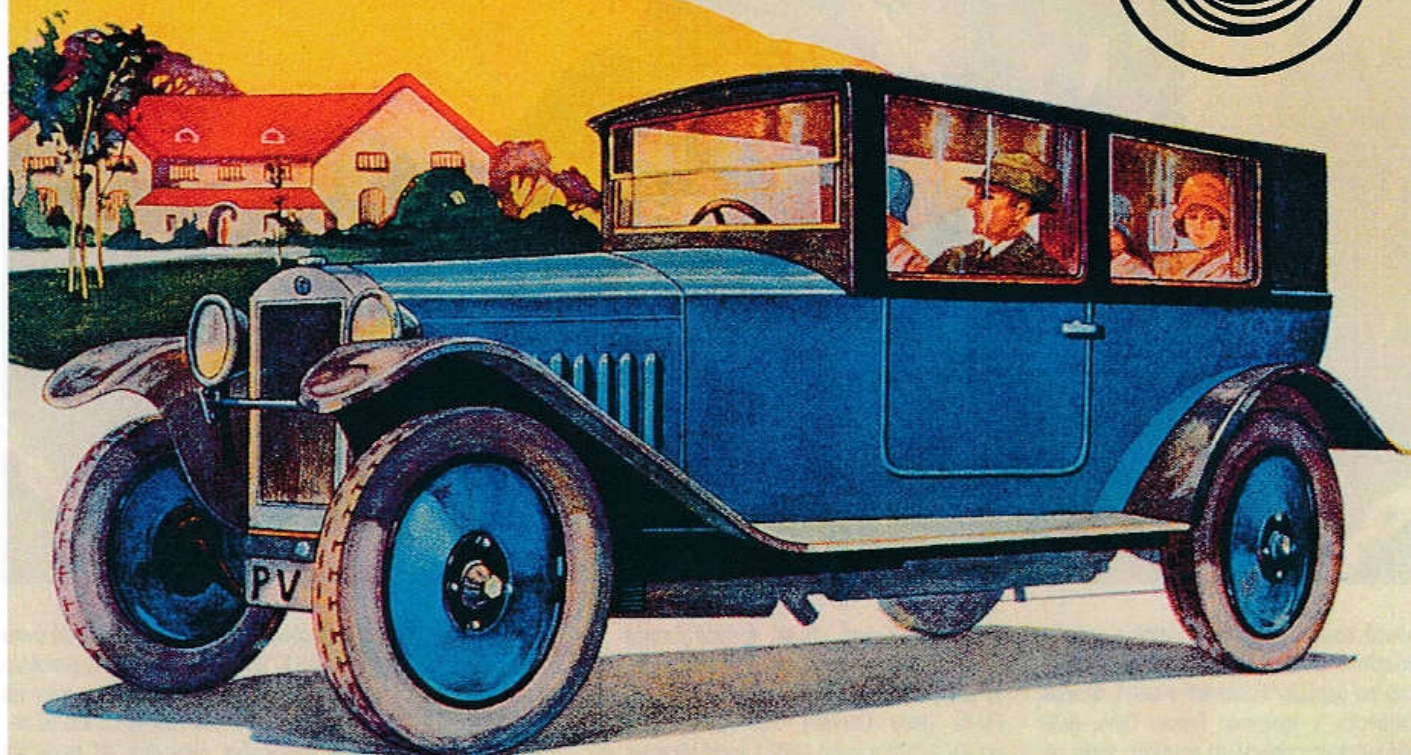


Auto



Automobil Z 18 s nástavkovou karoserií na reklamní kresbě z roku 1926

PRVNÍ ZETKA

Před devadesáti lety, v září 1926, byly na pražském autosalonu poprvé vystaveny automobily Z 18 poháněné dvoudobým dvouválcem litrového objemu.

