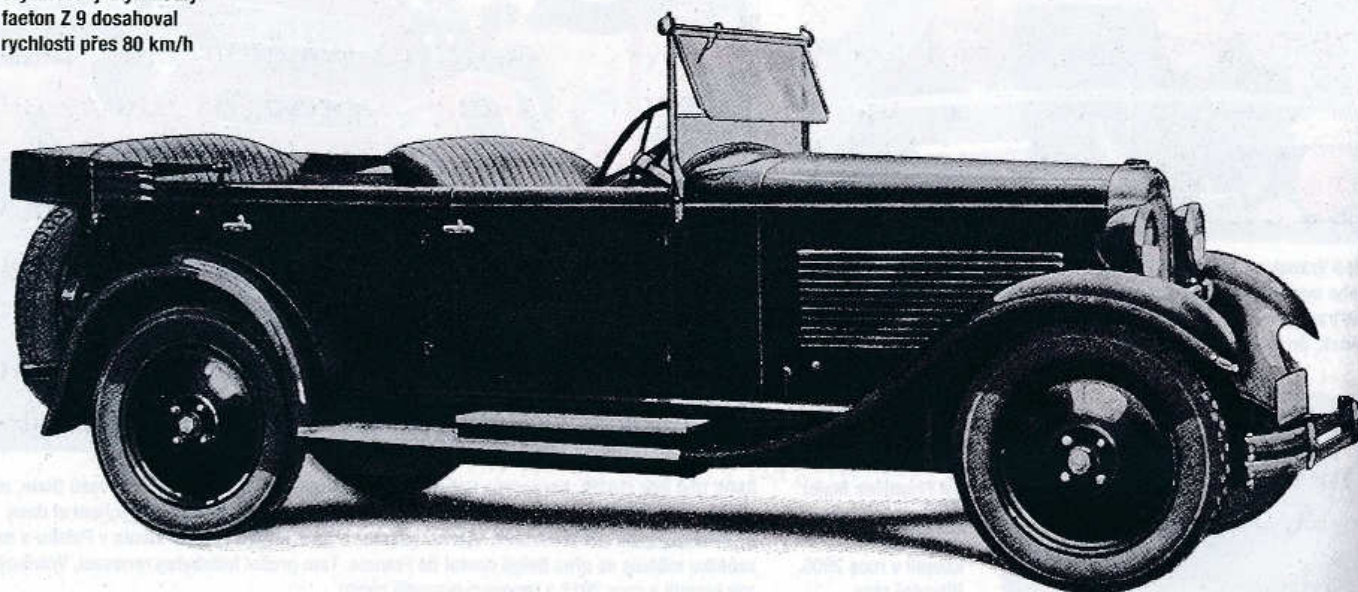


Čtyřdveřový čtyřmístný
faeton Z 9 dosahoval
rychlosti přes 80 km/h



DRUHÁ ZETKA

V říjnu 1929 představila brněnská Zbrojovka na pražském autosalonu svůj druhý typ s označením Z 9, vůz klasické koncepce s dvoudobým dvouválcem litrového objemu. Výroba Z 9 začala na jaře 1930, do léta 1932 jich vzniklo jen 850.



JAN TUČEK

Foto: archiv Jana Popelky a Ing. Jana Černého

Zbrojovka od roku 1926 vcelku úspěšně prodávala poněkud spartánsky pojatý typ Z 18 (viz AR 9/16), jehož výroba pokračovala souběžně s novou Z 9. Ta byla určena náročnější klientele, ochotné zaplatit vyšší cenu za pohodlnější a technicky dokonalejší vůz.

