

Historický automobil Z 6 „Hurvínek“

Sylvie DYKOVÁ

Úvod

Technické muzeum v Brně bylo konstituováno v roce 1961 a již od počátku se část sbírkotvorné činnosti soustředila na dokumentování historie automobilismu a motorismu se zaměřením především na moravský region. Jádrem sbírky tvoří téměř kompletní řada jednotlivých typů vozů značky Z vyráběných ve Zbrojovce Brno v letech 1924–1936, dále vozy Wikov (Wichterle a Kovařík) Prostějov a Tatra Kopřivnice. Sběrka historických vozidel se však nevěnuje pouze předválečným automobilům, sleduje rovněž poválečný vývoj automobilismu v zemích bývalé RVHP a její nedílnou součástí je také dokumentace současnosti.

Jedním z prvořadých úkolů muzea je zpřístupnit sbírkové předměty veřejnosti a jejich prostřednictvím představit vývoj či historii daného oboru. Automobil jako sbírkový předmět je z hlediska konzervátorských prací velmi specifický a komplikovaný objekt, především kvůli rozdílnosti technologických postupů a povrchové úpravě jednotlivých dílů, které jsou zde uplatněny.

Na počátku je nutné zhodnotit stav jednotlivých sbírkových předmětů (automobilů). Základem je přesná identifikace, historická výpovědní hodnota a současný stav. Poté je důležité stanovit, k jakému účelu bude sbírkový předmět užíván; zda bude vozidlo zachováno v náleзовém stavu ke studijním účelům, nebo restaurováno pro prezentační účely. Ve druhém případě pak musíme rozhodnout, zda bude vozidlo ponecháno ve statickém, nebo funkčním stavu. Toto zhodnocení je velmi zásadní, neboť na jeho základě pak můžeme zvolit vhodný postup.

Nejlepší možnou volbou je zachovat vypovídací hodnotu předmětu, pouze ošetřit a zakonzervovat původní prvky a co nejméně zasáhnout do originální koncepce. Toto však platí pouze v případě, kdy je automobil ve velmi dobrém původním stavu, třeba i s výrazně narušeným lakem.¹

Historie Zbrojovky Brno a. s.

Stejně jako mnoho jiných přešel v roce 1918 bývalý c. k. vídeňský zbrojní arsenál v Brně pod správu československého státu. V roce 1919 již jako Československá státní zbrojovka podléhal přímo ministerstvu národní obrany. Teprve v roce 1924 se továrna přeměnila na akciovou společnost s názvem Československá zbrojovka a. s.

Brno. Počátky automobilové výroby ve Zbrojovce Brno spadají do roku 1924. Souvisely s programem tzv. mírové výroby, tedy alternativních možností využití strojního vybavení továrny a udržení odborných pracovníků v období míru. Pozici neměla Zbrojovka jednoduchou, neboť v době, kdy se rozhodla pro výrobu osobních automobilů, se i zavedené automobilky potýkaly s velkými finančními problémy.² Prvním automobilem, který Zbrojovka vyrobila, byl Disk. Výroba prvního typu byla poněkud úspěšná, nakonec se stěžilo vyrobeno a prodáno cca 70 kusů.³ Většina z nich však musela být pro množství závad vykoupena zpět.

Po zkušenostech s Diskem byl další typ v pořadí, Z 4/18, podroben důkladným zatěžkávacím zkouškám. Karel Stohanzel (bývalý letec) projel se zkušebními prototypem všechny tehdy sjízděné alpské průsmyky a také italské Dolomity. Za pět týdnů ujel Z 4/18 celkem 16 500 km bez vážnějších poruch. Zajímavé je, že se Zbrojovka snažila konstrukčně zaručit možnost výměny všech dílů, což nebylo v té době běžné, proto už v roce 1924 zavedla vlastní normalizaci a metrickou toleranční soustavu.

