč, Příruby a výfuk. trubky přední (A500)  
Auspuffbogenrohre mit Flansche - vordere

Kč 350,- Náhradní příruba výfuku(AERO 500,A662,A1000)

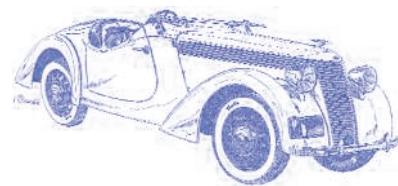
### při objednávce uvádějte :

- katalogové číslo + název
- adresu + mobilní telefonní číslo
- u mnoha zásilek lze vybrat doručování v dopoledních, nebo odpoledních hodinách
- díly jsou zasílány jako balík do ruky, nebo na poštu (při uvedení t.č. vám pošta zašle oznámení o termínu doručení - a ten si můžete dle potřeby změnit).
- ceník dobírek je v dodacích podmínkách

## Výfuk

## JAWA-MINOR 1

## Auspuff



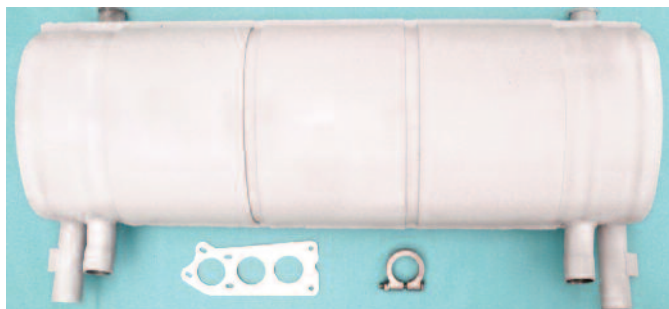
Tlumič výfuku JAWA-MINOR-1, Auspuffdämpfer Kč 10070,-

## Výfuky

## TATRA

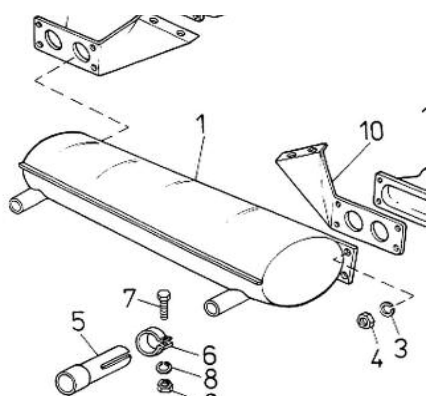
## Auspuff

### TATRA 613



- 441 0 7590 056 Kč 26300,- Tlumič výfuku.- Auspuffdämpfer
- 441 0 3222 052 4 Kč 460,- Konzola tlumiče výfuku -nerez,-  
Konzole zum Auspuffdämpfer
- 441 0 2939 055 4 Kč 550,- Svorka -nerez,- Klemme

(1+1), (1+1), 2x, (1+1) -díly výfuku,- Auspuffteile TATRA 613



2x, 2x, 4x, 2x, 2x, 2x, (4x, (4+4+4), (2+4),)

- 107 590 0654 Kč 24600,- Tlumič výfuku.- Auspuffdämpfer
- 103 224 0014 Kč xxx,- Konzola tlumiče výfuku pravá -nerez,-  
Konzole zum Auspuffdämpfer-rechte
- 103 224 0024 Kč xxx,- Konzola tlumiče výfuku levá -nerez,-  
Konzole zum Auspuffdämpfer-linke



6x, 6x,

(2x - katalyzátor)



## Výfuková klapka,- Auspuffklappen



Prům.Durchm. 40 mm

- 115496 Kč 6450,- Vyfuková klapka používaná vozy TATRA- 11,  
12,30,57, - Auspuffklappen



## Výfukové soustavy dvoutaktních motorů

Vlastníci těchto vozidel jistě vědí jak často se skutečná spotřeba liší od uváděné výrobcem a přitom ve 30-letech se jezdilo na lihobenzín s nižší výhřevností než čistý benzín ( dnes jezdíme rychleji, což znamená větší spotřebu, ale dohromady s vyší výhřevností jsme opět přibližně na původních hodnotách).

V 70-letech jsem si koupil první aero 30 jezdil jsem za 10-12 litrů (při prům. rychl. asi 75 km/h), později jsem si pořídil i aero 50 a byl jsem překvapen spotřeba byla stejná.

