



Automobily Z (2)

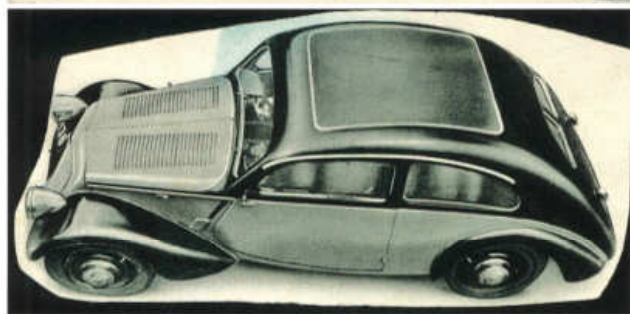


Přední kola vozu Z 5 Express
poháněl dvoudobý čtyřválec 1,5 l

Hurvínek a Express



Kompaktní Z 6
s dvouválcem 735 cm³
dostal přezdívku *Hurvínek*



Jen 3,76 m dlouhá
karoserie Z 6
se vyznačovala
zaoblenými tvary

Litrový typ Z 4
s atraktivní
sportovní karoserií
se zakrytými
zadními koly

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k automobilům z brněnské Zbrojovky, abychom si připomněli poslední etapu jejich vývoje a výroby.

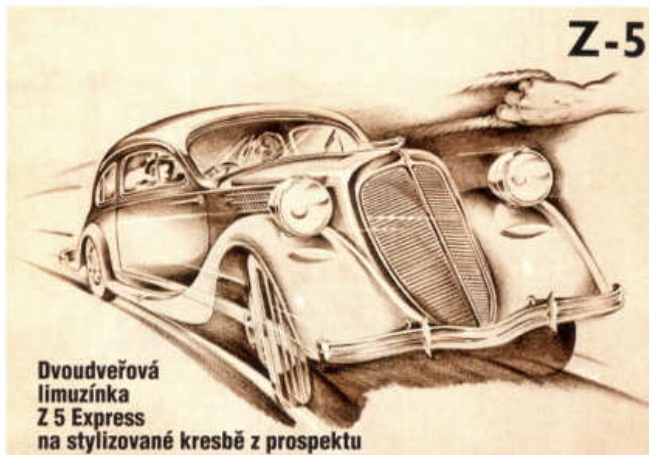
V polovině třicátých let tvořily páteř výrobního programu značky Z automobily Z 4, jejichž přední kola poháněl za přední nápravou uložený kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec 980 cm³ o výkonu 25 k (18 kW), spojený s třístupňovou převodovkou. Typ přezdívaný *Silná čtyřka* se postupně zvětšoval, vozy páté série uvedené na jaře 1935 měly rozvor prodloužený na 2760 mm a celkovou délku 3900 mm. Uzavřený čtyřmístný tudor Z 4 s pohotovostní hmotností 850 kg

dosahoval největší rychlosti 100 km/h a průměrně spotřeboval 8 až 9 l dvoudobé směsi benzinu s olejem na 100 km.

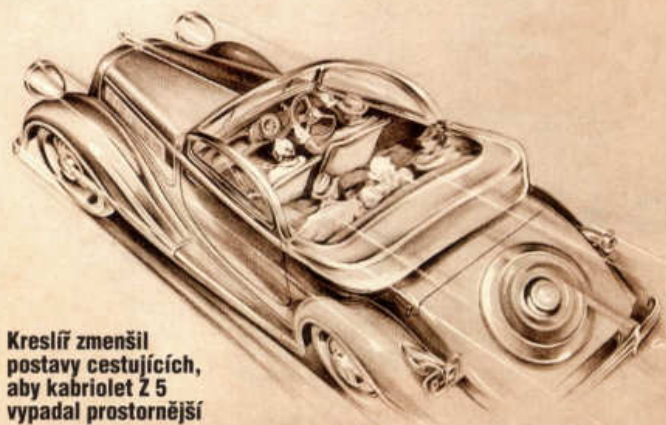
Od jara 1935 však Zbrojovka nabízela i menší vůz, lidový Z 6 s přezdívkou *Hurvínek*. Měl páteřový rám, všechna čtyři kola nesly dvojice nad sebou umístěných příčných listových per, bubnové brzdy měly opět mechanické ovládání. Kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec uložený za přední nápravou dával z objemu 735 cm³ výkon 19 k (14 kW), převodovka byla opět třístupňová, umístěná před přední poháněnou nápravou. Není bez zajímavosti, že během vývoje lidového vozu Z 6 zkoušela Zbrojovka varianty s pohonem předních i zadních kol, nakonec ale převážily výhody předního pohonu. Při rozvoru 2400 mm a rozchodu kol 1050 mm byl