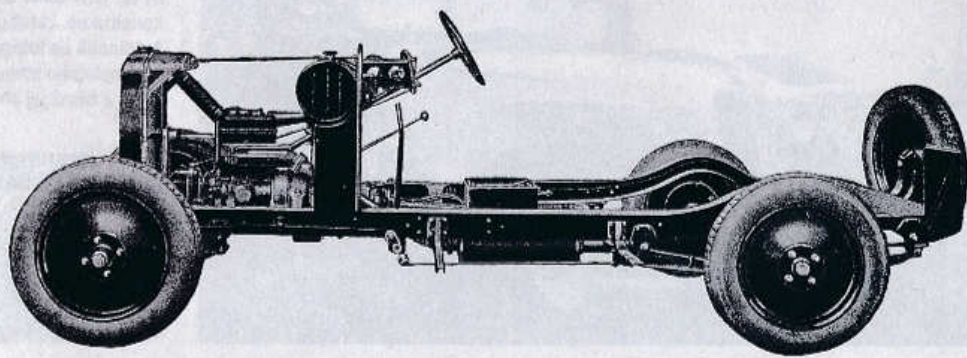
Z 9 převzala klasickou koncepci s oběma tuhými nápravami, dvoudobým dvouválcem uloženým vpředu a pohonem zadních kol, mohla se však pochlubit řadou zlepšení. Obě nápravy byly odpruženy podélnými půleliptickými listovými pery doplněnými vpředu i vzadu kapalinovými tlumiči, mechanicky ovládané bubnové brzdy už byly na všech čtyřech kolech. Oproti „osmnáctce“ měla Z 9 rozchod kol rozšířený o 60 mm na 1180 mm, přičemž rozvodovka zadní nápravy s kuželovým soukolím Gleason byla nově vybavena diferenciálem. Rozvor náprav 2650 mm zůstal nezměněn. Vodou chlazený dvoudobý dvouválec o objemu 993 cm³ měl rozvod pístem a rotačním šoupátkem, takže dával lehce zvýšený výkon 22 k (16 kW). Na motor navazovala

třístupňová převodovka. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V, motor byl opatřen elektrickým spouštěčem. Do válcovité nádrže umístěné na příčné stěně za motorem se vešlo 33 l paliva, tedy směsi oleje a benzínu v poměru 1:33.

Základ nabídky tvořil čtyřmístný čtyřdveřový otevřený vůz dlouhý 3950 mm, široký 1460 mm a vysoký 1450 mm. Měl skelet karoserie z tvrdého dřeva pokrytý povrchovými díly z ocelového plechu, standardně jej výrobce nabízel v černé barvě. Sedadla byla potažena anglickou umělou kůží hnědé

