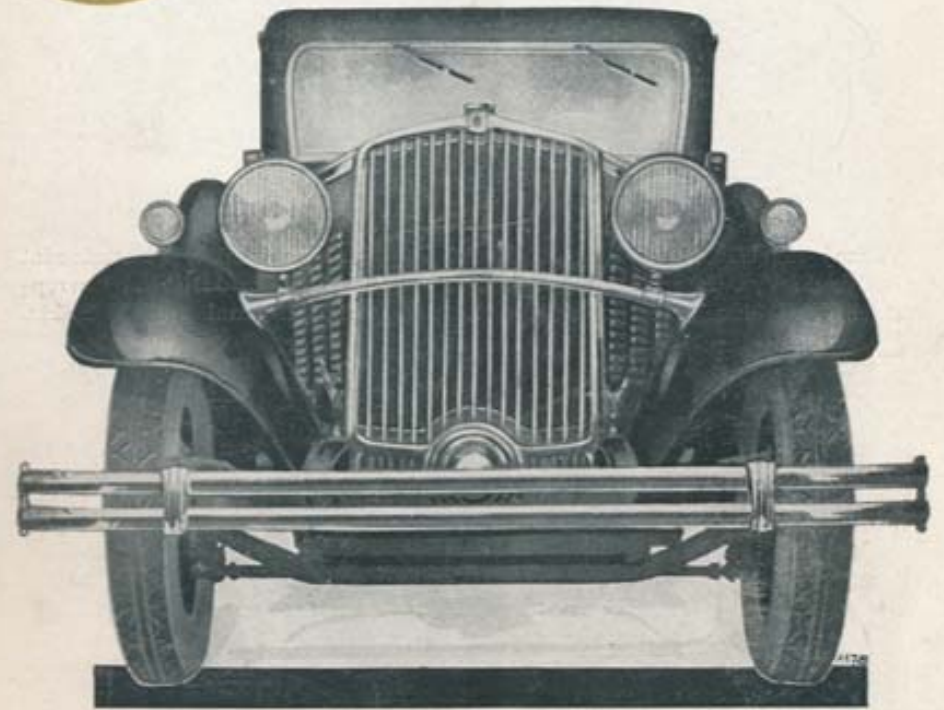


WICHTERLE & KOVÁŘÍK, A. S.,  
PROSTĚJOV.



**WIKOU 35**



## Spolehlivost vozů WIKOV 35.



Vítězný vůz WIKOV 35, který, řízen Ad. Szczyzyckim, získal v I. mezinárodní Rallye do Vys. Tater 1930 putovní cenu projetím 8687 km devíti státy evropskými ve 14 dnech, bez nejmenšího defektu. Minimální denní průměr 620 km.



Vítězný vůz WIKOV 35, který, řízen Ad. Szczyzyckim, získal v II. mezinárodní Rallye do Vys. Tater 1931 podruhé a tím definitivně putovní cenu projetím 12.737 km v 17 dnech. Tato trať, 12.737 km, byla volena jen Československem jako odpověď na oslavovanou 10.000 km soutěž v Německu a jako přesvědčivý důkaz, že WIKOV je stavěn pro naše silnice, pro naše poměry. Minimální denní průměr 750 km.

WICHTERLE & KOVÁŘÍK, A. S.