JAN TUČEK

Foto: archiv Jana Popelky

Československá zbrojovka a.s. se sídlem v Brně koketovala s výrobou automobilů od roku 1923, zpočátku však neměla štěstí. Vozy jménem Omega (dva prototypy) a Disk, jejichž konstruktérem byl Ing. Břetislav Novotný (1892 – 1965), nebyly vhodné k sériové výrobě, jejich hlavní slabinou byl originální, nicméně nespolehlivý třecí převod.

Mužem, který Zbrojovce vrátil naději, že bude vyrábět a úspěšně prodávat automo-

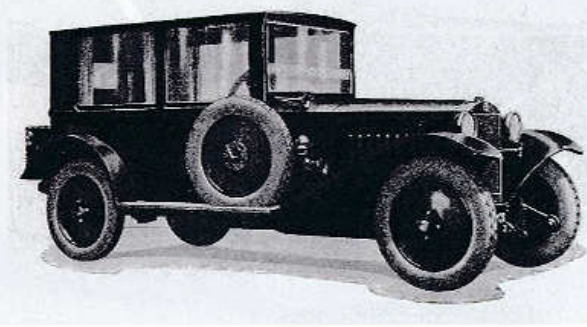
bily, byl čtyřadvacetiletý Ing. František Mackrle (1900 – 1985), čerstvý absolvent brněnské techniky (VUT). Do konstrukce nastoupil v době, kdy ji dočasně vedl Ing. Miroslav Hron, jenž do Brna přišel z Kopřivnice. Dlouho však ve Zbrojovce nezůstal, jeho vize budoucího automobilu se výrazně lišily od představ vedení společnosti.

Ing. Mackrle navrhl kompaktní vůz s klasickým obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami nesenými podélnými čtvrteliptickými listovými pery, přičemž zadní poháněná náprava byla opatřena bubnovými brzdami.

