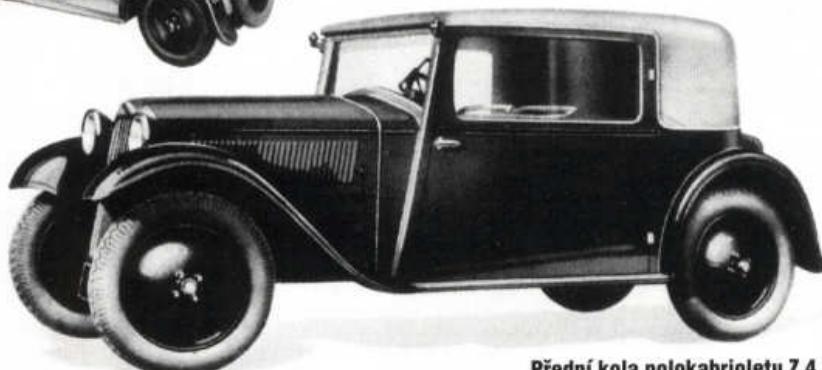




Z 4 AERABLE

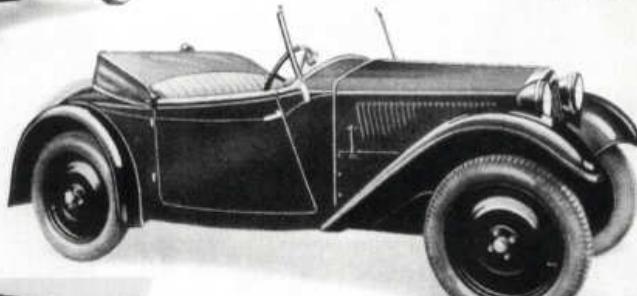


Přední kola polokabrioletu Z 4
poháněl dvoudobý dvouválec 905 cm³ (1933)



Z 4 ROADSTER

V roce 1933 vzniklo
80 dvoumístných
roadsterů Z 4 první série



Jedno z pěti továrních aerodynamických
kupé Z 4 s hliníkovou karoserií (1934)



Z 4 třetí série
se zaoblenou
střechou,
motorem 980 cm³
a klapkami na kapotě
(1934)

JAN TUČEK

Před 75 lety, na jaře 1933, uvedla brněnská Zbrojovka na trh první československý automobil s pohonem předních kol, typ Z 4 s dvoudobým dvouválcovým motorem a přezdívkou *Silná čtyřka*.

Zbrojovka se do automobilové výroby pustila už v roce 1924 a nebyl to zrovna štastný tah. Pokus o lidový vůz Disk s dvoudobým čtyrválcem 600 cm³ a třecím převodem, jehož konstruktérem byl Ing. Břetislav Novotný, pozdější tvůrce malých aerovek, skončil fiaskiem. O necelé dva roky později

uvedla na trh první sériově vyráběný československý vůz s dvoudobým motorem, přesněji s dvouválcem litrového objemu. Automobil s typovým označením Z 4/18 HP, známější coby Zetka 18, měl klasickou konцепci s pohonem zadních kol. Do roku 1930 vzniklo přes 2500 vozů tohoto typu, včetně tisícovky užitkových verzí, především valníčků. Zdokonalený a luxusnější pojatý typ Z 9, představený v roce 1930, opět klasické koncepce, ale s novým výkonnějším dvoudobým dvouválcem 1,0 l a standardně montovaným diferenciálem zadní nápravy, nedokázal v době hospodářské krize navázat na úspěch předchůdce. Byl příliš drahy a nezískal početnou klientelu. Za tři roky se prodalo jen 850 kusů Z 9 a vedení Zbrojovky vážně uvažovalo o ukončení automobilové výroby. Novou šanci se měla stát licence na výrobu lidového vozu podle německého vzoru DKW Front, tedy s dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola, jednání však nedopadla úspěšně, neboť nároky německé strany byly příliš vysoké.