## WIKOV 35



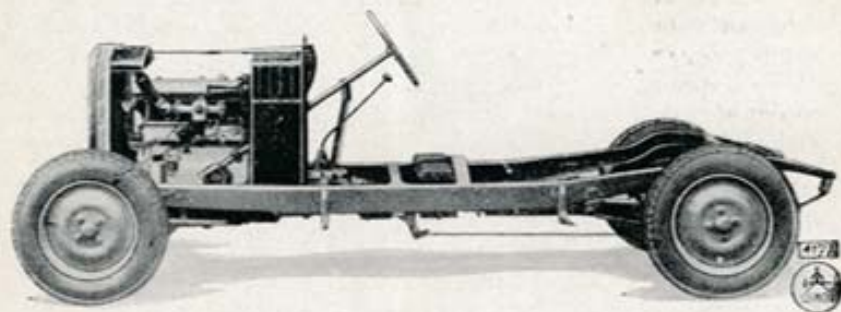
je výsledkem mnohaletého úsilí, práce a zkušenosti. Podařilo se v něm uvést v soulad řadu požadavků, které jsou takřka protichůdné. Několik příkladů: Malá váha vozu není na úkor jeho solidnosti a bezpečnosti, neboť je docílena rozsáhlým použitím hliníku. Rychlosti a pružnosti chodu motoru nedocílilo se velkým obsahem, velkou spotřebou paliva, nýbrž svrchovaně dokonalou konstrukcí motoru s ideálním tvarem kompresního prostoru, s visutými ventily a s vačkovým hřídelem v hlavě. Velký výkon motoru není na úkor trvanlivosti, neboť písty se pohybují v ocelových, cementovaných a kalených vložkách, které jsou vyměnitelné. Vyšší počet obrátek nepoškozuje klidného chodu stroje, neboť písty i ojnice jsou z hliníkových slitin a neobvykle mohutný zalomený hřídel je opatřen protizávažími a je staticky i dynamicky přesně vyvážen. Velká rychlost není na úkor bezpečnosti, neboť v kritických okamžicích hydraulické brzdy na všechny 4 kola zastaví vůz beze smyku v několika metrech. Dlouhá, měkká péra, olejové tlumiče a nízko položené těžiště vozu způsobují, že WIKOV bezvadně „sedí“ na silnici i v prudkých zatáčkách.

Centrální mazání nahrazuje obtížné promazávání podvozku pouhým sešlápnutím pedálu a předurčuje vůz WIKOV 35 za ideální vůz pro majitele, který sám řídí, neboť i jinak je konstruován tak, aby jeho ovládání bylo co nejsnazší a aby vyžadoval co nejméně obsluhy a pozornosti. WIKOV 35 je vyráběn v nevelkých seriích a tím je umožněno uplatnit na něm ihned nejnovější vymoženosti a zkušenosti. Přesto je jeho výroba tak zracionalisována, že i při neobvykle péči, která se každému jednotlivému vozu věnuje, je WIKOV 35 poměrně levný.

WICHTERLE & KOVÁŘÍK, A. S.



## WIKOV 35



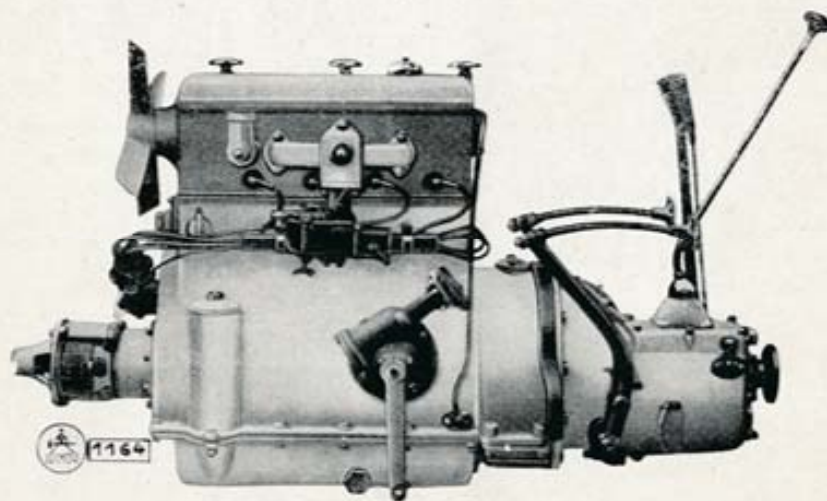
### TECHNICKÝ POPIS.