Krátkým exkurzem do světa „limuzín“ byla pro továrnu výroba Z 9. Bohužel nebyla příliš úspěšná, především kvůli vysoké ceně a spotřebě paliva. Další v řadě byla tzv. Silná čtyřka, jak ji označovala tehdejší reklamní kampaň, vozy typu Z 4 I.–V. série. Skvělé úspěchy automobilů Z 4 byly samozřejmě podnětem pro další vytváření nových konstrukcí a variant. Zbrojovka se tedy rozhodla pro výrobu luxusního silného vozu s pohonem předních kol. Konstrukční tým ve složení Ing. Drobný, Nebeský, Najmr a dr. Miksch použil jako základ nové koncepce typ Z 4, který upravil a vylepšil. Vznikla Z 5 Expres, která byla vyráběna v mnoha různých provedeních karoserií, a protože se jednalo o luxusní vůz, byly karoserie vyráběny také speciálně na objednávku.

Posledním ve vývojové řadě automobilů značky Z byl vůz Z 6 „Hurvínek“, který se prodával až do roku 1936, kdy byla ve Zbrojovce výroba automobilů definitivně zastavena.

Historie automobilu Z 6

Automobil Z 6 „Hurvínek“ vyráběla Zbrojovka Brno a. s. v letech 1935–1936. Celkem bylo vyrobeno 480 kusů⁴ a do současnosti se jich docho-

valo pouze několik desítek. Výrobou automobilů Z 6 se Zbrojovka vrátila ke koncepci tzv. lidového vozu, kterou na nějaký čas opustila. Automobil Z 6 měl navázat na úspěchy předchozích vozů, jako byly například Z 4/18, které se vyráběly v letech 1926–1930, a Z 4 (I.–V. série) vyráběné mezi lety 1933–1936. „Populární a renomované divadélko S+H profesora Skupy prožívalo právě svoji první velkou konjunkturu, a proto se zdá přirozené, že lid pojmenoval nejmenší zetku na „Hurvínka“. Lze se však důvodně domnívat, že spíše než lid k pojmenování přispěli prodejci a akvizitěři ve snaze přizpůsobit se na popularitě zvučné loutky, a také možná vzniklo trochu jako protiváha podobného pojmenování Tatry 57 na Hadimršku.“⁵

Automobil Z 6 „Hurvínek“ byl vybaven jednoduchým dvoutaktním motorem, pohonem předních kol a aerodynamicky řešenou dvoudveřovou karoserií. „Hurvínek“ hned zpočátku získal své příznivce, a to především pro svou velmi nízkou cenu (19 800 Kč). Vzhledem k nepříliš dobrým jízdním vlastnostem však nakonec nedosáhl očekávané popularity a prodejnosti. Další typ, který měl následovat po Z 6, už nebyl realizován.

V případě historického typu Z 6 byla identifikace automobilu poměrně snadná, dochoval se originální štítek, kde je uvedeno výrobní číslo i typ vozidla a další údaje. Bohužel kvůli necitlivým zásahům předchozích majitelů (nepůvodní lak na karoserii, čalounění a další změny) a předchozímu nevhodnému uložení bylo vozidlo ve velmi špat-

■ Poznámky

¹ Srov. John Ernst LUDWIG: *Restaurování automobilu Wanderer typ W 10/2 z Muzea závodu Audi AG. v Ingolstadt*, in: Sborník z konzervátorského a restaurátorského semináře Kopřivnice 1998, Technické muzeum v Brně, Brno 1999, s. 19–22.

² Otakar FRANĚK: *Dějiny koncernu Brněnské Zbrojovky, díl první, 1918–1939*, Blok, Brno 1969, s. 65–77.

³ Tamtéž, s. 67.

⁴ Jan POPELKA, Petr CINCIBUCH: *S písmenem Z na chladíči*, UNIUM, Praha 1999, s. 155.

⁵ Jan POPELKA: *Automobil „Z“ Československá Zbrojovka a. s. Brno*, 735, ZO Svazarmu Pedagogické fakulty Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, Brno 1988, s. 30.



1



2



3



4

Všechny fotografie pocházejí z Technického muzea v Brně.

Obr. 1. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, stav před restaurováním, pohled z boku.

Obr. 2. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, přístrojová deska.

Obr. 3. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, prostor pod kapotou.

Obr. 4. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, poškozená zadní část dřevěné konstrukce karoserie.

ném stavu (poškozené dřevěné části karoserie – tzv. výdřevy, vnější části karoserie napadené rží a jiné závady).