Koncem 80-let jsem začal vyrábět díly na aerovky a zabývat se tím jak vše bylo v originále a také některé díly zkoušet.

Dělali jsme i zkoušku spotřeby vozu AERO 50 -limusína model 1939 s karburátorem solex 30. Toto vozidlo bylo vybaveno původním tlumičem sání a replikou originálního výfuku.

Při průměrné rychlosti 88 km/h na trase 305 km (Brno - Chrudim a zpět = dálnice, vrchovina, rovina - při dodržení 60. v obci) - naměřeno jen 10,5 l/100km což v postatě odpovídá údajům výrobce - 10,3 - proč ?

**Výfuky dvoutaktních vozidel tvoří celek s motorem.** Výfuk a motor byl u výrobce v průběhu výroby a zkoušek doladěván a jeho záměna za jiný typ vede obvykle k prudkému nárustu spotřeby a ztrátě výkonu.

Výfukové plyny opouštějící válec motoru vytváří tlakové vlny, které se šíří rychlostí zvuku výfukovým potrubím a na každé překážce (změna průměru potrubí, tlumící přepážka...) vytváří zpětný odraz, který postupuje proti směru spalin zpět do motoru.

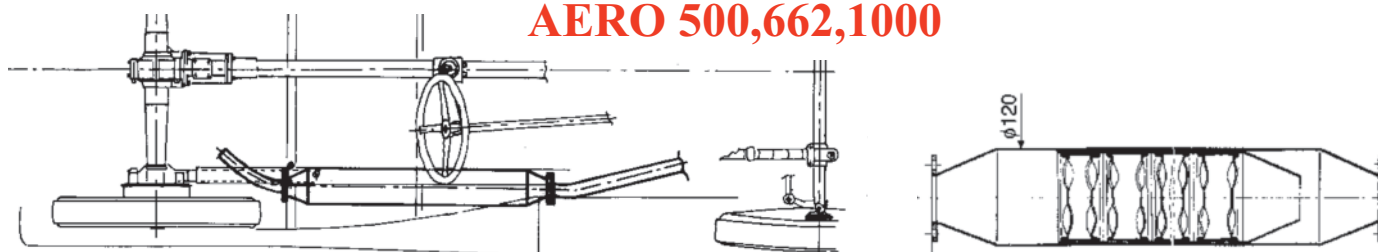
Nevhodným načasováním těchto tlakových vln dochází k poruchám průtoku plynů motorem. Snahou výrobců bylo najít optimální vzdálenost tlumiče od motoru, aby nedocházelo v potřebných otáčkách k propadu výkonu motoru. K zajištění nejlepšího chodu motoru hledali také optimální odpor a snažili se o vyrovnání průběhu výkonu v závislosti na otáčkách (u vozů aero k tomu využívali rotaci výfukových plynů, což vytvářelo sací efekt a podporovalo plynulost chodu motoru).

Zadní tlumiče sloužily převážně ke kultivaci chodu zvuku, u dvouválce hlavně k jeho vyrovnání.

### AERO 500,662,1000

tato vozidla tvoří samostatnou skupinu, která se liší z hlediska dnešního tématu jen typem motoru a prvním dílem výfukového potrubí. U pětistovky byl tvořen dvojicí trubek, které se spojují v jednu těsně před tlumičem. Na motorech 662 a 1000 ,je roura pouze jedna. První díl je ukončen přírubou, pak následuje těsnění před přepážkou karoserie, která tvoří držák tlumče, další těsnění a následuje tlumič, jehož příruba má otvory pro šrouby proříznuty pro snazší montáž. Tlumiče jsou pro všechny modely stejné. Vnitřek je tvořen soustavou vrtulí (18ks) pospojovaných do dvojic (připomínající konzervy) ovinutých páskem azbestu. Poslední díl je opět tvořen rourou směřující pod vůz na rozvodovku. Od r.1933 je možné za příplatek přikoupit další tlumič umístěný vzadu napříč (válcový tlumič tvořený pouze vstupním a výstupním potrubím bez dalších přepážek) - došlo pouze k vyrovnání zvuku).