**MOTOR** jest vysoce výkonný, 4 taktní čtyřválec. Jest v jednom bloku s převodovou skříní a spočívá v rámu ve třech bodech na pružných gumových podložkách, které absorbují chvění a hluk, takže se nepřenášejí do rámu a karoserie. Blok válců jest slit s klikovou skříní, čímž docíleno veliké tuhosti. Všechny odlitky motoru a převodové skříně jsou, kromě hlavy motoru, z hliníkové slitiny. Válce jsou opatřeny ocelovými, cementovanými a kalenými vložkami, které snižují opotřebení pístů i válců na minimum a tím snižují i spotřebu paliva a oleje. Kompresní prostor jest úplně opracován, ventily jsou visuté, mají dvojité pružiny a jsou poháněny prostřednictvím vahadel přímo vačkovým hřídelem, umístěným v hlavě motoru, takže váha rozvodového mechanismu jest co nejnižší a pružiny ventilů jsou málo namáhány. Dohon vačkového hřídele děje se párem želných šroubových kol, z nich větší jest pro bezhlučnost ze speciálního nekovového materiálu (textgumoid), a trojnásobným řetězem, který jest opatřen snadno přístupným napínákem. Ojnice jsou zápusťkové výlisky z duralu, zaručující nejvyšší pevnost při nejnižší váze. Písty ze speciální hliníkové slitiny velice málo tepelně roztaživé jsou zvláštní polotuhé konstrukce, která umožní minimální vůli mezi pístem a válcem, takže při chladném motoru písty neklepou. Zalomený hřídel jest opatřen protizávažími a staticky i dynamicky přesně vyvážen, takže motor jde velice klidně bez jakýchkoli vibrací. Chlazení jest vodní, thermosyphonové s ventilátorem, umístěným přímo na vačkovém hřídeli. Mazání jest tlakové, cirkulační, se zubovou pumpou, umístěnou velice nízko, takže na-



ssává i tehdy, je-li olej velice hustý, na příklad při spouštění studeného motoru. Olej prochází hustým sítím do jímky a odtud je pumpou vytlačován přes snadno vyjímatelný filtr do všech ložisek a troucích se ploch hnacího i rozvodového mechanismu. Olej jest tedy dvojnásobně čistěn. Tlak oleje jest regulován snadno přístupným škrticím ventilem, který také zabrání nepřiměřenému stoupení tlaku při spouštění chladného motoru. Zapalování je bateriové, s automatickou a dodatečnou ruční regulací zážehu, aby bylo možno zážeh přizpůsobiti rozličným palivům. Splynovač Zenith nejnovějšího typu „U“ jest velmi snadno demontovatelný bez jakýchkoli nástrojů, jest opatřen benzinovým filtrem a spouštěcí klapkou, která zajistí správnou směs při natáčení. Palivo, které jest dopravováno do splynovače vlastním spádem, prochází na cestě z nádrže ještě jedním, velice snadno přístupným a demontovatelným filtrem. Nádrž má obsah asi 40 litrů a jest opatřena dvojcestným kohoutem, který umožní buď částečné nebo úplně vyprázdnění nádrže. Kohout otevřený na částečné vypuštění dává řidiči jistotu, že v nádrži zůstane vždy ještě asi 6 litrů benzínu, takže má možnost doplnit včas nádrž. Dynamo jest umístěno vpředu motoru a poháněno přímo od zalomeného hřídele.

**SPOJKA** jest jednodesková, suchá, vyžadující při vyšlápnutí velice málo síly, takže řidič se neuzaví ani ve výjimečném městském provozu, když jest třeba měnit rychlosti.



Motor WIKOV 35 s převodovou skříní.



**KARDANOVÝ HRÍDEL** má dva kryté klouby, uzavřené v pouzdrech, naplněných mazivem a úplně utěsněných proti prachu i proti unikání maziva.

**ZADNÍ NÁPRAVA** jest lisována z plechu, převod děje se bezhlučnými kuželovými koly se spirálním ozubením a diferenciálem.

**PŘEDNÍ NÁPRAVA** jest zápusťkový výkovek průřezu tvaru I z nejlepší chromniklové oceli.

**ŘÍZENÍ** šroubovým soukolím umožňuje natočení šroubového kola, opotřebí-li se v jednom místě. Řízení jest umístěno na levé straně vozu, takže ruční páky se obsluhují pravou rukou. Řídící tyč je opatřena pérovým tlumičem nárazů a hřídel volantu jest připojen k šroubu řízení pružným gumovým kotoučem, takže ani nárazy, ani chvění se nepřenáší do volantu, což velice zpřijemňuje řízení vozu.