Hurvínek dlouhý 3760 mm, široký 1330 mm a vysoký 1430 mm, pohotovostní hmotnost dvoudveřového uzavřeného vozu nepřevyšovala 720 kg. Čtyřmístná karoserie Z 6 se vyznačovala šikmo skloněným čelním sklem, výrazně zaoblenou záďí s dvojicí malých okének a aerodynamicky tvarovanými předními i zadními blatniky. Na kolech opatřených pneumatikami 4,75 – 16 vůz jezdil rychlostí až 90 km/h a spotřeboval v průměru 7 až 8 l/100 km, takže mu nádrž 20 l, umístěná v motorovém prostoru, vystačila tak na jízdu z Brna do Prahy. Zavěšení kol na dvojicích příčných listových per dodávalo Z 6 poněkud živější jízdní vlastnosti, zejména v ostřejší projížděných zatáčkách, situaci ovšem zachraňoval pohon předních kol a přesné hřebenové řízení. Významným >>>



Dvoudveřová limuzínka Z 5 Express na stylizované kresbě z prospektu



Kreslíř zmenšil postavy cestujících, aby kabriolet Z 5 vypadal prostornější



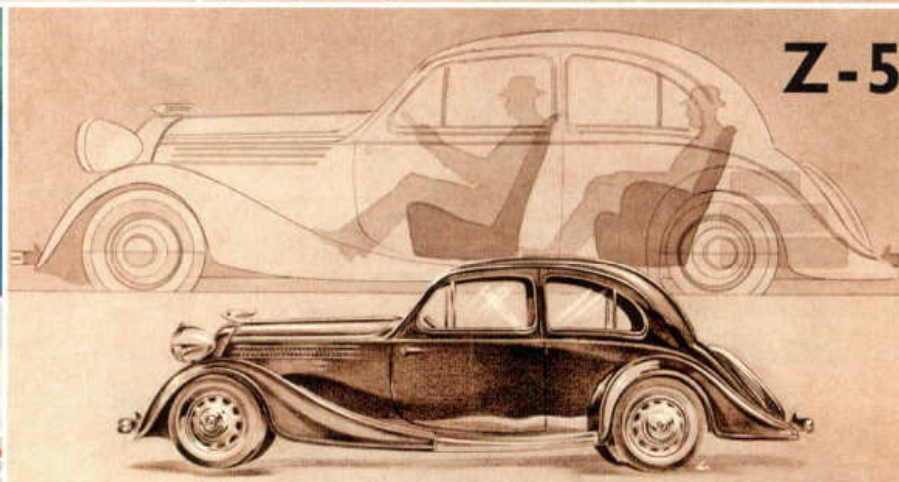
Čtyřmístný kabriolet a dvoumístný roadster Z 5 Express na kresbách z prospektu

prodejním argumentem byly nejen úhledné vnější tvary v decentně aerodynamickém stylu, ale i prodejní cena 19 800 Kč.

Lidový typ Z 6 během vývoje a uvedení na trh předběhl již déle připravovaný vůz střední třídy s typovým označením Z 5. Zbrojovka už v roce 1933 zkoušela prototyp tohoto automobilu s předním pohonem, který pod kapotou skrýval čtyřdobý motor, přesněji kapalinou chlazený čtyřválec SV 2,0 l. Nakonec volba padla na dvoudobý čtyřválec 1470 cm³, spřizněný s dvouválcem Z 6, s nímž měl shodné vrtání 72 mm i zdvih 90 mm.

