

80. - 90. léta

Národní podnik AVIA, k němuž patřily i pobočné závody v Brně, Ivančicích a Žilině, byl v roce 1986 začleněn do Oborové hospodářské jednotky společně s podniky Praga, BSS, Metaz a Kutná Hora. V souvislosti s vydáním zákona o státním podniku byl k 1. červenci 1988 ustaven nový státní podnik AVIA koncern, sestávající z koncernových podniků Avia, Praga, BSS a Dačické strojírny. V základním závodě AVIA Letňany byly vyráběny



motory a kabiny a byla prováděna montáž všech podvozků. Část těchto podvozků byla vybavena valníkovou nástavbou a vyráběly se vozy s karoserií furgon. Závody Brno, Ivančice a Žilina montovaly na podvozky účelové nástavby. Závod Kutná Hora vyráběl všechny nápravy pro vozy AVIA. Základním sortimentem k.p. Praga byly převodovky pro nákladní automobily a autobusy a řada dalších dílů pro automobilový průmysl. V k.p. Dačické strojírny byly vyráběny autodíly pro naše automobilky. Sortiment nástaveb se neustále rozšiřoval, byly vyráběny nástavby skříňové, izotermické, s chladicím agregátem, montážní plošiny, kontejnerové, sklápěče, odtahová vozidla, atd. Na podvozcích AVIA byly rovněž vyráběny v Bulharsku, Jugoslávii a Maďarsku malé autobusy.

V roce 1989 došlo k rozpadu koncernu na samostatné podniky. V letňanské Avii došlo v tomtéž roce k zavedení montáže furgonů A21 FC z lisovaných dílů. V roce 1993 byla zahájena výroba vozů AVIA s motory s turbodmychadlem pod označením A21T a A31T. U těchto vozů byl zároveň zvýšen výkon motoru na 65 kW, splňující normu EURO I. Následně byl vyvinut motor se zvýšeným výkonem 76 kW (resp. 85 kW) s mezichladičem, plnicí předpisy EURO II. Byl změněn i podvozek, zesílena celá hnací skupina, zavedeno servořízení, změněn brzdový systém, vylepšen interiér kabiny a byly zvýšeny technické parametry vozidla.

V roce 1992 byla AVIA transformována na akciovou společnost a vznikla také nová společnost Avia - Hamilton Standard pro výrobu leteckých vrtulí s akciovým podílem Avia. Produkce vrtulí byla o rok později přesunuta z letňanského závodu do nových provozů poblíž Staré Boleslavi. Tím v Letňanech definitivně skončila letecká výroba.

Firma AVIA byla ve dvou vlnách ze 66 procent privatizována českými subjekty. Pro další rozvoj firmy vláda hledala zahraničního investora. Příslušná jednání probíhala s několika zájemci. V první řadě s francouzskou automobilkou RENAULT, s níž byly letité dobré zkušenosti, následně s německou firmou MERCEDES-BENZ. Vítězem veřejné soutěže se však v roce 1995 stala jihokorejská firma DAEWOO, která společně s rakouskou firmou STEYR utvořila konsorcium, které odkoupilo 50,2 procenta akcií Avie, čímž se stalo majoritním vlastníkem firmy. O rok později společnost změnila své

obchodní jméno na DAEWOO AVIA, a.s. V tomtéž roce se společnost stala i výhradním dovozcem a distributorem vozů DAEWOO pro českou republiku.

V roce 1997 ještě byla realizována poslední významná modernizace u vozů AVIA řady A. Na trh byly uvedeny typy AVIA A 60/ 65/ 75/ 80. Tyto vozy měly zcela nový podvozek s nýtovaným rámem, tuhou přední nápravou, předními kotoučovými brzdami, menšími koly 205/75 - 17,50" a motory EURO II o výkonech 76 kW nebo 85 kW. Vozy byly vybavovány pětistupňovými a šestistupňovými převodovkami. Kabina měla nový interiér, modernizovaný vzhled a především byla sklopná. Od zahájení výroby v roce 1968 až do jejího ukončení, které nastalo 13. listopadu 2000, opustilo montážní linku letňanské automobilky zhruba 250 000 vozidel AVIA modelové řady A, která jsou dodnes hojně zastoupena na našich silnicích. V letech 1997-1999 byla v letňanské automobilce také prováděna montáž lehkých užitkových vozů LUBLIN a LUBLIN II dovážených v rozloženém stavu z firmy DAEWOO MOTOR POLAND.