V prekerní situaci došlo k personálním

Z 4 AERABLE

Automobily Z (1)



Nadace Elišky Junkové

Silná čtyřka



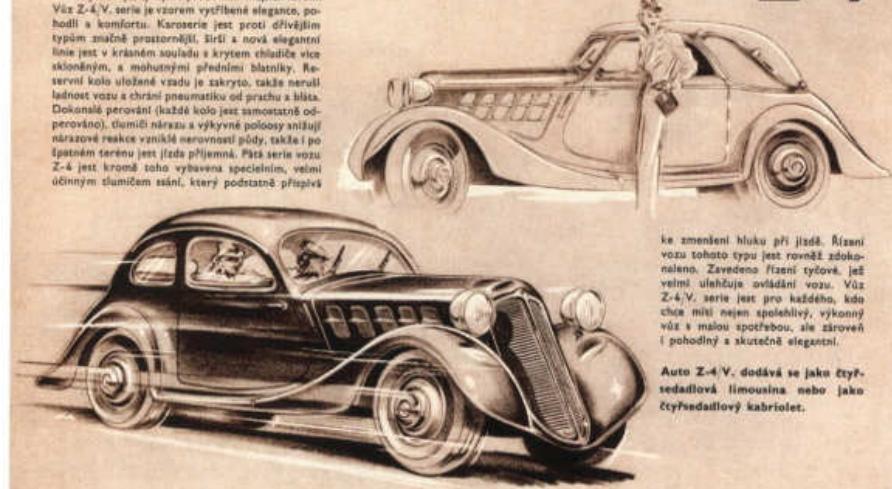
Elegantní čtyřmístný kabriolet Z 4
z poloviny třicátých let

změnám; vedením automobilové výroby byl pověřen tehdy pětatřicetiletý Ing. Antonín Voženílek, šéfem konstrukce se stal o půl-druhého roku mladší středoškolák Bořivoj Odstrčil, jenž čestný titul inženýra získal později jako odměnu za úspěšnou konstrukční činnost. Motivace pro ně i všechny ostatní byla jednoznačná, buď v co nejkratší době vyvinou a zavedou do výroby nový rentabilní vůz, nebo bude s automobily Z amen. Během sedmi měsíců spatřil světlo světa první prototyp ZA 32, jenž vyjel do zkoušek v lednu 1933, o měsíc později následoval druhý a poté třetí prototyp, který už sloužil jako předváděcí a reklamní vůz. Na jaře 1933 začala Zbrojovka přijímat objednávky na nový vůz s označením Z 4 (byl čtvrtý v pořadí po typech Disk, Z 18 a Z 9) a brzy se první československý sériový vůz s pohonem předních kol objevil na silnicích. Za 22 tisíc Kč si klienti mohli vybrat mezi čtyřmístným dvoudveřovým polokabrioletem Aerabile a kompaktnějším dvoumístným sportovním roadsterem.