Nový automobil se veřejnosti představil v říjnu 1935 na Pražském autosalonu coby Z 5 Express a Zbrojovka neopomněla zdůraznit, že jde o první československý sériově vyráběný vůz s dvoudobým čtyřválcem. Měl výkon 40 k (29 kW) a s třístupňovou převodkou uděloval vozu o hmotnosti 1040 kg rychlost až 120 km/h. Není divu, že Z 5 Express jako jediný z produkce Zbrojovky dostal účinnější brzdovou soustavu s kapalinovým ovládním. Motor spolykal na každých 100 km jízdy 11 až 13 l dvoudobé směsi, nádrž na 45 l tedy nebyla nijak předimenzovaná. Základem Z 5 byl rám se dvěma robustními podélníky, výkyvné polonápravy byly vpředu i vzadu odpruženy horním příčným listovým perem. Podvozek dostal centrální mazání, vůz jezdil na kolech s pneumatikami 5,25 – 16.

Při rozvoru 2875 mm a rozchodu kol 1150 mm vpředu a 1190 mm vzadu byla největší zetka se čtyřmístnou dvoudveřovou uzavřenou karoserií dlouhá 4400 mm, široká 1450 mm



Z-5

▲ Dobová reklama zdůrazňovala prostornost a komfort Z 5 Express

Pečlivě zrestaurovaný Z 5 Express ročníku 1936 s tovární karoserií



a vysoká 1560 mm. Počátkem roku 1936 už Zbrojovka nabízela typ Z 5 Express propagovaný sloganem *Expres našich silnic* také jako čtyřmístný kabriolet, po něm následoval i dvoumístný sportovní roadster. Z 5 Express se standardní dvoudveřovou uzavřenou karoserií se prodával za 37 500 Kč, kabriolet s koženým čalouněním stál od 46 000 Kč výše a ceny vozů s dvoumístnými sportovními karoseriemi se pohybovaly nad hranicí 50 000 Kč. Některé sportovní střižené vozy Z 5 vznikly v již zmíněné pražské dílně Zbrojovky vedené Jindřichem Dostálem, další oblékla brněnská karosárna Plachý, ale také vysokomýtská firma Sodomka. Připomeňme, že karosárna Plachý postavila mimo jiné luxusní čtyřmístný kabriolet Z 5 pro rumunského krále Carola I., výstavní exemplář dvoumístného roadsteru pro pražský autosalon, ale také prototyp čtyřdveřového sedanu Z 5 Express s prodlouženou záďí, jenž se měl stát předobrazem druhé série vozů Z 5.

Ještě počátkem října 1936 zdobil elegantní tudor Z 5 Express titulní stranu časopisu *Auto*, oficiálního orgánu Autoklubu Republiky československé, a avizoval blížící se pražský autosalon. Jen zasvěcení věděli, že

v téže době padlo na ministerstvu národní obrany rozhodnutí o zastavení výroby automobilů ve Zbrojovce ke dni 15. října 1936. Důvodem byla zhoršující se mezinárodní situace a s ní související nárůst vojenských zakázek. Automobily značky Z však tím okamžikem z trhu nezmizely, prodávaly se ze zásob a od jara 1937 se znovu začaly v menších počtech montovat vozy Z 5 a Z 6 ze zbylých dílů. Nikoliv už v mateřské továrně, ale ve značkové opravě instalované na brněnském výstavě. Podle dobových statistik se v roce 1935 prodalo celkem 632 automobilů Z, v roce následujícím pak 554 a v sezoně 1937 prodej poklesl na 489 vozů. K obnovení výroby zetek již nedošlo, poslední smontované vozy se za snížené ceny doprodávaly ještě v roce 1938.

Připomeňme, že nejuspěšnějším typem Zbrojovky byla *Silná čtyřka*, tedy typ Z 4, jehož se v letech 1933 až 1937 prodalo asi 2700 kusů. Lidový dvouválec Z 6 *Hurvínek* vznikl v pěti stovkách exemplářů, vozů Z 5 Express bylo vyrobeno asi 350. ■

Autor děkuje Karlu Kupkovi a Petru Cincibuchovi za poskytnutí dobové dokumentace