Zároveň pokračovaly práce na zcela novém výrobku. Nový management DAEWOO AVIA si vytýčil náročný úkol - vyvinout a zavést do výroby zcela nový nákladní automobil střední tonáže, pokrývající hmotnostní kategorii od 6 do 9 tun konstruovaný tak, aby byl plně konkurenceschopný na západních trzích. Nejvýznamnějším novým prvkem tohoto vozidla je jeho kabina, která doznala zcela nového designu a poskytuje maximální komfort pro řidiče i posádku. Na vývoji nové kabiny a jejího interiéru se podíleli designéři DAEWOO v Anglii, zatímco za koordinaci projektu, vývoj motoru a podvozku byli zodpovědní odborníci z vývoje automobilů DAEWOO AVIA. Nový vůz, známý pod názvem AVIA řady D, měl na českém trhu svou premiéru koncem roku 2000. Významnou změnou je osazování vozidel AVIA řady D 60/90 novými pohonnými jednotkami, jež plní legislativní požadavky předpisu EHK R49-03 bez nutnosti recirkulace výfukových plynů. Jedná se o motor vlastní konstrukce a výroby, nesoucí označení AVIA D432.100 a anglický motor CUMMINS ISBe 150 30. Motor CUMMINS se svou plošší momentovou charakteristikou uplatní své přednosti zejména při dopravě na delší vzdálenosti. Od roku 2002 nabízí výrobce u vozidel dva typy převodovek od německé firmy ZF. Jedná se o pětistupňovou převodovku ZF S5-42 a šestistupňovou převodovku ZF S6-850.

60. léta

Nejprve se podnik soustředil na montáž vozidel T-805. V roce 1961 podnik přešel na výrobu nákladních automobilů střední tonáže Praga V3S a S5T. Legendární terénní třítuna V3S byla ve výrobním programu Avie až do roku 1988. Vůz se vyráběl jako valník, ale také s nejrůznějšími druhy nástaveb. Plně využíval své konstrukce určené pro mimořádně těžký provoz a terén v armádě, na staveništích, v lesích a v jakékoliv činnosti, kde byl vyžadován vysoký výkon za nejobtížnějších podmínek.



Mezi modifikace Pragy S5T patřil i tahač návěsů S5T-TN s trambusovou kabinou. V roce 1963 byla zahájena výroba podvozkových skupin pro obrněný transportér OT 64 (SKOT). Jeho výroba probíhala ve spolupráci s podniky Praga, Tatra, ale také s polskými výrobci.

V roce 1965 se začaly projevovat strukturální změny požadavků na domácím i zahraničním trhu nákladních automobilů malé tonáže. V Avii byla zvažována cesta vlastního vývoje nebo využití vhodné licenční strategie. Nakonec byla přijata nabídka francouzské automobilky Renault-Saviem na dva typy nákladních automobilů. Na podzim roku 1968 začaly vyjíždět z montážní linky první výrobky. Větší vůz měl označení Renault-Saviem SG 4 Super Galion (pozdější AVIA A30) a menší SG 2 Super Goelette (pozdější AVIA A15). Nová výroba a její rozsah si vyžádaly novou výstavbu i modernizaci stávajících provozů podniku. Postaveny byly nové velké haly s moderním zařízením a AVIA se tak zařadila mezi největší československé automobilky. Roční výroba dosahovala počtu 17 tisíc vozů. V průběhu let se výroba vozidel AVIA neustále modernizovala. Objem vznětového motoru se zvýšil z původních 3,32 na 3,6 l a byly prováděny úpravy prakticky všech skupin vozu. Z automobilu AVIA A30 se v roce 1983 vyvinula AVIA A31 a furgon AVIA A15 (později A20) se změnil na vůz AVIA A 21. V letech 1974-78 se pracovalo na modernizaci typů A20, 30, 40 s malými koly, rekonstruovanými nápravami, novou přístrojovou deskou, vylepšeným interiérem kabiny atd.