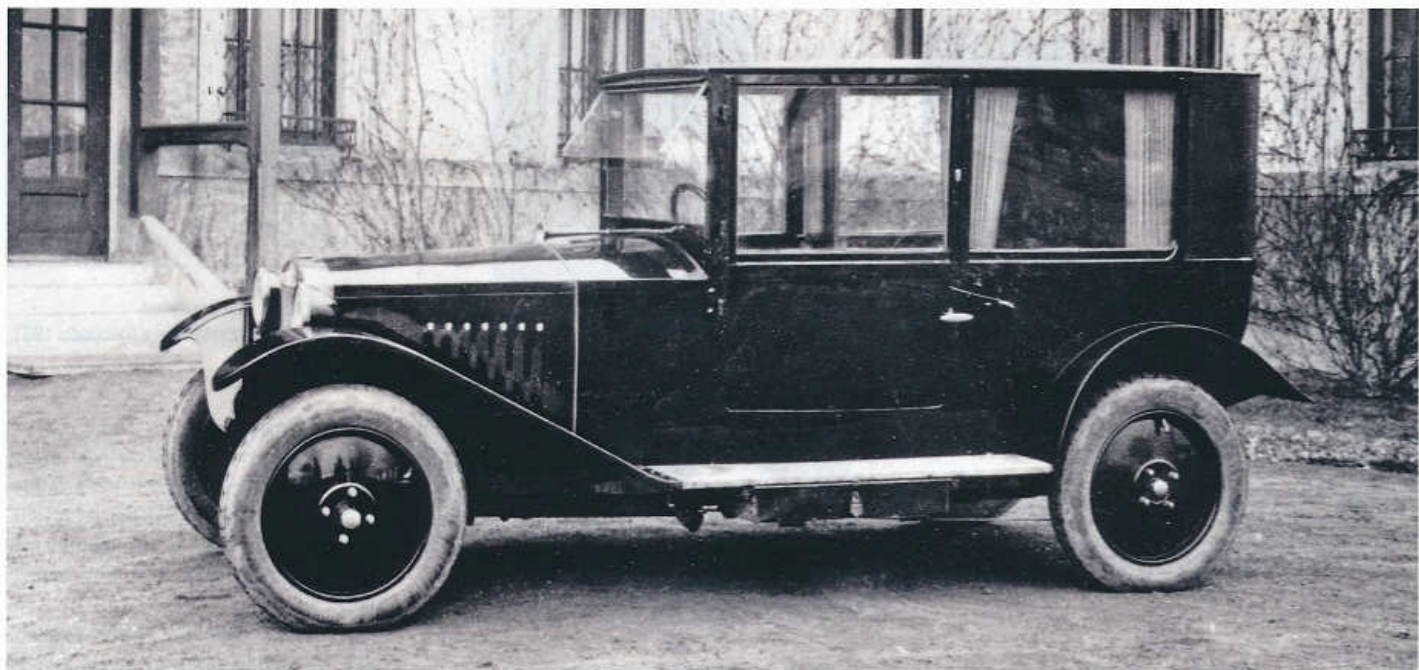
Pohon obstarával vodou chlazený dvoudo-



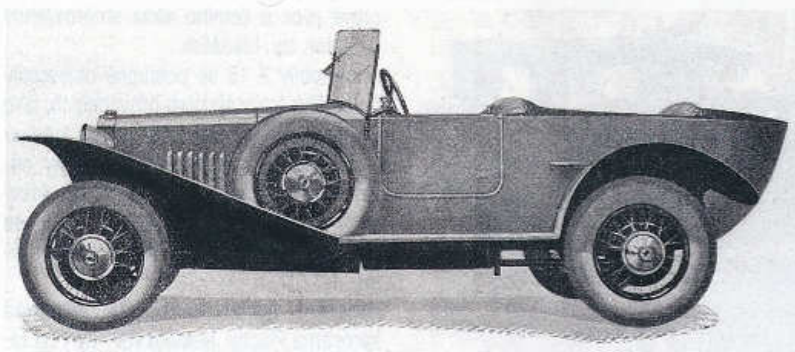
Otevřený vůz Z 18 v prvním provedení z roku 1926 s jedinými dvířky



Zetka s nástavkovou karoserií neměla zpočátku na pravém boku dveře



Uzavřený vůz Z 18 byl dodáván s poměrně bohatou výbavou (1926)



Sportovní třisedadlová Z 18 ročníku 1926 s karosérií člunovitého tvaru



Jen v několika exemplářích vznikly v letech 1926 – 1927 landaulety Z 18

bý řadový dvouválec, alternativně navržený s objemem 750 a 1000 cm³, na který navazovala suchá jednotkoučková spojka a třístupňová převodovka. Točivý moment se k rozvodovce zadní nápravy, jež neměla diferenciál, přenášel klasickým spojovacím hřídelem.

Ing. Mackrle dal zhotovit dva prototypy se shodným označením Z 26, naznačujícím rok zahájení výroby, a s motory obou již zmíněných kubatur. Oba vozy předvedl v březnu 1925 správní radě společnosti, která se přiklonila k výkonnější litrové variantě.

Po neblahých zkušenostech s vozem Disk však bylo rozhodnuto, že nový automobil musí projít co nejnáročnějšími provozními zkouškami. Teprve po jejich úspěšném absolvování a případných konstrukčních úpravách dostane souhlas k výrobě.

