

První ze tří prototypů ZA 32 vyjel
do zkoušek v lednu roku 1933



SILNÁ ČTYŘKA STARTUJE

JAN TUČEK | Foto: archivy Jiřího Kohlíčka a autora

Na jaře roku 1933 zahájila brněnská Zbrojovka výrobu nového typu Z 4, prvního tuzemského sériového automobilu s předním pohonem. Nová zetka vstoupila na trh s reklamní přezdívkou Silná čtyřka.

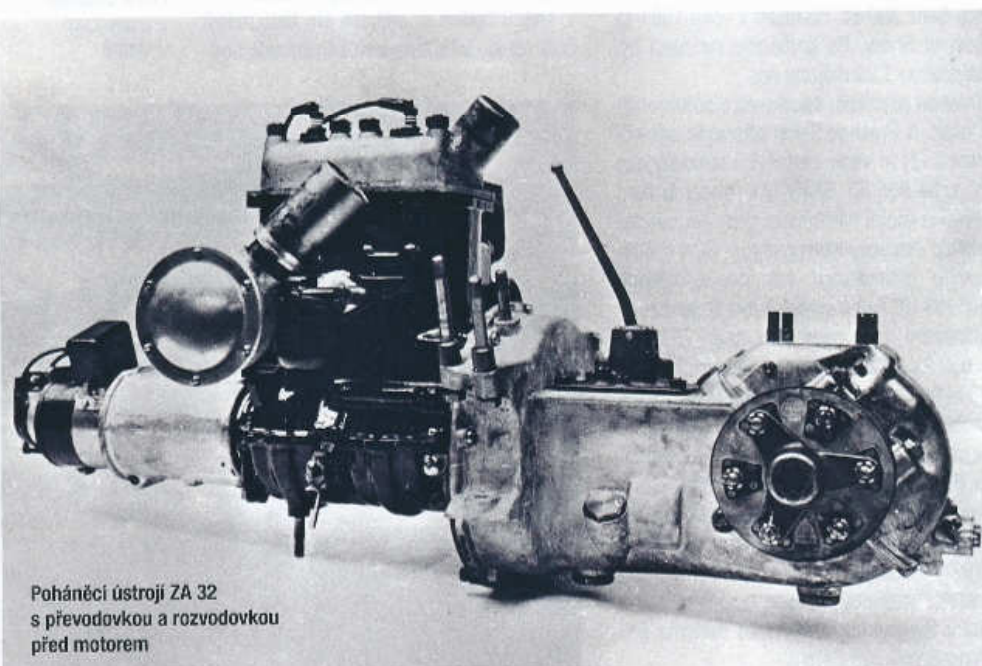
Konstrukční práce na novém voze začaly v červnu 1932 a vedl je zkušený konstruktér Bořivoj Odstrčil (1899 – 1988), který následně získal čestný titul inženýra. Už koncem srpna téhož roku se v brněnských Lidových novinách objevila zpráva o tom, že se chystá „Zetka s předním náhonem“. O měsíc později o tomto projektu referovaly i pražské Národní listy, jež dokonce tvrdily, že „vůz už se zkouší na silnicích a jede velmi dobře“.

Ve skutečnosti se v té době teprve připravovala stavba tří prototypů s označením ZA 32, z nichž první vyjel do zkoušek v lednu 1933, druhý měsíc po něm a poté třetí, sloužící jako předváděcí a reklamní vůz.

Počátkem března 1933 už se v denním tisku objevil popis nového automobilu, přičemž Národní listy neopomněly zdůraznit, že „první československý vůz s předním náhonem je zároveň naším nejlacnějším



Přední kolo Z 4 s hnacím hřídelem opatřeným křížovým kloubem



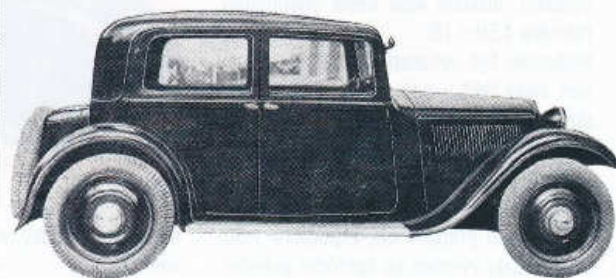
Poháněcí ústrojí ZA 32 s převodovkou a rozvodovkou před motorem