### AERO 500,662,1000



Tlumič výfuku AERO 500, 662, 1000

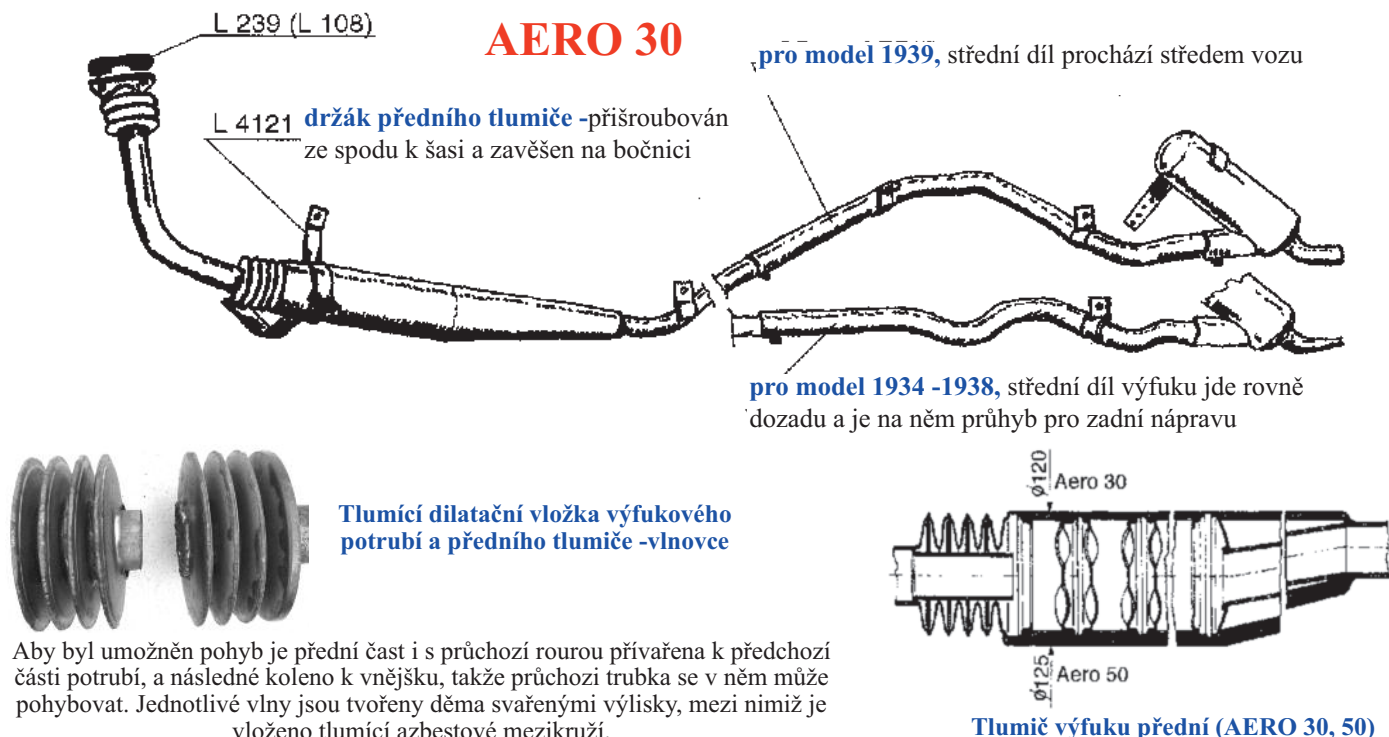


samostatná vrtule

dvojice tlumících vrtulí - AERO, která se obalí páskem azbestu, (aero 500,662,100 -9ks, aero 30,50 -7 ks.)