Z 4 první série, opatřená reklamní přezdívkou ➤➤➤

Silná čtyřka, měla rozvor 2600 mm, rozchod kol 1100 mm a ve čtyřmístném provedení vnější rozměry 3675 x 1350 x 1460 mm. Pohotovostní hmotnost měla hodnotu nečetných 750 kg, celková dosahovala 1120 kg. Základ vozu tvořil rám se dvěma robustními ocelovými podélníky, vpředu i vzadu byly výkyně polonápravy, odpružené horním příčným listovým perem. Podvozek měl centrální mazání, které řídí ovládal pedálem. Brzdy byly bubnové mechanické, na kolech s pneumatikami 4,50 - 18 dosahoval Z 4 největší rychlosti 80 km/h. Kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec 905 cm³ o výkonu 19 k (14 kW) byl uložen podélne za přední nápravou, v bloku s třístupňovou převodovkou a rozvodovkou, jež měly své místo před ním. Pohon předních kol jsme už zdůraznili, dodejme tedy, že u některých vozů Z 4 první série docházelo k poruchám hnacích hřidel předních kol, takže továrna musela ve vlastní režii závady opravovat a u dalších vozů hřidele preventivně měnit za odolnější. Ještě před dokončením 500 vozů první série byla v roce 1933 zahájena výroba druhé, jež se odlišovala novou maskou se šíkmými štěrbinami místo dřívějších svislých. Z 4 druhé série se dodávala coby uzavřený tudor a dvoudveřový polokabriolet, její produkce pokračovala i v roce 1934. Poslední třetina ze 750 vozů Z 4 druhé série měla zesílené zavěšení kol a zdokonalené odpružení, což byla příprava na montáž výkonnějšího motoru. Dvouválec 980 cm³/25 k (18,5 kW) se od jara 1934 montoval pod kapotu Z 4 třetí série. Modernizovaná karoserie měla zaoblenější tvar střechy, úzký střední sloupek a blatníky více zapuštěné do karoserie, na bocích krytu motoru se místo dřívějších štěrbin objevily tehdy módní větrací klapky, pět na každě straně. Lepšimu jízdnímu komfortu přispívaly pneumatiky 5,25 - 16 a navzdory hmotnosti zvýšeně těsně nad hranici 800 kg vůz uháněl rychlosť až 100 km/h. Na upraveném podvozku Z 4 třetí série vzniklo na jaře 1934 pět dvoumístných sportovních kupé s hliníkovou karoserií a dvouválcem 980 cm³/35 k (26 kW); tři vozy stříbrné barvy se zúčastnily druhého ročníku závodu 1000 mil československých 1934. Aerodynamické zetky si vedly výborem a získaly Cenu prezidenta republiky pro nejlepší tovární tým. To nepochyběně přispělo k popularitě vozů Z stejně jako skutečnost, že zetky používala a propagovala řada tehdejších celebrit, v čele s králem komiků Vlastou Burianem a oblíbenými herečkami Hanou Vítovou a Věrou Ferbasovou. Nemalou roli sehrálo i to, že Zbrojovka ve své opravně v Praze-Vršovicích zřídila specializovanou dílnu, v níž pod vedením Jindřicha Dostála vznikaly elegantní zakázkové karoserie pro náročné (a patřičně majetné) zákazníky. Prodej vozů Z dosáhl v roce 1934 rekordního čísla 953 kusů proti 867 vozům prodaným v roce předchá-

Konstrukční vývoj Z-4, prvního československého vozu s předním náhonem, dosáhl už k páté sérii. Všechny změny a zdokonalení, jimž se tato poslední série vymezuje, týkají se především vnějších forem. Vůz Z-4/V. serie je vzorem vystřílené elegance, pochodi a komfortu. Karoserie je proti dřívějším typům: známé prostornosti, šířky a nová elegantní linie je v krásném souladu s krytem chladicího více sklopněním, a možnostmi předními blatníky. Rezervní kola uložené vzadu je zakryto, takže neruší lehkost vozu a chrání pneumatiku od prachu a bláta. Dokonalé perování (každé kolo je samostatně odpočíváno), tlumící nárazu a výkonné polospisy snižují nárazové reakce vzniklé nerovností půdy, takže i po spolehlivém terénu jezdí s jízdního pohledu. Pátá série vozu Z-4 je kromě toho vybavena speciálním, velmi účinným sluhem sání, který podstatně přispívá



ke zmenšení hlučnosti při jízdě. Rámování vozu tohoto typu ještě zdokonaleno. Zavedeno bylo i výkonné zavěšení vozů. Vůz Z-4/V. serie ještě pro každého, kdo chce mít nejen spolehlivý, výkonný vůz s malou spotřebou, ale zároveň i pohodlný s skutečnou elegancí.