**RÁM** z lisovaného ocelového plechu má neobyčejně vysoký profil, který mu dodává velikou tuhost.

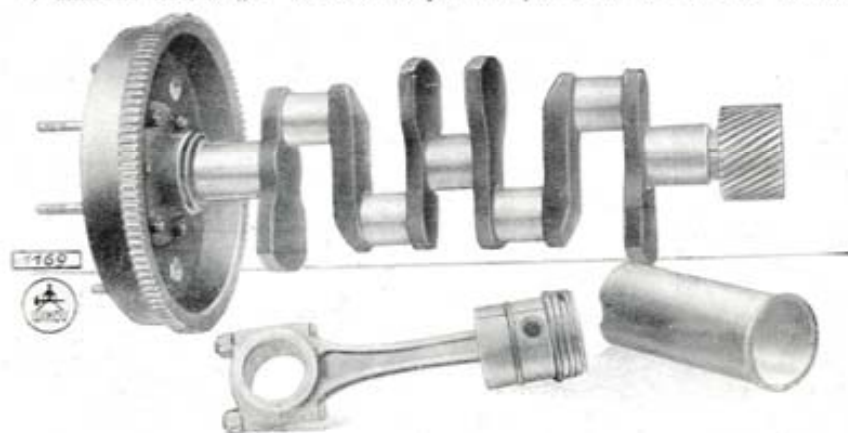
**VOZOVÁ PĚRA** jsou poloeliptická, velice dlouhá.

**TLUMIČE NÁRAZŮ** jsou olejové, pečlivě seřizené a umožňují zároveň s dlouhými pery, že vůz dobře „sedí“ na silnici.

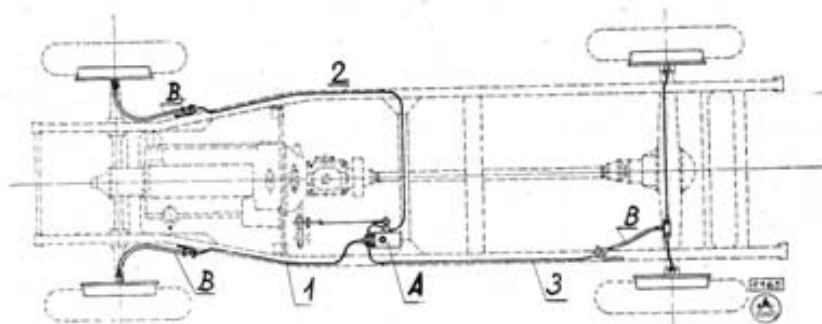
**KOLA** jsou disková, velice lehká a tuhá, nebo na zvláštní přání drátěná Rudge-Whitworth.

**OBRUČE** balonové pro poloprohroubený ráfek, který dodává vozu velikou bezpečnost, neboť zaručuje, že ani málo nahuštěná obruče nespadne s kola ani při prudké zatáčce.

**NOŽNÍ BRZDA**, hydraulická, působí stejně na všechna 4 kola. Tlak nohy se totiž přenáší s pedálu na píst hlavního válce, umístěného v zásobní nádrži „A“ a odtud kapalinou potrubím „1“ „2“ „3“ k jed-



Vyvážená klika, ojnice, píst a ocelová vložka motoru WIKOV 35.



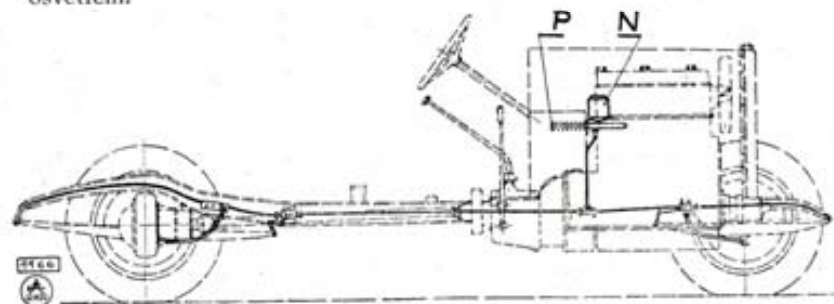
Schema hydraulické nožní brzdy.