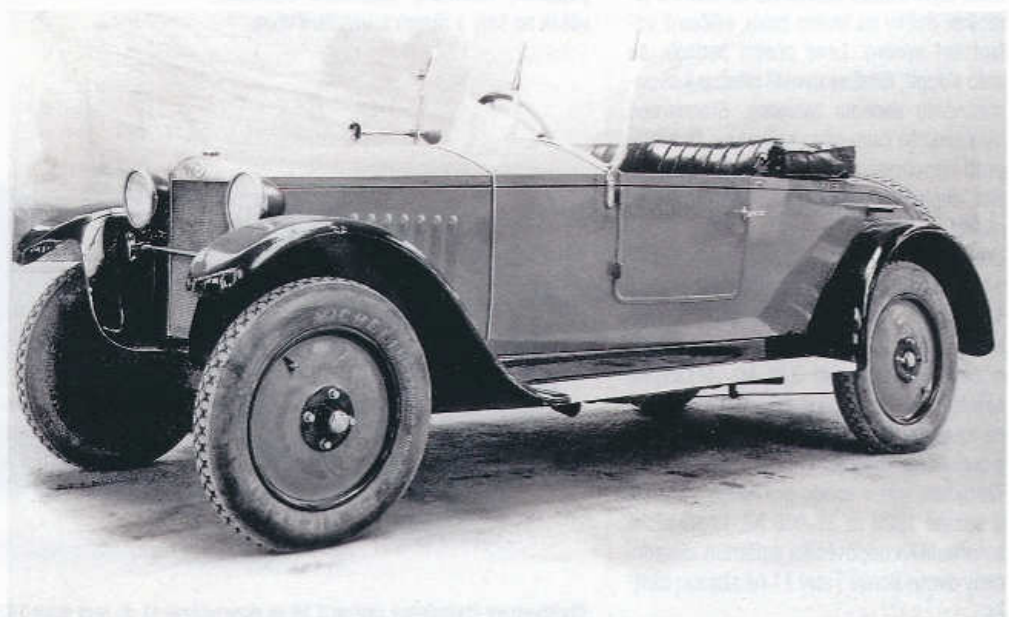
Hlavní roli při zkouškách prototypu sehrál tehdy šestačtyřicetiletý major ve výslužbě Karl Stohanzl, bývalý válečný letec a nadšený motorista. Během července a srpna 1925 najezdil přes 6000 km po Moravě a Čechách, počátkem září se s vozem naloženým nářadím, pneumatikami a náhradními díly vydal na cesty křížem krážem Evropou.

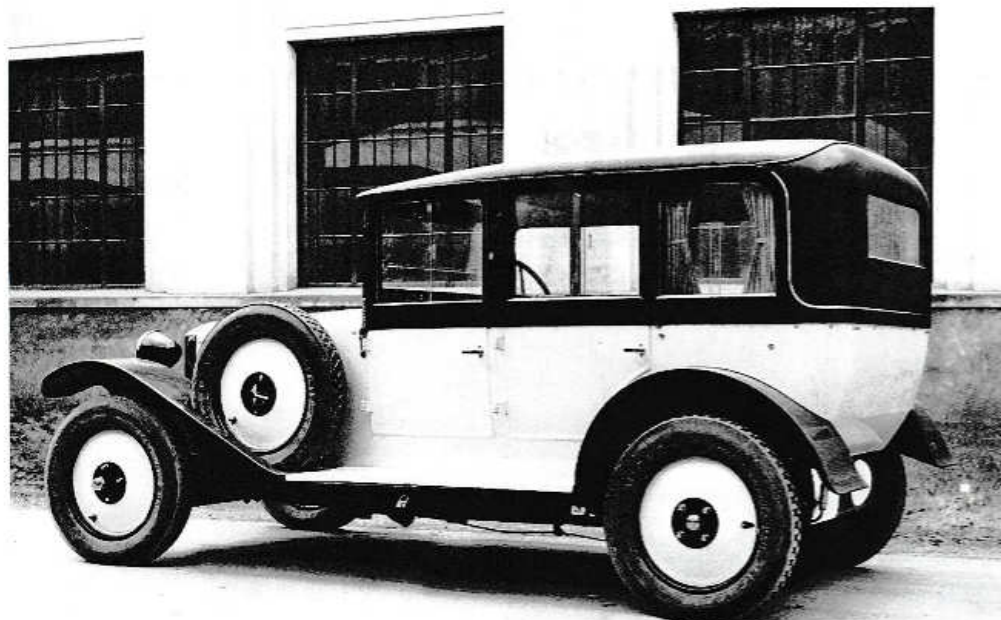
Trasa dlouhá přes 9200 km vedla přes Rakousko do Itálie, přes Alpy a Dolomity až do Neapole, poté přes Německo k severu do přístavů Hamburg a Štětín. Stohanzl pečlivě zaznamenával všechny anomálie, jež se cestou přihodily. Po návratu sepsal souhrnnou zprávu, na jejímž základě správ-