Poválečné období

Brzy po skončení války byla v Avii zavedena výroba vstříkovacích čerpadel, trysek a valivých ložisek pro nákladní automobilovou dopravu. V závodě se rovněž prováděly opravy nákladních vozů. V rámci poválečné reorganizace československého průmyslu bylo následně rozhodnuto, aby AVIA plně přešla na výrobu nových nákladních automobilů. Již v roce 1946 byl připraven prototyp vozu Škoda R-706 a v roce 1947 byla vyrobena první série automobilů a autobusů.



Tyto výrobky se s úspěchem vyvážely do řady zemí.

V roce 1952 se Avie znovu vrátila k letecké výrobě. Zahájena byla také výroba leteckých motorů a vrtulí. Po sovětských bojových letadlech B-33 byla v roce 1954 zahájena výroba největších v Československu vyráběných dopravních letadel IL-14. Základní typ byl několikrát konstrukčně přepracován a bylo docíleno zvětšení počtu míst z 18 na 42 a zároveň vznikly i další verze. Činnost Avie v oblasti finální letecké výroby skončila v roce 1963, nadále byla zachována pouze výroba leteckých motorů a vrtulí. AVIA se měla stát moderní automobilkou.

Období 1940 – 1945

Okupací Československa skončila jedna slavná etapa historie Avie. Letecká výroba se však ani během druhé světové války nezastavila. Za řízení německých úřadů podnik pokračoval ve výrobě letadel Arado a leteckých motorů Argus. Později došlo k zavedení výroby a montáže motorů Daimler 605 a 606, což přineslo nutnost vybudování nových provozů motorárny a kalírny.



Ještě po válce vznikly další verze letadel. Jednalo se o proudový letoun Me 262, dále dvoumístná sportovní letadla Av 36 a Av 236, ale i o přestavby dopravních letounů DC 2 - Dakota, jež využívaly Československé aerolinie.

Období 1919 - 1939

Rokem 1919 se datuje vznik firmy AVIA. Jejími zakladateli byli inženýři Pavel Beneš a Miroslav Hajn, kteří v dílně starého cukrovaru v pražských Vysočanech nejdříve začali s opravami letadel a už o rok později zkonstruovali první dvousedadlový letoun AVIA BH 1. V roce 1923 se AVIA přestěhovala do nových, poměrně dobře vybavených dílen v Holešovicích. Zde se zrodily další typy slavných letadel. Zejména jednoplošníky BH-7, BH-9 a BH-11, který získal Avii pohár COPPA d' ITALIA. Typem BH-17 byla zahájena éra dvojplošňíkových stíhaček AVIA. Poté následovaly v roce 1925 stíhačky BH-21 a v roce 1929 akrobatické varianty BH-22 a BH-33. Posledně jmenovaný stíhací letoun je považován za jeden z nejlepších té doby na světě a svým pilotním uměním ho proslavili škt. Malkovský a Mareš. V roce 1926 bylo zavedeno do výroby i dopravní letadlo AVIA BH-25 pro dvoučlennou posádku a pět cestujících.

V letech 1928-29 přešla AVIA do koncernu ŠKODA a o rok později odešli inženýři Beneš a Hajn do letadlového oddělení ČKD Praha jako šéfkonstruktéři. Výroba letadel pokračovala i po přestěhování firmy do nových moderních prostor v Letňanech koncem roku 1931. V té době se AVIA stala největším leteckým podnikem v zemi. Novým šéfkonstruktérem byl jmenován ing. Novotný. Jeho prvním typem se stala stíhačka B-34, která v roce 1933 dospěla až ke slavné B-534, jíž byla vybavena naše armáda. Nemalý podíl na dobrém jménu Avie měly i sportovní výsledky získané na akrobatických letadlech B-

122 (1934), resp. B-422, jež proslavili piloti Novák, Hubáček, Široký a Ambruž. Posledním úspěšným předválečným typem v Avii byl v sovětské licenci vyráběný bombardér SB-2 označený jako B71.