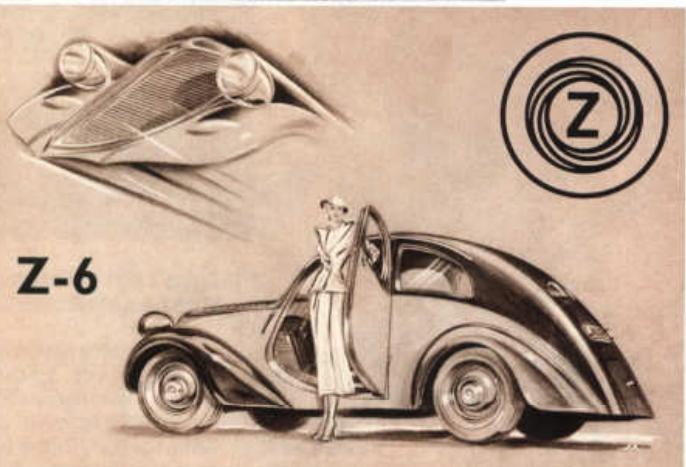
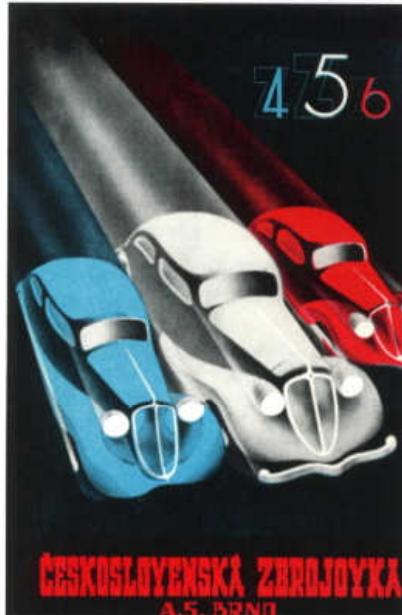
Auto Z-4/V. dodává se jako čtyřsedadlová limousina nebo jako čtyřsedadlový kabriolet.



▲ Takhle byla Z 4 páté série představena v dobovém katalogu

Jeden z mnoha reklamních snímků Z 4 páté a poslední série (1935)

▼ Novinkou jara 1935 byl kompaktní lidový dvouválec Z 6 zvaný Hurvínek



Plakát v národních barvách propagující všechny tři typy Z 4, Z 5 a Z 6

zejícím, Zbrojovka se tak poprvé a naposledy vyhoupla na čtvrtou příčku mezi tuzemskými automobilkami a předstihla tradičního rivala Aero, zatímco na stupních vítězů se střídala velká trojka Praga, Tatra a Škoda. Konkurence ve třídě 1,0 l se však přiostřila, vedle klasicky stavěných vozů Walter Junior a Škoda 420 se čtyřdobými čtyřválcí se objevil Aero 30, jehož přední kola poháněl dvoudobý dvouválec. Zbrojovka na podzim 1934 reagovala vozem Z 4 čtvrté série s rozvorem prodlouženým o 100 na 2700 mm a novou

prostornější karoserií zaoblených tvarů. Dvouválec 980 cm³/25 k (18,5 kW) zůstal, stejně jako třístupňová převodovka. Délka vozu vzrostla na 3820 mm, pohotovostní hmotnost asi na 830 kg, ale největší rychlosť 100 km/h se nezměnila. Větší vůz byl ovšem dražší; Z 4 čtvrté série se prodával od 25 500 Kč, zatímco vozy předcházejících sérií byly o jeden až dva tisíce levnější. V sezoně 1935 Zbrojovka rozšířila nabídku na tři typy automobilů s předním pohonem. Na jaře 1935 debutoval kompaktní lidový Z 6 s dvoudobým dvouválcem 735 cm³, jenž si vysloužil přezdívku Hurvínek, v říjnu 1935 měl na Pražském autosalonu premiéru vůz střední třídy Z 5 Express s dvoudobým čtyřválcem 1,5 l. K oběma se stejně jako k závěru kariéry Z 4 vrátíme příště. ■