

Charakterystyka Samochodu „Z”

Dane techniczne.

Silnik 2-cylindrowy, 2-taktowy, systemu trójkanałowego o pojemności 1.000 cm., dający 18 HP, przy 2.200 obrotach. Silnik nie posiada żadnych sprężyn, ani komplikacji, jest nadzwyczajnie łatwy do obsługi, a specjalny rysunek głowicy cylindra i całej komory wybuchowej — daje wysokie wykorzystanie wybuchu. Rozrząd skutecznie tłok szczególnej budowy i kanały w Karterze. Głowica cylindrów do zdejmowania. Tłok i cylinder są nadzwyczaj łatwo dostępne (odkręcenie kilku śrub).

W całym samochodzie nie ma żadnych panewek. Wał korbowy łożyska jak i korbowody, 2 podwójne łożyska, pracują na bardzo mocnych łożyskach kulkowych. Dzięki temu w całym silniku straty, spowodowane przez tarcie są znikome. Tylko bowiem tłok i jego pierścienie uszczelniające tworzą opór niezbędny zresztą do pracy silnika. W dalszym ciągu daje to również minimalne zużycie oliwy.

Wał korbowy posiada specjalne kształty, równoważące go i wypełniające karter (znaczne zmniejszenie komory sprężania).

Smarowanie.

Samoczynne przez domieszkę 5-ciu % oliwy do benzyny. To jest smarowanie główne, oprócz tego łożyska kulkowe i kierownicę smaruje się pompką Tecaletmet, zaś skrzynkę biegów i tylną oś smaruje się przez wlewanie oliwy również po kilku tysiącach klm. Żadnych pompek do oliwy, żadnych przewodów oliwnych, żadnego zbiornika na oliwę.

Zapłon.

Magneto wysokiego napięcia Bosch z manetką do regulowania na drążku kierowniczym, Dostęp do magneta nadzwyczaj łatwy. Akumulator ma pojemność na 60 amperogodzin — 6 volt.

Chłodzenie.

Termosyfon o wielkich przekrojach rury doprowadzającej i odprowadzającej wodę, chłodnica ulowa najwyższego gatunku.

Napęd.

Energia przenosi się poprzez tarczowe suche sprzęgło i normalną 3-biegową skrzynkę biegów, przez nadzwyczaj mocny, warstwowy przegub kardana i prosty szlifowany tryb atakujący na tryb talerzowy zmocowany, na jednoczęściowej osi tylnej, bez dyferencjału.

Hamulec.

Tylko na tylnych kołach duże, dwuszcękowe bębny z podwójnym regulowaniem za pomocą motylkowego naśrubka, linki hamowniczej, 2 instalacje niezależne od siebie przenoszące siłę mięśniową kierowcy za pomocą niezwyklej siły stalowych linek. Ponieważ wóz jest lekki, a zatem jego masa wymaga mniejszej energii do zredukowania szybkości z 60 na 0, hamulce tylko na tylne koła w zupełności wystarczają, żeby zatrzymać samochód prawie na miejscu. Nadzwyczaj łatwa regulacja hamulców przez proste sięgnięcie ręką pod wóz, nie wymagająca żadnego kładzenia się na błocie etc. jest dla każdego kierowcy prawdziwą radością.

Podwozie.

Stalowa rama bardzo silnej konstrukcji, zmocowana 2-ma poprzecznikami wygiętymi wdół i jednym poprzecznikiem wygiętym w górę, bardzo silne ćwierćeliptyczne resory z najwyższego gatunku słynnej czeskiej stali, osie ze stali chromoniklowej, zbiornik benzyny z oliwą 30 litrów, koła tarczowe 720 na 120, rozstaw osi 2650 mm. odległość kół 1120 mm. długość wozu 3750 mm., szerokość 1400 mm., wysokość 1580 mm.

Szybkość: 80 klm. na godzinę.

Zużycie materiałów pędnych: 8 litrów na 100 klm.

Ponieważ Generalna Reprezentacja w Polsce (Warszawa, ul. Bagatela Nr. 13) daje kupującym długoterminowe ulgi w płaceniu, dotąd nie praktykowane, małe, a doskonałe samochody „Z”, jak je określono: „mały wóz, wielka korzyść, duża przyjemność” — stają się tem samem dostępne każdemu obywatelowi, nawet o bardzo przeciętnych dochodach.