Do sbírek Technického muzea v Brně byl automobil získán v roce 1980 od soukromého majitele a byl zapsán pod přírůstkovým číslem 500/1980 a inventárním číslem 16.12-7 (výrobní číslo motoru 62 333; číslo podvozku/karoserie 6330). Vozidlo bylo dlouhodobě odstaveno v depozitáři a několikrát se změnilo místo jeho uložení. Podle dokumentace bylo získáno v nepojízdném stavu, již částečně napadené povrchovou korozí. Chyběly některé originální součásti, například karburátor, startér a další. Větší konzervátorské zásahy nebyly na vozidle prováděny, protože bylo v plánu uvést ho co nejdříve do funkčního stavu. Z tohoto

důvodu byly krátce po získání vozu do sbírky Technického muzea v Brně zakoupeny od stejného majitele náhradní díly k němu (díly pocházejí z originální výroby Zbrojovky Brno a. s.). Z dokumentace bohužel není jasné, proč nakonec k restaurování vozu nedošlo.

Na počátku roku 2004 bylo vozidlo znovu ví-0 zuálně zhodnoceno. Bylo zjištěno, že karoserie je napadena povrchovou korozí, dřevěná konstrukce karoserie je na mnoha místech silně poškozená a na některých plochách se zcela rozpadá. Dveře na pravé straně byly bez funkčního mechanismu a ležely odděleně vedle vozidla. Čalounění sedadel (nepůvodní – pravděpodobně z 50.–60. let 20. století) bylo na mnoha místech poškozeno zaschlou barvou. Také podvozková část byla značně napadena povrchovou korozí.

Koncepce restaurátorského zásahu

Další průzkum provedla během roku 2004 firma Vojtěch Dymáček. Po konzultacích byl navržen postup restaurátorských prací. Hlavním cílem bylo uvedení automobilu do funkčního stavu tak, aby mohl být prezentován nejen ve stálé expozici Technického muzea v Brně (ve statickém stavu), ale aby byl také příležitostně představen na externích akcích ve funkčním stavu. Od tohoto rozhodnutí se odvíjel návrh restaurátorského zá-

sahu. Vzhledem k míře poškození vozidla a náročnosti navrhovaných prací a rovněž objemu potřebných financí byl zásah rozdělen na dvě etapy. Pro první etapu byly navrženy tyto práce: demontáž všech prvků na karoserii a zhodnocení stavu. Proběhlo opatrné rozebrání interiéru a posouzení stavu výdřevy s možností případné rekonstrukce. Dále byl posouzen technický stav podvozku a dalších komponentů a byl sestaven seznam chybějících dílů. Během druhé etapy měl být demontován a rozebrán motor a zhodnocena funkčnost jednotlivých součástí. Bylo nutné doplnit elektrickou výzbroj Bosch a již nefunkční popraskanou kabeláž nahradit oplétanými replikami. Dále byla vybrána vhodná látka na čalounění, vyměnily se silně poškozené pneumatiky a proběhla konečná celková montáž a „spasování“ vozidla.

První fáze obnovy

První fáze obnovy započala v roce 2005 díky dotaci získané z programu ISO (Integrovaný systém ochrany kulturního dědictví Ministerstva kultury ČR). Karoserie byla nejprve rozebrána na hlavní části: kapotu, dveře, blatníky, stupačky (prahy) a zasklení. Již při pouhém vizuálním zhodnocení bylo patrné, že se na vozidle nevyskytuje originální lak. Tento závěr byl následně ověřen odebráním zbytku laku a provedením stratigrafic-



5



6



7

kého průzkumu.⁶ Z interiéru se postupně demonstovala sedadla, čalounění, elektrická instalace, přístrojová deska a další příslušenství. Tím byla odhalena závažná poškození výdřevy a kovových částí karoserie zejména v oblasti stupaček a blatníků. Největší poškození vykazovala zadní část karoserie automobilu, kde byla dřevěná konstrukce (původní materiál jasan) v tak špatném stavu, že se i při opatrné manipulaci z větší části rozpadla. Některé části automobilu, například blatníky, maska a zadní část nad dveřmi, nesly stopy destrukce, ke které došlo patrně při havárii v době užívání vozidla předchozím majitelem.