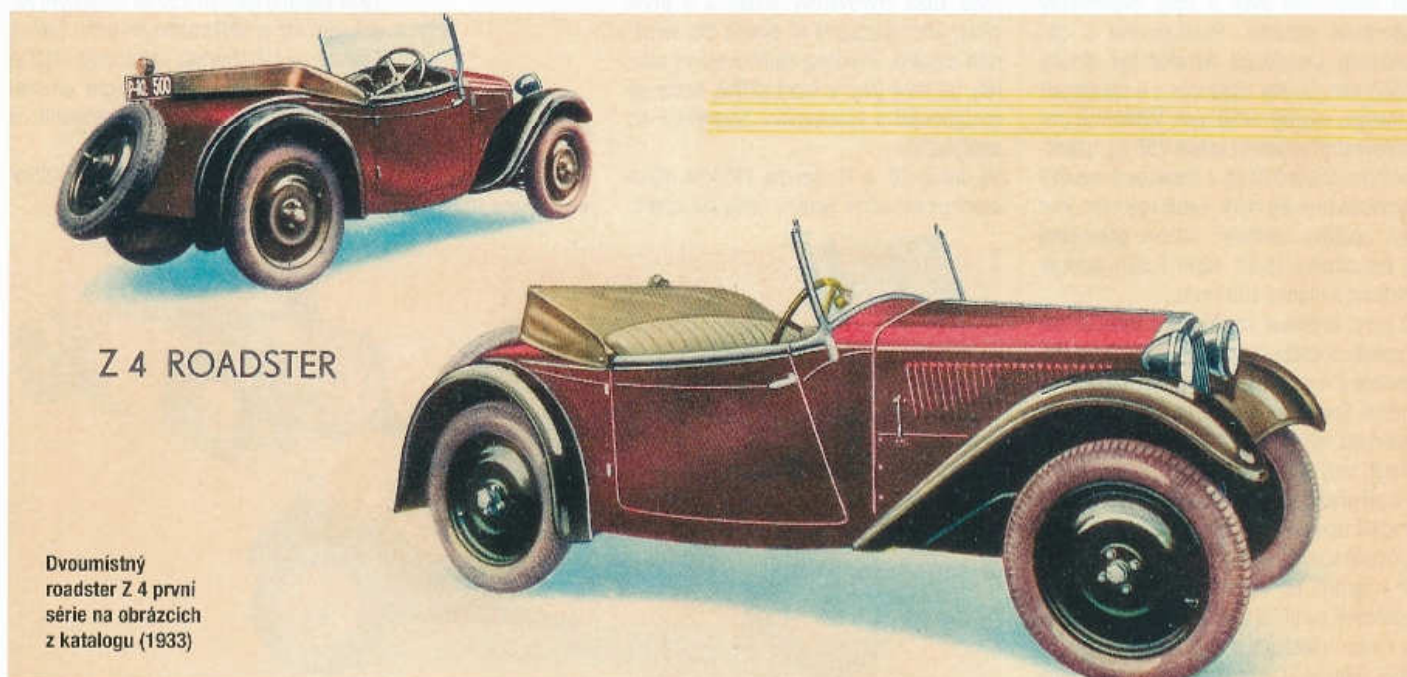
Kabriolet Z 4 od firmy
Plachý na soutěži elegance
v Brně 7. května 1933

čtyřsedadlovým vozem". Cena Z 4 byla stanovena na 22 000 Kč, levnější byly jen dvou- až třímístné malé vozy Aero 500 za 16 600 Kč a Aero 662 za 19 900 Kč. Měsíčník Auto představil novou zetku v dubnovém vydání na pěti tiskových stranách. Srdcem Z 4 byl kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec 905 cm³ o výkonu 19 k (14 kW) při 3000 min⁻¹, uložený podélně za přední nápravou. Kupředu na něj navazovala třístupňová převodovka a rozvodovka s čelním diferenciálem, z níž vycházely hnací hřídele předních kol. Ty byly u kol

opatřeny křížovými klouby a u výstupů z rozvodovky pružnými spojkami. U některých vozů na počátku výroby docházelo k poruchám hnacích hřídelů, takže je Zbrojovka musela bezplatně opravovat, u dalších vozů hřídele preventivně změnila za odolnější. Z 4 z první série ročníku 1933 měla rozvor náprav 2600 mm a rozchod kol 1120 mm, její základ tvořil obdélníkový rám se dvěma robustními ocelovými podélníky spojenými šesti příčkami a centrální výtuhou ve tvaru X.