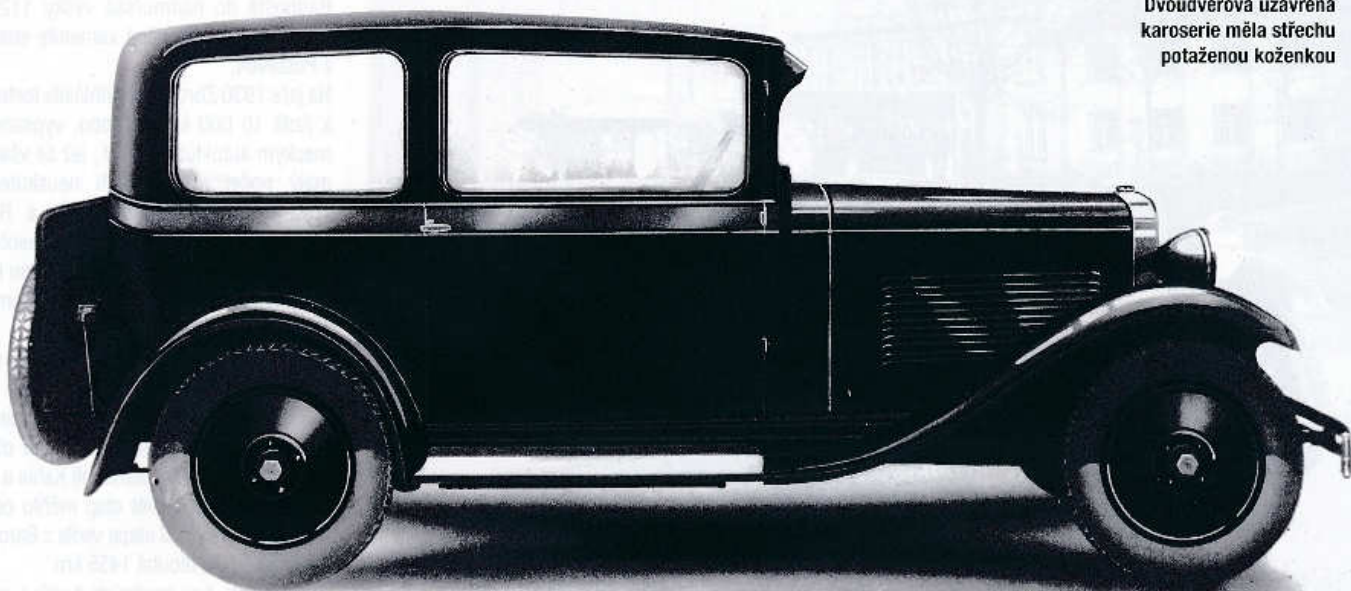


Reklamní kresba dvoudveřového uzavřeného vozu Z 9 z roku 1930

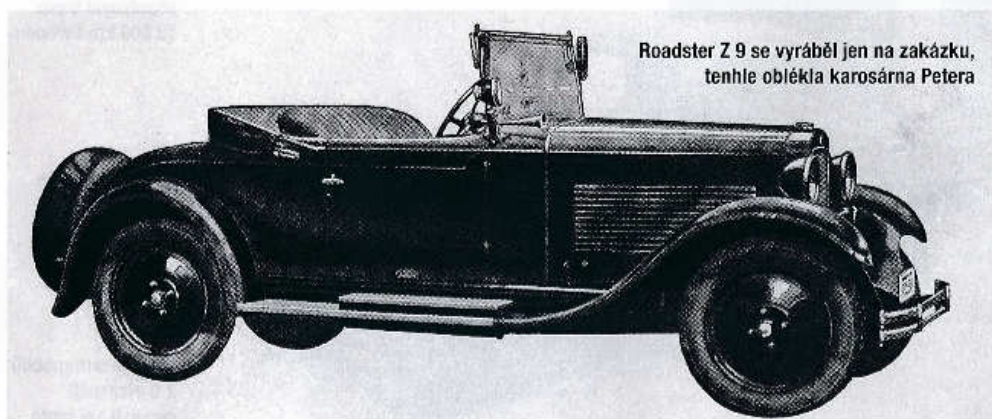


Podvozek Z 9 s dvoudobým dvouválcem 993 cm³ za přední nápravou

Dvoudveřová uzavřená karoserie měla střechu potaženou koženou

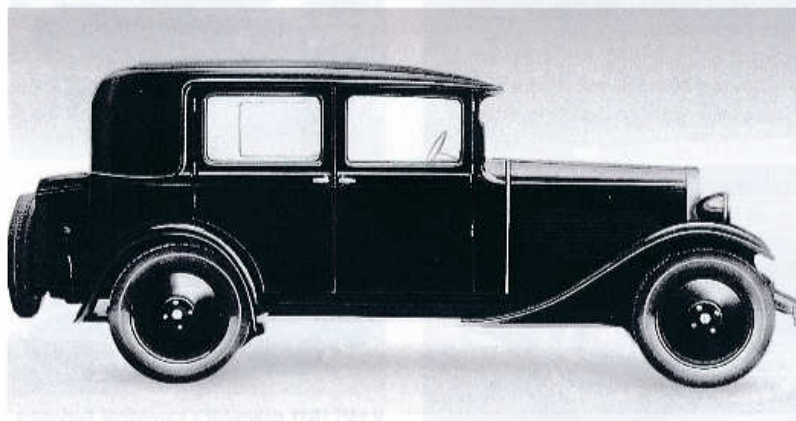


barvy. Podlahu kryly koberečky, vpředu pryžový a vzadu plyšový. Palubní deska byla vybavena rychloměrem s denním i celkovým počítadlem ujetých kilometrů, ukazatelem stavu paliva a hodinami, vedle elektrické houkačky byla i ruční mechanická. Druhou karosářskou verzí byl čtyřmístný dvoudveřový uzavřený vůz s oplechovanou karoserií, jejíž horní část byla potažena anglickou koženou. Tudor Z 9 Zbrojovka v katalogu nabízela v tmavě modré a tmavě zelené barvě, plyšové potahy sedadel barvou odpovídaly odstínu karoserie. Uzavřený model vysoký 1655 mm měl navíc stropní lampu, věšáčky na oděvy a na knech u zadních sedadel hedvábné záclonky. Automobil s pohotovostní hmotností 1050 kg dosahoval na osmnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 4,75 – 18 největší rychlosti 80 km/h a spotřeboval 10 až 11 l dvoudobé směsi na 100 km. Při uvedení na trh na jaře 1930 Zbrojovka nabízela Z 9 i jako dvumístný roadster, zdůrazňovala však, že tato karosářská verze se dodává pouze na zakázku. Roadster Z 9, prezentovaný továrnou v katalogu i v reklamě v tisku, zhotovila karosárna Petera ve Vrchlabí.