Z vozidla byl kompletně odstraněn nepůvodní lak (štetcem ručně nanosená stříbřenka), kterým na mnoha místech prostupovala koroze a byl ne soudržný. Z karoserie byly sejmuty nátěry pomocí rozbíječů vrtačky s polyuretanovými, smirkovými, drátěnými a pletánkovými kotouči, posléze v obtížněji dostupných místech také ručně jemnými ocelovými kartáči. Všechna takto postižená místa byla očištěna odrezovačem (HB-SIL) a byla ošetřena penetračním nátěrem (zn. Alcyton). Po mechanickém očištění karoserie následovala povrchová úprava, klempířské zpracování plechových částí karoserie a penetrační nátěr; všechny druhotné nerovnosti byly zatmeleny a vyrovnány. Vzhledem k tomu, že nebylo možné určit původní barevnost vozu, byla po dalších konzultacích na základě tovární dokumentace a dobových reklamních prospektů zvolena kombinace dvou barev: čokoládově hnědé a světle béžové.

Restaurování dřevěných částí karoserie (výdřevy) provedla firma Jiří Hemzal. Silně poškozené části dřevěné konstrukce karoserie byly odstraněny a nahrazeny replikami zhotovenými na základě

šablon vytvořených podle originálních částí nebo tovární dokumentace. Zvláštní péče byla věnována zejména nejvíce postižené zadní spodní části dřevěné konstrukce, která musela být z větší části zrekonstruována. Restaurované části výdřevy byly zasazeny do dřevěné konstrukce karoserie stejným způsobem jako v případě poškozených původních částí. Namísto zkorodovaných vrutových šroubů byly použity repliky z pozinkovaného kovu, které odpovídaly originálu. Motorová jednotka byla pouze vyjmuta a lehce očištěna jemnými ocelovými kartáči. Motor měl být poté pokusně uveden do provozu. V případě negativního výsledku měly další práce na restaurování motoru probíhat až ve druhé fázi. Podvozek automobilu byl ručně opraven, některé součásti byly očištěny pomocí otryskávacího zařízení. Na očištěné plochy byl poté nanesen odrezovač a dvouvrstvý nátěr.

Následovala příprava dílů k chromování. Jednalo se o drobnější součásti, například z přístrojové desky, dále přední reflektory (tělesa) a zejména o přední masku automobilu. Zde jsme řešili zásadní problém. Automobil pravděpodobně v minulosti havaroval, četné stopy destrukce nesla také přední maska vozu, musela být tedy srovnána a vyhlazena. Vzhledem ke stáří materiálu se bohužel nepodařilo docílit takového stavu, aby mohla být bez problému chromována. Navíc vyvstal další problém: maska vozu se musí chromovat v celku, což vzhledem k její velikosti v současné době není žádná firma schopna provést. Po konzultacích s odborníky jsme tedy dospěli k závěru, že v tomto případě bude použita náhražka chromu (syntetická barva s kovovým efektem zn. Motip), která bude na závěr přešleštěna, a tím se docílí podobného efektu jako u pravého chromu. Nepů-

Obr. 5. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, problematická maska vozu.

Obr. 6. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, detail korozi napadených částí karoserie.

Obr. 7. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, detail poškození konstrukce v interiéru.

vodní čalounění jsme se rozhodli jen očistit od nánosů barvy a ponechat až do druhé fáze obnovy.

Druhá fáze obnovy

V roce 2006 jsme mohli pokračovat v druhé fázi náročných restaurátorských prací, opět díky dotaci získané z programu ISO pro rok 2006. Motor vozu byl vyjmut a očištěn již během první fáze zásahu. Vzhledem k tomu, že chyběl původní startér a karburátor, bylo nutné tyto části získat a doplnit. Naštěstí se originální komponenty nacházely při-

■ Poznámky

6 Sylvie DYKOVÁ, Jiří HEMZAL, Vojtěch DYMÁČEK: *Restaurování historického automobilu Z 6 Hurvínek*, in: Sborník z Konference konzervátorů – restaurátorů Příbram 2008, Technické muzeum v Brně, Brno 2008, s. 104.