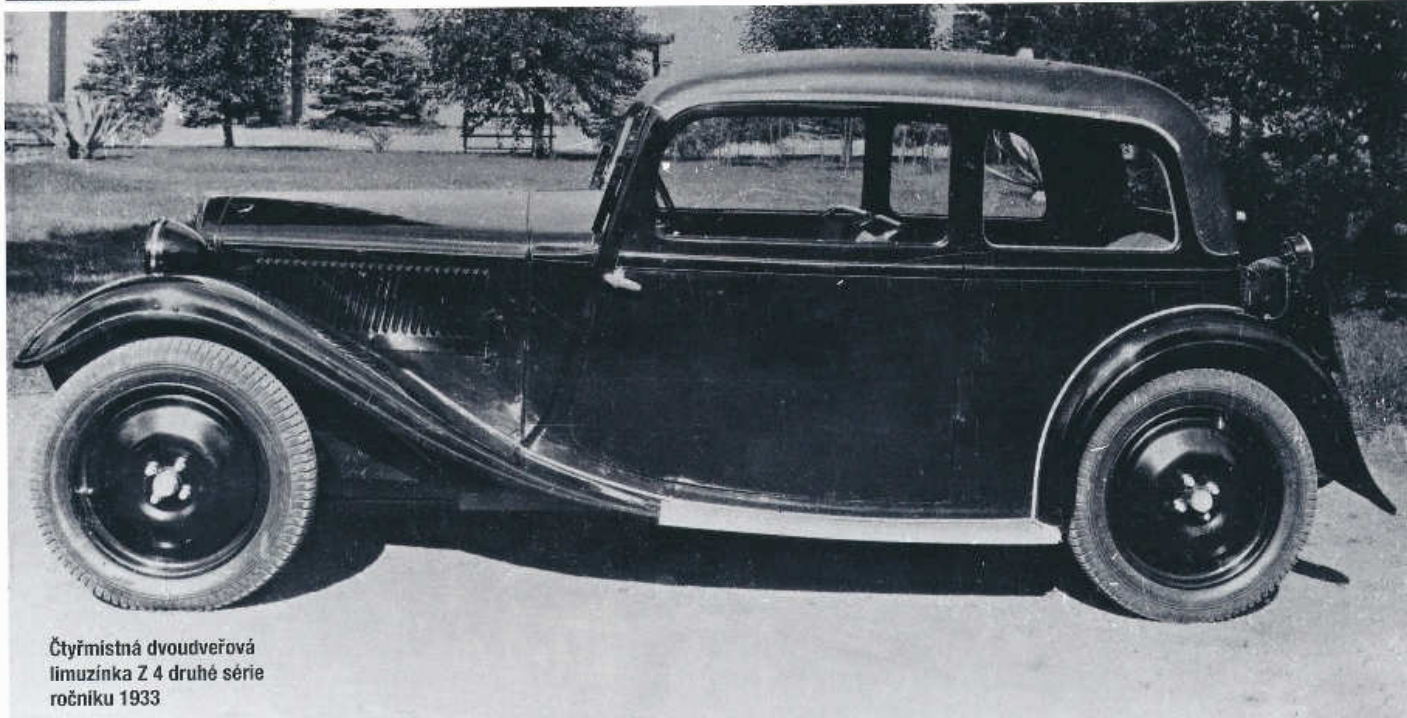


Čtyřdveřová Z 4 bez středních sloupků, karosovaná v dílně ve Vršovcích



Z 4 ROADSTER

Dvoumístný
roadster Z 4 první
série na obrázcích
z katalogu (1933)



Čtyřmístná dvoudveřová limuzinka Z 4 druhé série ročníku 1933

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena na trojúhelníkových výkyvných polonápravách a odpružena vpředu i vzadu horním příčným listovým perem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání, disková kola nesla pneumatiky rozměru 4,50 – 18.