notlivým kolům na písty, které rozpínají přímo čelisti brzd. Podle Pascalova zákona působí kapalina na všechny písty přesně stejným tlakem, takže brzdy jsou úplně přesně vyváženy a vůz nedostane smyk ani při prudkém zabrzdění. Spojení potrubí na pevném rámu s potrubím na nápravách, které se pohybují při propérování proti rámu, děje se speciálními pancéřovými trubnicemi „B“. Brzda nevyžaduje jiné obsluhy, než občasné dolití kapaliny do zásobní nádrže „A“ a opotřebí-li se obložení, vymezí se vůle v čelistích.

**RUČNÍ BRZDA** působí úplně nezávisle na nožní brzdě.

**MAZÁNÍ PODVOZKU** jest centrální. Obtížné promazávání jednoho čepu po druhém tlakovou pumpou jest nahrazeno jediným pohybem, pouhým sešlápnutím pedálu „P“ čímž se promaží všechny čepy podvozku. Pouze občas jest třeba dolít do zásobní nádrže „N“ tentýž olej, jaký jest použit pro motor. Zvláštním zařízením jest množství oleje pro každý čep přesně odměřeno, takže jest vyloučeno, aby některé čepy byly přemazány a jiné zůstaly nemazány.

**ELEKTRICKÁ SOUPRAVA** jest 12voltová a skládá se z dynama, spouštěče, baterie o kapacitě 60 amperhodin, zapalovacího zařízení a osvětlení.



Schema centrálního mazání chasis.



## TECHNICKÁ DATA.

Počet válců	4
Vrtání	72 mm
Zdvih	107 mm
Zdvihový obsah	1,74 litru
Výkon na brzdě	35 HP
Obrátky	2800 za minutu
Uspořádání rozvodu	visuté ventily a vačkový hřídel v hlavě
Mazání	cirkulační
Chlazení	thermosyphonové
Zapalování	bateriové 12 Volt
Spojka	suchá, jednodesková
Kardanový hřídel	s dvěma klouby
Nožní brzda	hydraulická, působí na 4 kola
Ruční brzda	působí nezávisle
Vozová péra	poloeliptická
Tlumiče	olejové
Mazání podvozku	centrální
Kola	disková nebo drátěná na zvláštní přání
Rozchod	1280 mm
Rozvor	2800 neb 3000 mm
Nejmenší výška od země	210 mm
Váha chassis	850 kg
Váha vozu otevřeného	1150 kg
Váha vozu zavřeného	1380 kg
Počet sedadel	2-6
Spotřeba pohonné látky	10-12 litrů/100 km
Spotřeba oleje	170-200 g/100 km
Největší rychlost	100 km hod.

Všechny údaje v tomto katalogu jsou pouze informativní, změny konstrukce vyhrazeny.



## VYBAVENÍ VOZU.

### Nářadí:

- 1 nálevka na benzin
- 1 nálevka na olej
- 1 konvička na olej
- 1 roztáčecí klika
- 1 sada dvojitých klíčů
- 1 sada trubkových klíčů
- 1 trubkový klíč pro hlavu
- 1 tyčka k trubkovým klíčům
- 1 zvedák
- 1 kolovrátek pod kola
- 1 hustilka
- 2 páky na montov. pneumatik
- 1 manometr pro pneumatiky
- 1 taška s kompletním náčiním
- 1 stahovák kol

### Náhradní součástky:

- 2 náhradní kola s pneumatikami
- 2 ventily
- 2 zpružiny pro ventily
- à 2 různé matky, podložky a závlačky
- 2 m izolační tkanice
- à 2 šrouby s matkami k připevnění kol, (pravý a levý)
- 1 rezervní kaučuková hadice k chladiči
- 2 těsnění pro výfuk
- 2 svíčky
- 1 klíč ke spínací skřínce
- 2 pojistky

