



*Nadace Český Junkov*

**Dvojice automobilů Disk při jízdních zkouškách v zimě 1923-24.**

**Jeden z prvních vozů Disk zhotovený v Brně koncem roku 1923.**

## Zatracený Disk

V letech 1923 až 1925 se Čs. závody na výrobu zbraní v Brně (od léta 1924 Čs. zbrojovka a.s.) pokoušely vyrábět lidový vůz Disk. Navzdory neúspěchu se výrazně zapsal do historie - jeho fiasko položilo základy pozdějším úspěchům automobilů Aero a Z.

Historii brněnského Disku jsme nakousli už v minulém čísle **AR**, v němž jsme připomněli dvě předchozí konstrukce ing. Břetislava Novotného, cyclecar Novo z léta 1922 a o rok mladší prototyp Omega, jenž byl bezprostředním předchůdcem vozíku jménem Disk (někdy také označovaného Diskos). Koncem roku 1923 už po moravských silnicích jezdilo pět prvních vozů Disk, z nichž dva měly dvoumístnou karoserii sportovního střihu s třetím výklopným sedátkem v člunovité zádi a tři byly opatřeny tří až čtyřmístnou otevřenou karoserií. Na rozdíl od prototypu Omega se vozíky Disk mohly pochlubit klasicky tvarovaným chladičem a na pohled působily dojmem „dospělých“ automobilů.

Pod seriózně vyhlížejícím zevnějškem se ovšem skrývala osobitá koncepce s dvoudobým čtyřválcovým motorem 600 cm<sup>3</sup>, třecím převodem a pohonem zadních kol dvojicí válečkových řetězů s vloženou předlohou. Motor s vrtáním 55 mm a zdvihem 63 mm dával výkon 10 koní (7,5 kW) při 3000 min<sup>-1</sup> a coby palivo používal směs benzínu a oleje v poměru 20:1, jež ke karburátoru Solex umístěnému na pravé straně motoru přitékala z nádržky o objemu 17 l umístěné před dělicí stěnou karoserie.

Na setrvačnick motoru (měl průměr 415 mm) kolmo do-



sedal kotouč třecího převodu o průměru 450 mm, posuvně uložený na drážkovaném hřídeli. S třecím obložení kotouče se experimentovalo a postupně se uplatnila pryž, kůže a tvrzená lepenka. Třecí převod se opět ovládal pákou na přístrojové desce, k překonání účinku přítlačného ústrojí kotouče sloužil pedál umístěný vlevo blízko podélné osy vozu. Kulisa na přístrojové desce jako u Omegy nabízela napravo pět poloh pro jízdu vpřed a nalevo jeden zářez coby zpětný chod. Čtyřramenný volant byl umístěn vpravo, stejně jako dvojice klasických pedálů brzd a plynu.

Podvozková plošina z plechových výlisků tvořila s karoserií samonosný celek, obě tuhé nápravy byly odpruženy

**Vzácný „rodinný“ snímek všech pěti testovaných vozů Disk spolu s doprovodnou Pragovkou.**



dvojicemi podélných čtvrteliptických listových per. Brzdy byly pouze vzadu, vozík jezdil na lisovaných kolech Michelin připevněných šesti šrouby a opatřených pneumatikami rozměru 700 x 80 mm.

Při metrovém rozchodu kol vpředu i vzadu a rozvoru náprav 2450 mm byl Disk dlouhý asi 3500 mm (záleželo na uspořádání karoserie), široký 1200 mm a v otevřeném provedení vysoký 1370 mm, zatímco s nataženou plátěnou střechou měřil do výšky 1505 mm. Pohotovostní hmotnost se pohybovala kolem 450 kg, celková neměla převyšovat 700 kg. Výrobce udával největší rychlost 60 km/h a téměř desetilitrovou průměrnou spotřebu paliva. Prvních pět vozů Disk absolvovalo v zimě 1923-24 poměrně úspěšně jízdní zkoušky. Konstruktor a hlavní protagonist projektu, ing. Břetislav Novotný, dokázal dílčí nedostatky a závady vysvětlit nutností „dotáhnout“ detaily konstrukce a hlavně - zavést sériovou výrobu, jež měla zajistit jednotnou (tedy vyšší) úroveň kvality. Takovým argumentům pánové ve vedení zbrojovky rádi uvěřili a už v únoru 1924 přijali rozhodnutí o sériové výrobě. Disk si ale chyběl ve druhé polovině dubna 1924 na pražském autosalónu, ale už v prvním květnovém týdnu se představil veřejnosti na automobilové výstavě v Brně.