Podvozek byl vybaven centrálním mazáním, které řidič uváděl v činnost sešlápnutím pedálu. Palivová nádrž, umístěná na dělicí stěně motorového prostoru, měla objem 28 l, vůz jezdil na tehdy v tuzemsku povinnou lihobenzinovou směs, do níž se u dvoutaktu přidával olej v poměru 1:30. Podle údajů výrobce se spotřeba pohybovala kolem 8 l směsi na 100 km.

Vozy první série Zbrojovka nabízela se dvěma standardními karoseriemi: jako čtyřmístný dvoudveřový polokabriolet s pevnými rámy oken dvěř a coby dvoumístný sportovní roadster. Polokabriolet s obchodním označením Aerable byl dlouhý 3550 mm, široký 1350 mm a s nataženou střechou vysoký 1450 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 750 kg, užitečnou hmotnost 380 kg a dosahoval největší rychlosti přes 80 km/h. Lehčí roadster, jenž byl opatřen „delším“ stálým převodem v rozvodovce (5,33 místo 5,55), dokázal flirtovat s hranicí 100 km/h.

O první květnové neděli roku 1933 se zúčastnily soutěže elegance v Brně dva automobily Z 4 se zakázkovými karoseriemi od místní firmy Plachý. Jeden byl čtyřmístný kabriolet, druhý byl označen jako faux-cabriolet, tedy kupé.

Už při představení Silné čtyřky v dubnovém vydání uvedl měsíčník Auto následující: „Kromě sériové karoserie je možno chassis Z 4 opatřit též karoserií speciální, kterou zhotovují na přání autodělny Čsl. Zbrojovky v Praze-Vršovicích u seřadovacího nádraží 659. Dílny jsou vybaveny všemi moderními



stroji a prostředky, vlastní karosárnou a lakovnou.“

Připomeňme, že vršovické dílny Zbrojovky vedl Jindřich Dostál, jenž postupně pro zetky navrhl řadu elegantních zakázkových karoserií. Patrně jednou z prvních byl v sezóně 1933 čtyřdveřový sedan Z 4 první série, jehož karoserie se obešla bez středních sloupků. Přední a zadní dveře se otvíraly od sebe jako u šatní skříně, takže při nastupování a vystupování cestujícím nic nepřekáželo.

Ve dnech 10. a 11. června 1933 se uskutečnil první ročník závodu 1000 mil česko-

Zavazadlový prostor v zádi Z 4 byl přístupný jen z vnitřku vozu

Zakázkový kabriolet Z 4 nabízený v katalogu druhé série v roce 1933

slovenských, jehož účastníci museli dvakrát absolvovat trať Praha-Bratislava-Praha. Zbrojovka do tohoto klání vyslala tovární tým tří roadsterů Z 4. Nejlépe si vedli Otto Lukáš a František Götz, kteří v cíli obsadili 6. místo ve třídě do 1100 cm³ a získali přemii 30 000 Kč pro nejrychlejší posádku jezdoucí na pneumatikách značky Baťa.

Ještě před dokončením pěti stovek automobilů Z 4 první série byla v červnu 1933 zahájena výroba vozů série druhé. Byly to čtyřmístné dvoudveřové limuzinky a polokabriolety, jež se na první pohled odlišovaly novou maskou se dvěma svislými řadami šikmých šterbin. Jen málo prodáváný dvoumístný roadster z tovární nabídky zmizel.

K původně plánovaným pěti stovkám vozů Z 4 druhé série bylo v prvním čtvrtletí roku 1934 přidáno dalších 250 se zesíleným zavěšením kol a zdokonaleným odpružením. Továrna se tak chystala na montáž většího a výkonnějšího dvouválce 980 cm³ určeného pro vozy třetí série, připravované na sezónu 1934.

K dalším osudům Silné čtyřky se vrátíme v příštím vydání Automobily. ■