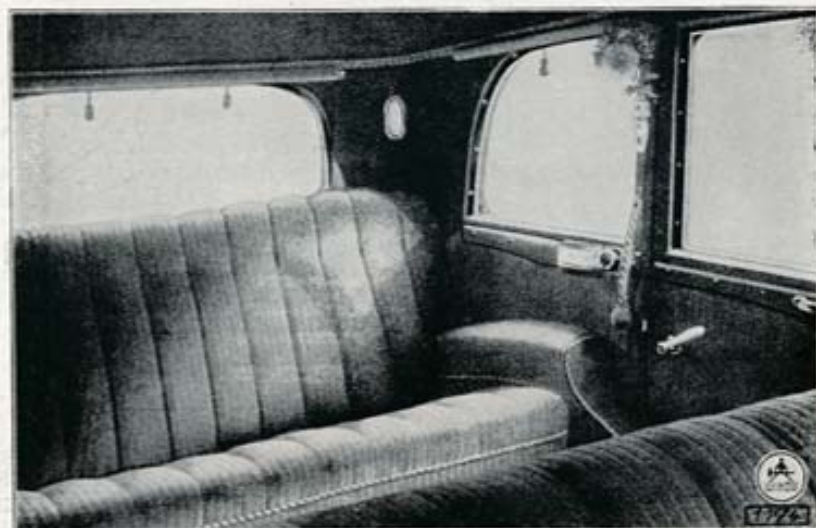
Objedná-li se **pouhé chassis**, dodáme je natřené pouze základní barvou. Chassis jest opatřeno předními blatníky, kapotou, elektrickým osvětlením s oběma reflektory, zadní svítilnou, signální houkačkou a spouštěčem, pedálovou podlahou, příční stěnou a přístrojovou deskou s hodinami, rychloměrem a spínací skřínkou, příslušným nářadím a náhradními součástkami. K chassis nepatří zadní blatníky a hliníkové obložení podlahy a stupaček.

—0—



## NORMÁLNÍ VÝPRAVA.

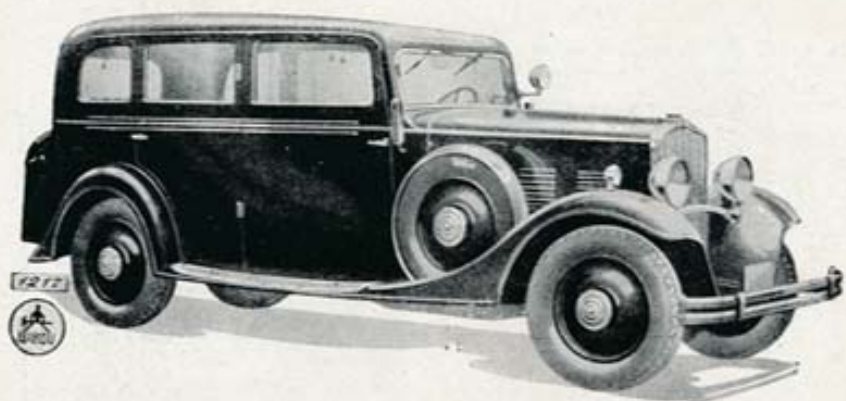
Na osvětlené armaturní desce jest kromě Boschovy přepínací skříňky tachometr s denním a celkovým počítacem kilometrů, osmidenní hodiny, ukazovatel tlaku oleje, páčka pro stavění bodu zážehu a spouštěcí klapky splynovače. Na levé straně řidiče jest rezervní ruční houkačka a hledací reflektor, obsluhovaný zevnitř vozu, po obou stranách pak ukazovatelé směru jízdy. Před řidičem zpětné zrcátko. Na přední skleněné stěně elektrický stírač. Vnitřní osvětlení třemi moderními osvětlovacími tělesy. Elektrická souprava Bosch sestává ze dvou reflektorů s dvouvláknovými žárovkami, spouštěče a houkačky. Mimo jmenovanou výpravu je vůz dodáván s dvěma rezervními koly, předním nárazníkem, zadní stoplampou, nosičem zavazadel, náradím, náhradními součástmi a tabulkou pro číslo. Všechny viditelné kovové součásti jsou chromovány.