ní rada dala souhlas k přípravě a zahájení výroby nového vozu.

Dostal podle tehdejších zvyklostí typové označení 4/18 HP a na chladič kruhový znak s písmenem Z ve stylizovaném vývrtu hlavně. První Zetka, kterou jsme dnes zvyklí označovat Z 18, byla na světě a v roce

Dvoustupňový roadster Z 18 s třetím vyklápěcím sedadlem v zádi (1927)





Čtyřdveřová nástavková limuzína Z 18 s karoserií Weymann z roku 1929

1926 se stala prvním sériově vyráběným tuzemským automobilem s dvoudobým motorem.

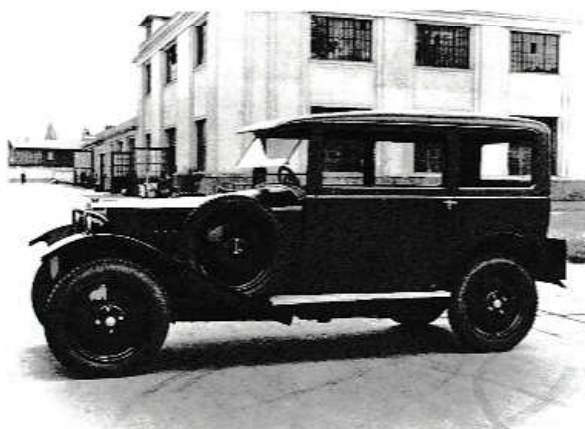
Typ Z 18 měl pod kapotou vodou chlazený dvoudobý dvouválec, který dosahoval z objemu 1004 cm³ výkonu 18 k (13 kW). Termosifonové chlazení podporoval větrák. Motor byl vybaven elektrickým spouštěčem, elektrická soustava pracovala s napětím 6 V. Palivová nádrž o objemu 33 l byla instalována vpředu u dělící stěny motorového prostoru.

Podvozek s oběma tuhými nápravami na podélných čtvrteliptických listových perech měl rozvor náprav 2650 mm a rozchod kol 1120 mm. Vůz ve standardním provedení jezdil na diskových kolech obutých do balonových pneumatik rozměru 730 x 130, na dražší sportovní verze se montovala drátová kola Rudge-Whitworth.

Z 18 v základním provedení ročníku 1926 měla čtyřmístnou otevřenou karoserii s jedinými dvířky na levém boku, přičemž volant byl vpravo. Levé přední sedadlo se dalo sklopit, čímž se uvolnil přístup k dvoudobému sedadlu zadnímu. Standardně byla sedadla čalouněna koženkou. Ochrana proti nepohodě poskytovala skládací střecha doplněná bočnicemi s celuloidovými okénky.