Roadster Z 9 se vyráběl jen na zakázku, tenhle oblékla karosárna Petera

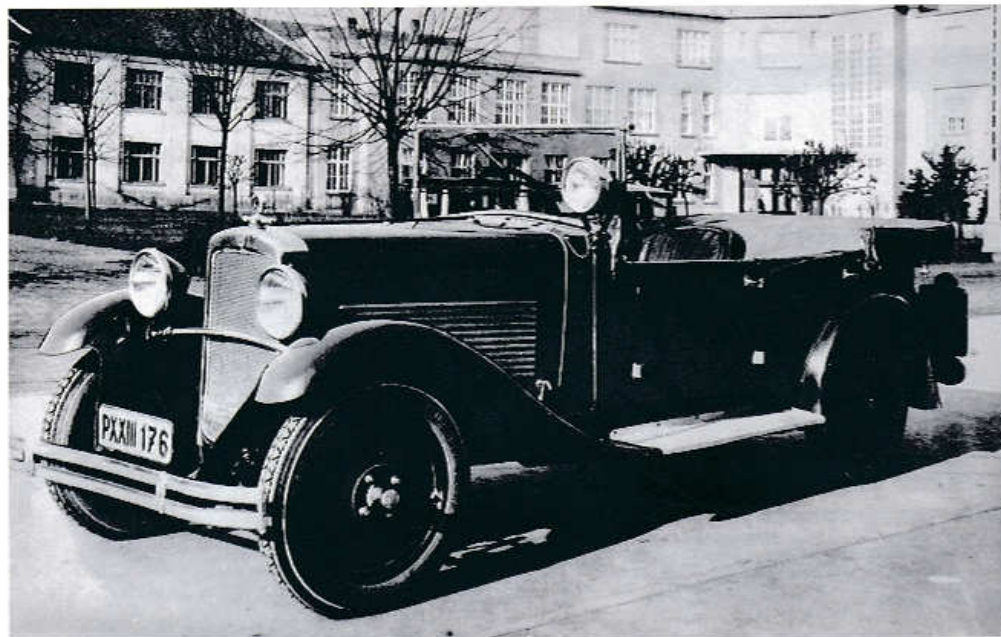
Z 9 se základní cenou 42 000 Kč byla poměrně drahá, například Praga Piccolo se čtyřdobým litrovým čtyřválcem byla tehdy k máni otevřená za 29 000 Kč a uzavřená za 35 000 Kč. Někteří majetní zákazníci však neváhali podvozek Z 9 světit specializované karosárně, což výslednou cenu vozu ještě o poznání zvýšilo. K nejznámějším kreacím na šasi Z 9 patří luxusní čtyřdveřový kabriolet, který zhotovila vysokomýtská karosárna Sodomka v červnu 1930 pro velkoobchodníka s dřívím z České Třebové, v září 1931 Sodomka



Čtyřdveřová Z 9 s karoserií téměř shodnou s litrovou Pragou Piccolo



V lednu 1931 se Oldřich Kroupa zúčastnil se Z 9 Rallye Monte Carlo



Faeton Z 9, který dvakrát úspěšně absolvoval trasu 10 000 km Evropou

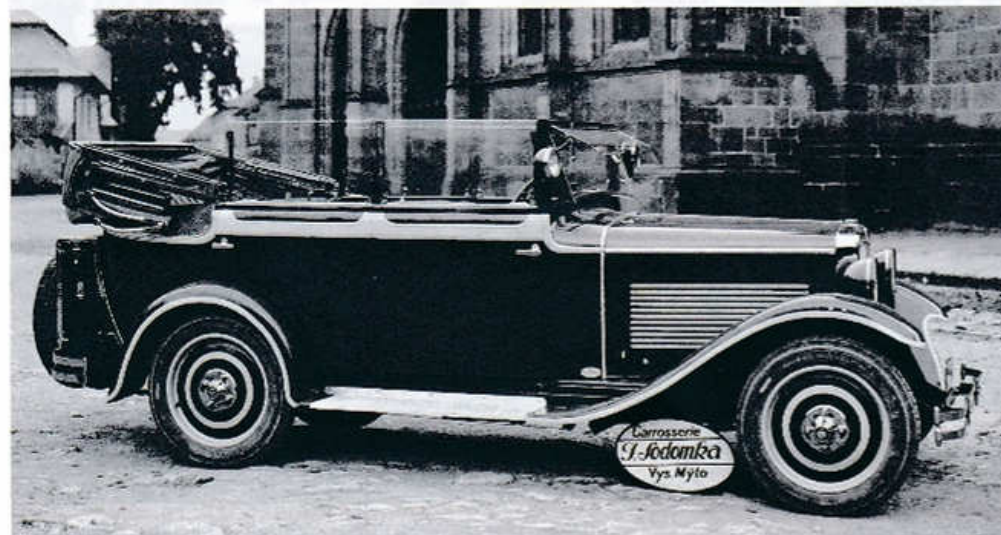
Prodeje automobilů Z 9 výrazněji neoživil ani tento pohledný valník