## KAROSERIE VOZŮ WIKOV 35.

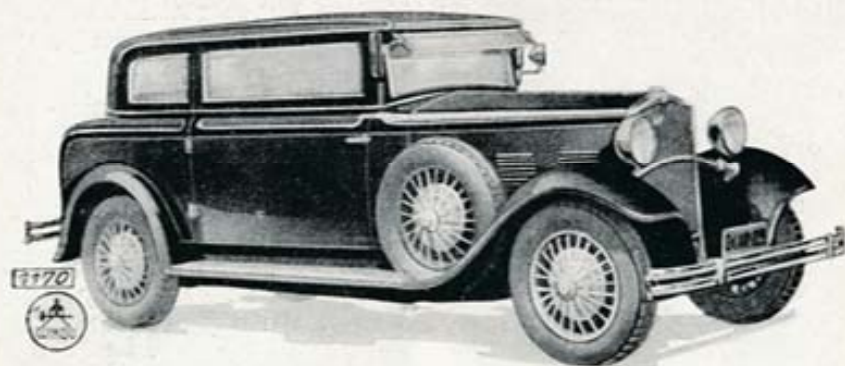
Karoserie odpovídají svým stylem rychlosti a síle vozu, mají lehce sportovní nádech a jsou při tom velice solidně stavěny. Dlouholetá zkušenost umožnila konstruovat karoserie s pevnou dřevěnou kostrou, oplechované pouze slabým plechem, takže jsou lehké a při tom pevné a tak důkladně stavěné, že vydrží řadu let jízdy na nejhorších silnicích, aniž by se staly hlučnými. Tato „smíšená“ konstrukce, totiž dřevěná kostra s plechovým potahem má tu výhodu, že tlumí hluk, který se přenáší z podvozku do karoserie a umožňuje poměrně levnou a snadnou opravu v případě havarie. Tím, že není karosárna vázána jako při plechových karoseriích na hotové výlisky, jichž tvar nelze bez velkých peněžních obětí měnit, může se říditi nejnovější modou a přizpůsobit se i osobnímu vkusu a potřebám zákazníkovým.

Tvary karoserií WIKOV jsou také skutečně „dernier cri“ mo-  
dy, aniž by byly bezduchou kopií cizích vozů, jsou originální v celkové linii i v provedení detailů.

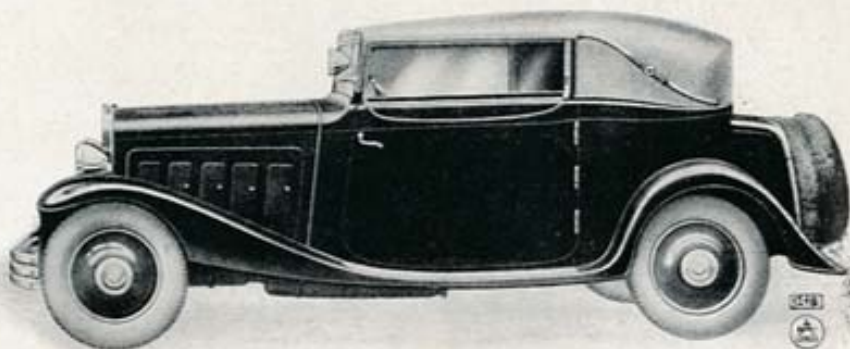


Límousina 6ti sed., 4 dvířková, nosič zavazadel, 4 okna spouštěcí.

Pro lakování se používá výhradně stříkání prvotřídními smalt  
ty a k čalounění buď pravé kůže nebo jemného sukna. I zde se  
může karosárna řídit přesně přáním zákazníka, takže jest mož-  
no dodatí vůz WIKOV 35, který reprezentuje svého majitele



Conduite intérieure 4 sed., 2 široké dveře,  
kufr vcelku s karoserií — přístupný z vnitřku.

