



WIKOV 35

ZNAČKA: Wikov

TYP: 35

ROK VÝROBY: 1931

VÝROBCA: Wichterle a Kovářik, a.s. (skrátene WIKOV).

KAROSÉRIA: štvordverová šesťmiestna limuzína

OBJEM MOTORA: 1 743 cm³

SPOTREBA: 10 – 12 l/100 km

BRZDY: hydraulické bubnové

PREVODOVKA: 3+1

VÝKON: 35 k pri 2 800 ot/min

POHON: zadný

MOTOR / POČET VALCOV: štvortaktný OHC/4

POČET VYROBENÝCH VOZIDIEL: 150 ks

RÝCHLOSŤ: 105 km/h

CHLADENIE: kvapalina

Wikov 35 bol druhým automobilom pôvodnej konštrukcie, ktorý vznikol v akciovej spoločnosti Wikov. Nový model koncepčne vychádzal z predchádzajúceho typu Wikov 7/28, modernizácia však priniesla napríklad použitie hydraulických brzd či doplnenie o nové prvky a vylepšenia, ktoré potvrdzovali kvalitu a trvácnosť vozidiel Wikov. Model 35 bol verejnosti predstavený v októbri 1930 na XXII. medzinárodnej výstave automobilov v Prahe. Súčasne s ním bol predstavený aj luxusný model Wikov 70 s osemvalcovým motorom. Wikov 35 sa vyrábala v rokoch 1930 – 1934 v niekoľkých verziách podvozkov a karosérií.

PODVOZOK

Mohutný obdĺžnikový podvozkový rebrinový rám bol nitovaný z lisovaných ocelových U profilov. Obe nápravy boli tuhé, odpružené pozdĺžnymi poloeliptickými perami a doplnené olejovými tlmičmi pruženia. Štandardom sa stalo výkyvné spojenie medzi prevodovkou a rozvodovkou spojovacím hriadeľom s kovovými krížovými zapuzdrenými kĺbmi. Diferenciál v zadnej náprave mal kuželové súkolie. Motor bol uložený za prednou nápravou, poháňaná bola zadná náprava cez kardan. Vozidlo malo bubnové brzdy Lockheed na všetkých štyroch kolesách, ktoré boli ovládané hydraulicky. Ručná brzda, zo začiatku pásová, pôsobila na kĺbový hriadeľ za prevodovkou. Neskôr bolo použité štandardné riešenie s pôsobením na zadné kolesá.

KAROSÉRIA

Karoséria vozidiel Wikov 35 bola prispôbena rýchlemu podvozku a vyznačovala sa elegantným vzhľadom so športovým nádychom. Tvorila ju drevená kostra, oplechovaná ocelovým plechom. Vozidlá mali aj ľahko oplechovanú drevenú strechu a elegantnú chrómovú masku chladiča so zvislými mriežkami, ktorú zakrývali ručne ovládané žalúzie. Prvá séria z roku 1930 bola skôr hranatá, od roku 1931 sa viac zaoblila. Rezervné kolesá boli umiestnené v prelisoch predných blatníkov na bokoch vozidla. Vyrábali sa viaceré typy dvojdvierových a štvordvierových karosérií: otvorený štvorsedadlový phaeton, dvojsedadlový roadster, štvorsedadlová alebo šesťsedadlová limuzína či elegantný tudor, prezývaný labuť.

MOTORIZÁCIA

Zážihový štvorvalcový radový motor s rozvodom OHC mal výkon 35 koní pri 2 800 ot/min. Motor mal dobrý „ťah“ pri vyšších aj nižších otáčkach. Vodou chladený motor bol umiestnený vpredu na gumových podložkách a poháňal zadnú nápravu. Spojka bola jednokotúčová suchá, prevodovka trojstupňová. Vačkový hriadeľ bol uložený v troch ložiskách a bol dynamicky a staticky vyvážený, poháňaný valčekovou trojradovou reťazou s ručným alebo automatickým napínaním. Palivovú zmes pripravoval karburátor Zenizh TD alebo Solex AVR.