karosoval i dvoudveřový kabriolet Z 9. Dvoudveřové polokabriolety a kabriolety Z 9 stavěly na zakázku i karosárny Fischer z Brna a Brožík z Plzně a zaznamenaly řadu úspěchů v soutěžích elegance nejen v tuzemsku, ale třeba i ve Vídni.

Zajímavostí je, že se Zbrojovka snažila oživit vážnoucí odbyt automobilů Z 9 nabídkou čtyřdveřového sedanu, jehož karoserie

byla – s výjimkou masky chladiče, kapoty a plechového „kufru“ na zádi – shodná s vozem Praga Piccolo. Však také soubory plechových výlisků pro celkem 500 vozů dodala pražská automobilka v rámci spolupráce koncernu Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD) se Zbrojovkou. Automobily Z 9 mnohokrát prokázaly svoji odolnost a spolehlivost, už v létě 1929 během zkou-

Čtyřdveřový kabriolet Z 9 s karosérií Sodomka, zhotovený na jaře 1930



šek prototypů jeden vyšplhal až na vrchol Radhoště do nadmořské výšky 1129 m, když zvládl i závěrečné kamenité stoupání z Pustevn.

Na jaře 1930 Zbrojovka přihlásila faeton Z 9 k jízdě 10 000 km Evropou, vypsáné německým autoklubem AvD., jež se však pro malý počet přihlášených neuskutečnila. Tovární jezdci Antonín Kahle a Rudolf Mütter Müller přesto v létě 1930 absolvovali s faetonem Z 9 se zaplombovanou kapotou původně plánovanou trasu křížem kráčem evropským kontinentem.

Soutěž se startem a cílem v Berlíně se nakonec jela na přelomu května a června 1931 a vedla po území deseti evropských zemí, od Portugalska po Jugoslávii. S tímto otevřeným vozem Z 9 v ní startovali Kahle a Karel „Tunal“ Divíšek. Devět etap měřilo celkem 10 255 km, nejdelší etapa vedla z Barcelony do Říma a byla dlouhá 1455 km.

Zetka dojela bez trestných bodů a získala 1. cenu stejně jako dalších 30 automobilů kategorie do 2000 cm³. Stejně si vedli i další jezdci z Československa: Jaroslav Heusler (Praga Alfa), Fritz Hüchel (Tatra 52), Oldřich Skokánek (Aero 500) a Bohumil Turek (Aero 662). V kategorii nad 2000 cm³ triumfovaly tři faetony Walter Super 6, které řídili Ing. Teny Kumpera, Jindřich Knapp a Dr. Vítězslav Kumpera.

Zmínku si zaslouží i to, že se amatérský jezdec Oldřich Kroupa z Hutiska u Rožnova pod Radhoštěm spolu se svými dvěma bratry a tudorem Z 9 zúčastnil v lednu 1931 Rallye Monte Carlo. Startovali z lotyšské metropole Rigy, po zasněžených silnicích se probíjeli do Francie, ale za Lyonem zabloudili v husté mlze a nakonec ze soutěže odstoupili.

Poněkud mlžný závěr měla i kariéra vozu Z 9. Ani opakované snížení cen nedokázalo přilákat větší počet zákazníků, takže byla produkce „devítek“ v létě 1932 zastavena po zhotovení pouhých 850 exemplářů. Automobilová výroba v brněnské Zbrojovce měla tehdy na kahánku, naštěstí ji o necelý rok později zachránila revoluční Z 4, první československý sériový vůz s pohonem předních kol. ■



Sodomkův čtyřdveřový kabriolet Z 9, tentokrát s nataženou střechou



V září 1931 dokončili v karosárně Sodomka dvoudveřový kabriolet Z 9