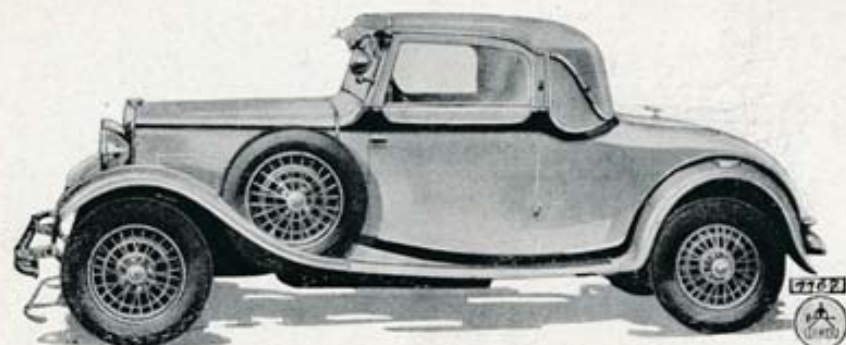


Kabriolet 4 sed., 2 široké dveře,  
kufr vcelku s karoserií.

nejen krásou linií, tvarů, barev i bohatostí výpravy, nýbrž i tím,  
že má něco z jeho individuality, že vyjadřuje v celku i v jednot-  
livostech jeho osobitý vkus.



Conduite intérieure 4 sed., 2 široké dveře,  
kufr vcelku s karoserií.



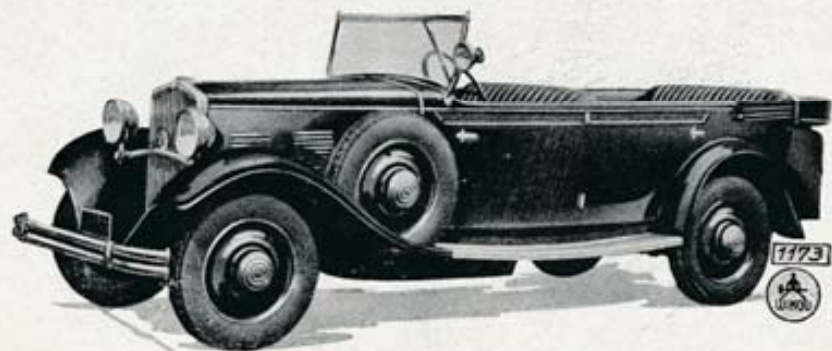
Roadster-aerabíle 2 sed., s nouz. sedadlem pro 2 osoby vzadu.

**Concours d'Élégance MSAC, Brno 1932:**

Dvě první ceny a nejvyšší uznání — zlatá stuha.

**Concours d'Élégance ČAMS, Luhačovice 1932:**

Pět prvních cen a nejvyšší uznání — dvě zlaté stuhy.



Otevřený vůz 6 sed., 4 dvířkový.



## Největší úspěch československé automobilové sezony 1932 patří nám:

Je to úspěch našeho vozu na Masarykově okruhu.

Do absolvování mnoha soutěží spolehlivosti, kde naše vozy dojížděly jako první, dále pak po nejvyšších vyznamenáních ze soutěží elegance v Brně a v Luhačovicích i po vítězství kategorie na okruhu v Zakopaném a nejlepším čase na ostravském okruhu, vyslali jsme dva vozy na Masarykův okruh. Oba tyto vozy měly docela normální, seriový motor bez kompresoru, právě takový, jako je ve všech našich vozech. Uvažte, jak ohromný je rozdíl mezi speciálními vozy závodními, které stojí statisíce, a našimi vozy se seriovým motorem. Uvažte, co je to skoro 500 km v tempu, které udávají světová závodní esa za volantů nejlepších závodních strojů Evropy. A přes tento velký handicap oba naše vozy celý tento těžký závod nejen vydržely, ale jeden dokonce dokázal to, co se dosud žádnému československému vozu nepodařilo: dojet v limitu — v předepsaném čase. Je to první československý vůz, který získal ceny v našem největším automobilovém závodě.

Letos jsme tedy opět dokázali, že naše vozy Wikov mají vlastnosti, které žádá náročná klientela od dobrého auta: spolehlivost, trvanlivost, eleganci a rychlost. Dokázali jsme, že

Wikov je aristokrat mezi vozy.

# Automobilka WIKOV.

Wichterle & Kovářik, a. s., Prostějov.