Použité prameny:

1 TMB (Technické muzeum v Brně), odborná knihovna, Ing. Antonín VOŽENÍLEK, Lubomír BAUER: *Příspěvek k historii výroby automobilů ve Zbrojovce Brno* (rukopis), Brno 1971, sg. R 13.

2 TMB, oddělení Dokumentace vědy a techniky, obor historická vozidla a spalovací motory, Československá Zbrojovka a. s., Brno: *Obsluha a udržování osobního automobilu typu „Z 6“*, nezpracovaný materiál.



8



9



10



11



11

Obr. 8. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, „znovuzrozený“ automobil.

Obr. 9. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, pohled do restaurovaného interiéru vozu.

Obr. 10. Automobil Z 6 „Hurvínek“, TMB, př. č. 500/1980, inv. č. 16.12-7, zrestaurovaný motor.

Obr. 11. a 12. Dobové letáky ze soukromé sbírky Martina Hucla a Jiřího Koblíčka. (Reprofoto)

mo ve sbírkách Technického muzea v Brně. Změnilo se tedy jen místo jejich uložení. Poté byl motor pokusně uveden do provozu.

Elektrická instalace byla rovněž demontována, protože podle dobové dokumentace bylo zjištěno, že současný stav je výsledkem neodborné úpravy některého z dřívějších majitelů. Vzhledem k tomu, že původní elektrická instalace byla ve velmi špatném stavu a nemohla být použita, byly zakoupeny repliky kabeláže odpovídající originálu. Poté byla instalace uvedena do původního stavu (doplněna elektrickou výzbrojí Bosch). Ani čalounění vozidla nebylo originální (zelená koženka), ale vytvořené pravděpodobně v 50.–60. letech 20. století. Následkem pozdějších neodborných zásahů na vozidle bylo na mnoha místech poškozené barvou. V první fázi restaurování vozidla bylo čalounění pouze mechanicky, ručně, zbaveno nečistot a pozůstatků barev. Ve druhé fázi bylo uvedeno do původní podoby tak, aby materiálem a zpracováním odpovídalo době vzniku vozu. Při výběru látek byl důraz kladen především na to, aby vybrané textilie odpovídaly dochovaným částem původního čalounění. Podstatným prvkem interiéru vozidla byla nestejná struktura textilií na sedadlech.

Původní skla byla vyjmuta a vzhledem k jejich silnému poškození (přední sklo prasklé, ostatní značně poškrábaná) a celkové zašlosti se zhotovily šablony a byla vyrobena skla nová, odpovídá-

jící tvarem i materiálem původním. Při osazování reflektorů jsme řešili další problém, neboť jsme měli k dispozici dvě původní tělesa reflektorů, ale jen jedno mělo originální sklo. Při pátrání po náhradním skle bylo zjištěno, že tyto reflektory mají jiný průměr (cca o 1 cm menší) než většina tehdy vyráběných reflektorů. Nakonec jsme se rozhodli zakoupit původní sklo z většího reflektoru a obrousit je do požadovaného tvaru. Značně poškozené pneumatiky bylo rozhodnuto vyměnit za jiné, odpovídající originálu. Podařilo se získat původní pneumatiky, které byly osazeny na disky. (Kola plná disková, rozteč šroubů 130 mm, disky 2,75D-16; pneumatiky 4, 75-16.)

Konečnou fází dvouletého pracovního úsilí byla celková montáž a „spasování“ vozidla. Poté proběhly zkušební jízdy, aby se ověřila funkčnost motoru a dalších součástí. Během restaurování vozidla se konaly pravidelné kontroly stavu prací (přibližně každých 14 dní) a další konzultace s odborníky a průběžně byla pořizována fotodokumentace. Spolu s restaurovaným automobilem byla předána i závěrečná zpráva o průběhu prací.

Závěr

V současné době je zrestaurovaný historický automobil součástí stálé expozice *Jak jsme jezdili* v Technickém muzeu v Brně, kde významně doplňuje vývojovou linii vystavených automobilů značky Z. Vůz je v této podobě přínosem nejen pro Technické muzeum v Brně, ale především pro jeho návštěvníky, neboť dokumentuje karosářskou i technickou dovednost československých automobilových výrobců v meziválečném období. Jako znovu oživený funkční celek jej lze předvést na různých akcích.