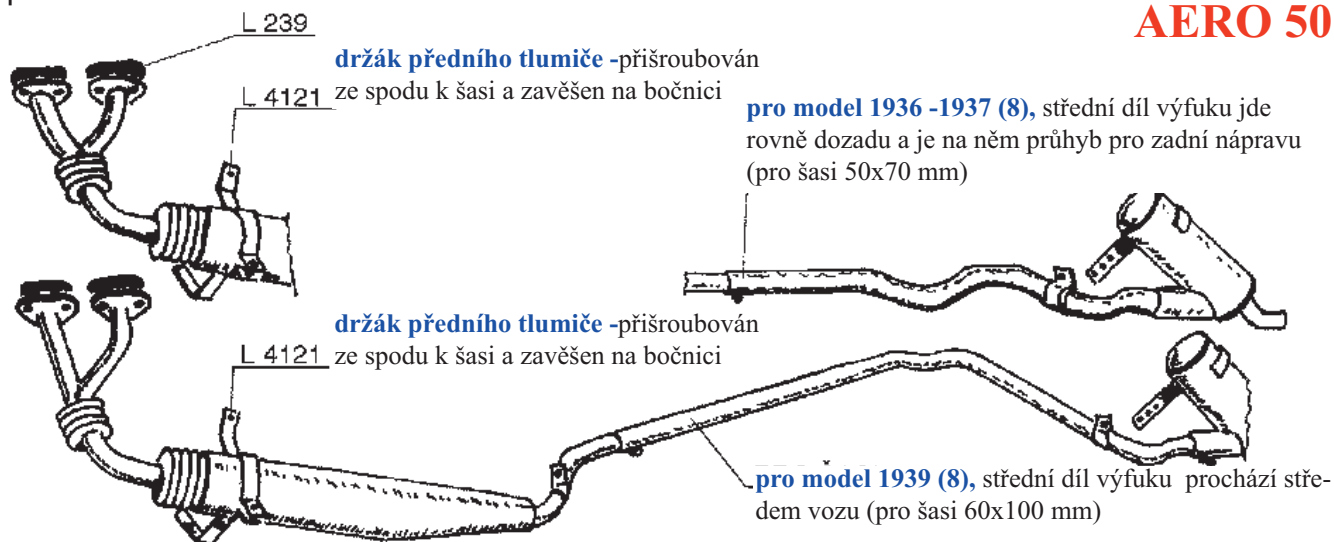
**AERO 30** - převzalo osvědčený princip tlumiče od menších aerovek, ale pevné spojení tlumiče s motorem bez tlumící- dilatační vložky se neosvědčilo a továrna zvala zákazníky do servisu a starý typ výfuku nahradila novějším s vlnovcem (později i dvěma).

Od poloviny roku 1934 je třícítka vybavena i druhým tlumičem pro vyrovnání zvuku (uvnitř válcového tlumiče je jedna přepážka-vrtulka podobná těm z př. tl.) umístěným pod zadním blatníkem.



Aby byl umožněn pohyb je přední část i s průchozí rourou přivařena k předchozí části potrubí, a následné koleno k vnějšku, takže průchozí trubka se v něm může pohybovat. Jednotlivé vlny jsou tvořeny dvěma svařenými výlisky, mezi nimiž je vloženo tlumící azbestové mezikruží.

**AERO 50** - vychází aerovky 30, tlumiče jsou vybaveny pro lepší tepelnou izolaci dalším azbestovým obalem a zadní tlumič nemá pro snížení odporu tlumící přepážku, ale má pouze vstupní a výstupní rouru.



### Zásady výběru typu výfuků aero a montáž :

- u aero 500,662,1000 se u prvního dílu výfuku zakrátí délky podle konkrétního auta a příruby přivaří na vozidle,
- u aero 30,50 přední tlumič je **pevně** pomocí držáku L4121 spojen s karoserí -montáž přes silenbloky je nepřijatelná
- u aero 30 jsou kamínka na motoru s **dvouděrovou přírubou** (šrouby 8, nebo 10mm), nebo s **3-děrovou přírubou** (pozor kamínka jsou ve třech **délkách** asi (10 - 12), 24, asi 70 cm
- u aero 50 je přední část potrubí ve tvaru pravidelného V, nebo nepravidelného -vzájemně nezaměnitelné (jiné úhly a hlavně délky)
- montáž se provádí 1.-první díl, 2.-zadní díl, 3.-upraví se délka výstupu s předního tlumiče a zakrátí konec středního dílu. Držáky se navaří podle otvorů v šasi. Zadní tlumič se zakrátí asi na 2 cm za blatníkem, aby případný olej neznečistoval blatník.



# Classic Show Brno

Výstava a veletrh historických vozidel

17.–19. 3. 2017

BVV Brno • Pavilon A

Pořádá Atelier Kupka, vydavatel časopisu Motor Journal

w w w . C l a s s i c S h o w . c z