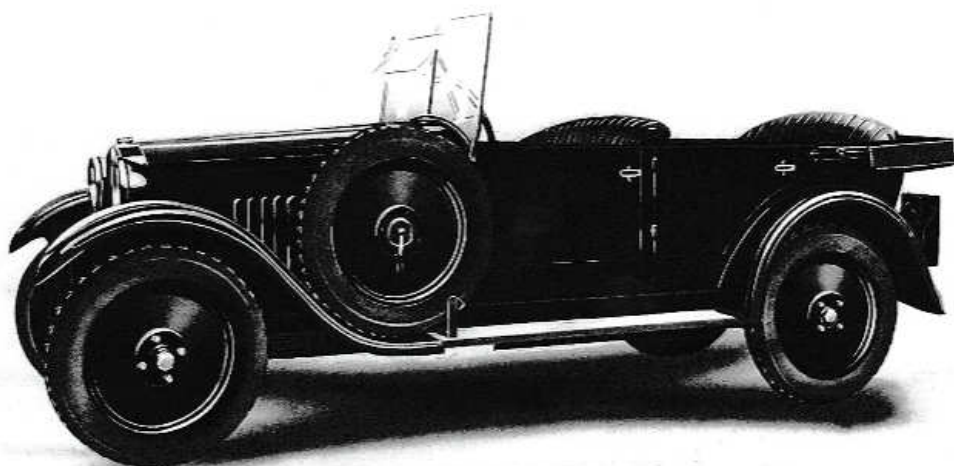
Otevřený vůz dlouhý 3750 mm, široký 1400 mm a s nataženou střechou vysoký 1580 mm vykazoval hmotnost 780 kg. Mohl přepravovat čtyři osoby a zavazadla o celkové hmotnosti 370 kg, dosahoval největší rychlosti kolem 80 km/h a průměrně spotřeboval 10 až 11 l směsi benzínu s olejem na 100 km.

Zbrojovka vůz v tomto provedení nabízela v sezóně 1926 za 35 000 Kč, kopřivnická automobilka odpověděla snížením základní ceny dvouválcové Tatry 11 na stejnou částku.



Dvoudveřová Z 18 ročníku 1930, karosovaná plzeňskou firmou Brožík

V září 1926 si mohli zájemci na pražském autosalonu objednat vůz Z 18 i jako nástavkovou limuzínku se čtyřmi bočními okny, přičemž část předních oken byla posuvná. Také tento vůz, nabízený za 40 500 Kč, měl jen jedna dvířka na levém boku, mohl se však pochlubit bohatší nabídkou výbavy. Podle dobového výčtu v ní figurovalo elektrické stropní osvětlení, váza na květiny, popelník, elektrický zapalovač doutníků, věšák na šaty a zámek k uzavření vozu.



Čtyřdveřový čtyřmístný faeton Z 18 se doprodával až do jara roku 1932



Reklama na Z 18 v časopisu Československý motorista z listopadu 1931

Vrchol nabídky představoval sportovní vůz ve dvoudmístném nebo třímístném provedení za 45 000 Kč. Po mechanické stránce se prakticky nelišil od základního provedení, jen obě nápravy dostaly třecí tlumiče Hartford a nová drátová kola s centrální maticí.

Sedadla byla tentokrát potažena pravou kůží, na palubní desce byl spolu s osmidenními hodinami i palivoměr Nivex, chladič byl opatřen teploměrem. Řidič měl po pravé ruce u čelního okna směrovatelný reflektor, tzv. hledáček.

Automobily Z 18 se postupně objevovaly i v dalších karosářských provedeních, jako dvoudveřové i čtyřdveřové faetony, landaulety s otvíracím zadním dílem střechy, nástavkové limuzínky dvoudveřové i čtyřdveřové a také jako valníky s užitečnou hmotností 500 až 800 kg a skříňové dodávky.

Nástavky dodávala zejména brněnská karosárna Plachý. Některé vozy byly na zakázku karosovány mimo Brno, např. v Rousínově u firmy Lepil, jež zhotovila i několik prodloužených šestimístných taxíků, ve Vysokém Mýtě u Josefa Sodomky a v plzeňské karosárně Brožík.

Traduje se, že v letech 1926 až 1930 bylo vyrobeno 2,5 tisíce automobilů Z 18, včetně užitekových verzí. Některé „osmnáctky“ se patrně doprodávaly za snížené ceny až do jara roku 1932, jak je ostatně zřejmé z dobových reklam v motoristických časopisech. ■