Mezitím se v tisku objevila celá série článků kritizujících úmysl státní zbrojovky pustit se do automobilové výroby, navíc s projektem tak nevyzkoušeným a postaveným



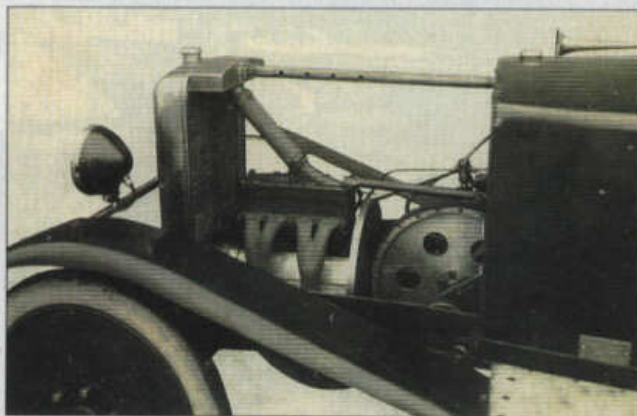
**Přístrojové desce dominovala kulisa řazení třecího převodu s pěti zářezy pro jízdu vpřed a zpátečkou.**

**Takhle vypadal kotouč třecího převodu, který dal brněnskému vozíku jméno.**

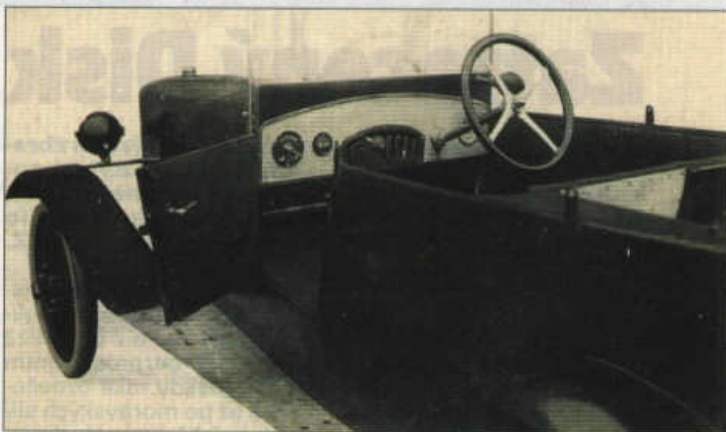
na dvou neznámých - dvoudobém motoru a třecím převodu. Zbrojovce naklonění novináři naopak po návštěvě továrny a krátkém svezení v Disku nešetřili nadšením. „Vozík Disk nezklamal a vzniklo nám nové, levné a bezpečné lidové vozidlo (cena Kč 19 200) nejmenšího druhu, na něž možno klásti plně jemu odpovídající požadavky“, psala počátkem května 1924 Tribuna.

Právě ohlašovaná cena vozíku Disk byla jeho největším lákadlem, vždyť se hovořilo i o 18 tisících Kč a v případě velkosériové výroby dokonce jen o 13 tisících Kč! Jen pro srovnání: od jara 1923 vyráběná „lidová“ Tatra 11 s litrovým dvouválcem stála téměř 40 tisíc Kč a novinka jara 1924, klasicky stavěná Praga Piccolo se čtyřdobým čtyřválcem 707 cm<sup>3</sup> a tradiční převodovkou se prodávala za 34 tisíc Kč. Háček byl jen v tom, že tyhle automobily se už skutečně vyráběly, zatímco Disk navzdory slibům zůstal v nedohlednu.

Postupem času problémů neubývalo, spíš stále zřetelněji vystupovaly na povrch a rétorika ing. Novotného ztrácela na účinnosti. Od 1. července 1924 se Zbrojovka stala akciovou společností, ovšem s rozhodující účastí státu, a její hospodaření podléhalo přísnější kontrole. Počátkem října odešel ing. Novotný na „delší dovolenou“, po níž už se do továrny nevrátil, zatímco rekonstrukcí Disku byl mezitím pověřen ing. Miroslav Hron, zkušený konstruktér s ostruhami získanými v Kopřivnici. Úlohu měl o to těžší, že část výroby už byla rozpracována a vedení firmy trvalo na zahájení sériové produkce. Dílčí zdokonalení - ze-



**Pod kapotou Disku se skrýval dvoudobý čtyřválec 600 cm<sup>3</sup> doplněný třecím převodem.**



jména použití spojovacího hřídele k pohonu zadní nápravy - neléčily hlavní neduhy vozíku spojené s třecím převodem. Zatímco výrobce ujišťoval potenciální zákazníky, že „obložení třecího převodu lze velmi snadno nahradit novým“, odborníci zdůrazňovali nedostatečnost a nespolehlivost tohoto řešení u automobilu s celkovou hmotností kolem 700 kg.

Z původně uvažované první série 150 vozů Disk byla na přelomu let 1924 a 1925 postupně dohotovena a prodána asi polovina. Po četných závadách a stížnostech zákazníků byla Čs. zbrojovka nucena vykoupit nepodařené automobily zpět a rozhodla o jejich sešrotování. Dnes známe jen jediný exemplář vozíku Disk, který neblahému osudu unikl. Dochoval se v Olomouci a počátkem 70. let jej objevili a zrenovovali pracovníci Technického muzea v Brně. Zachránili tak mimořádně cenný důkaz konstruktérské invence ing. Novotného a významný článek geneze pražských Aerovek i brněnských Zetek.

**JAN TUČEK**

**Dvoumístný Disk s člunovitou záďí a nataženou plátěnou střechou bez bočních oken.**

