

automobil

4'87

Automobil a technický stav

RENAULT – jeho novinky a vývoj

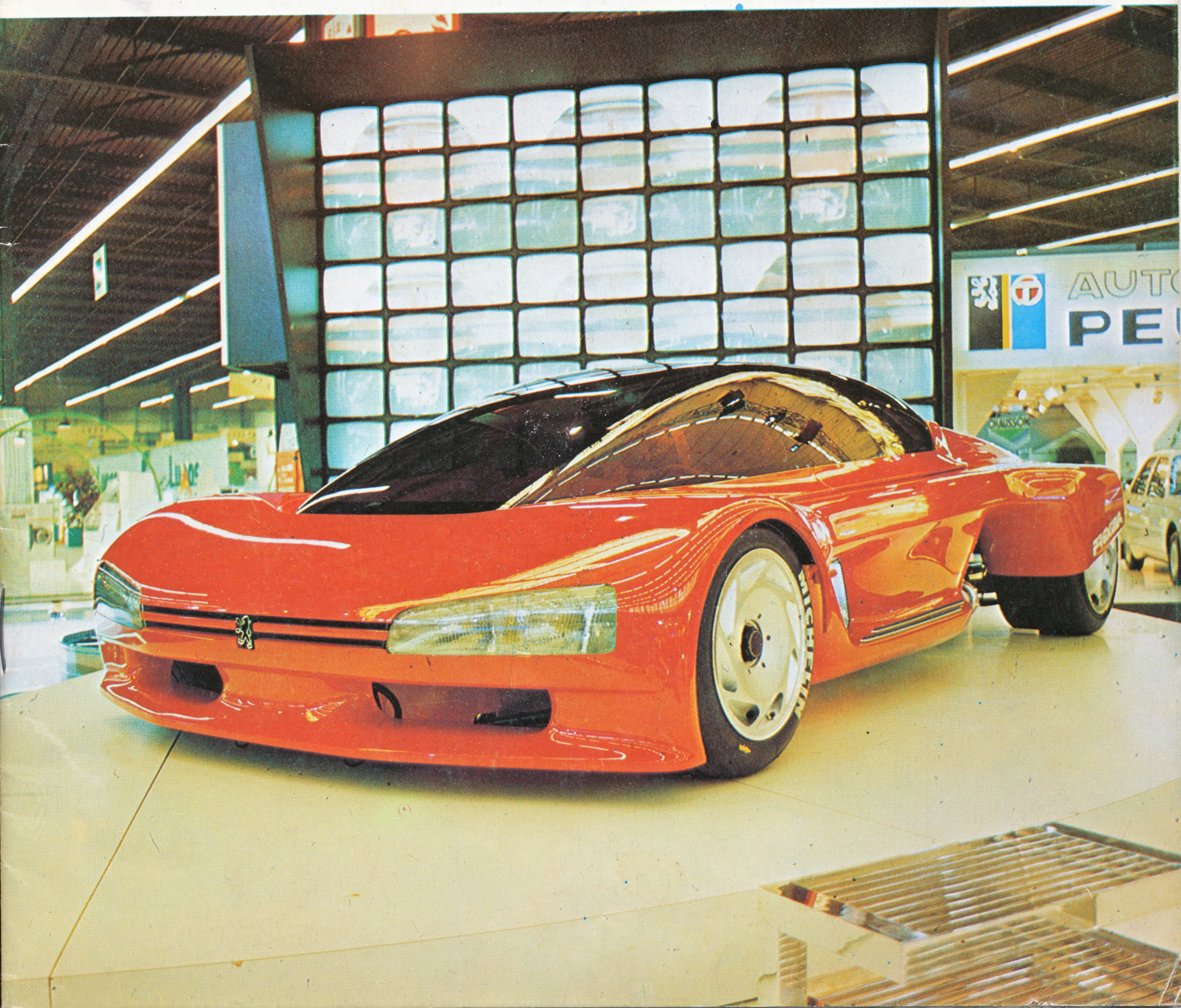
V. Lím a jeho vítězné vozy AVIA

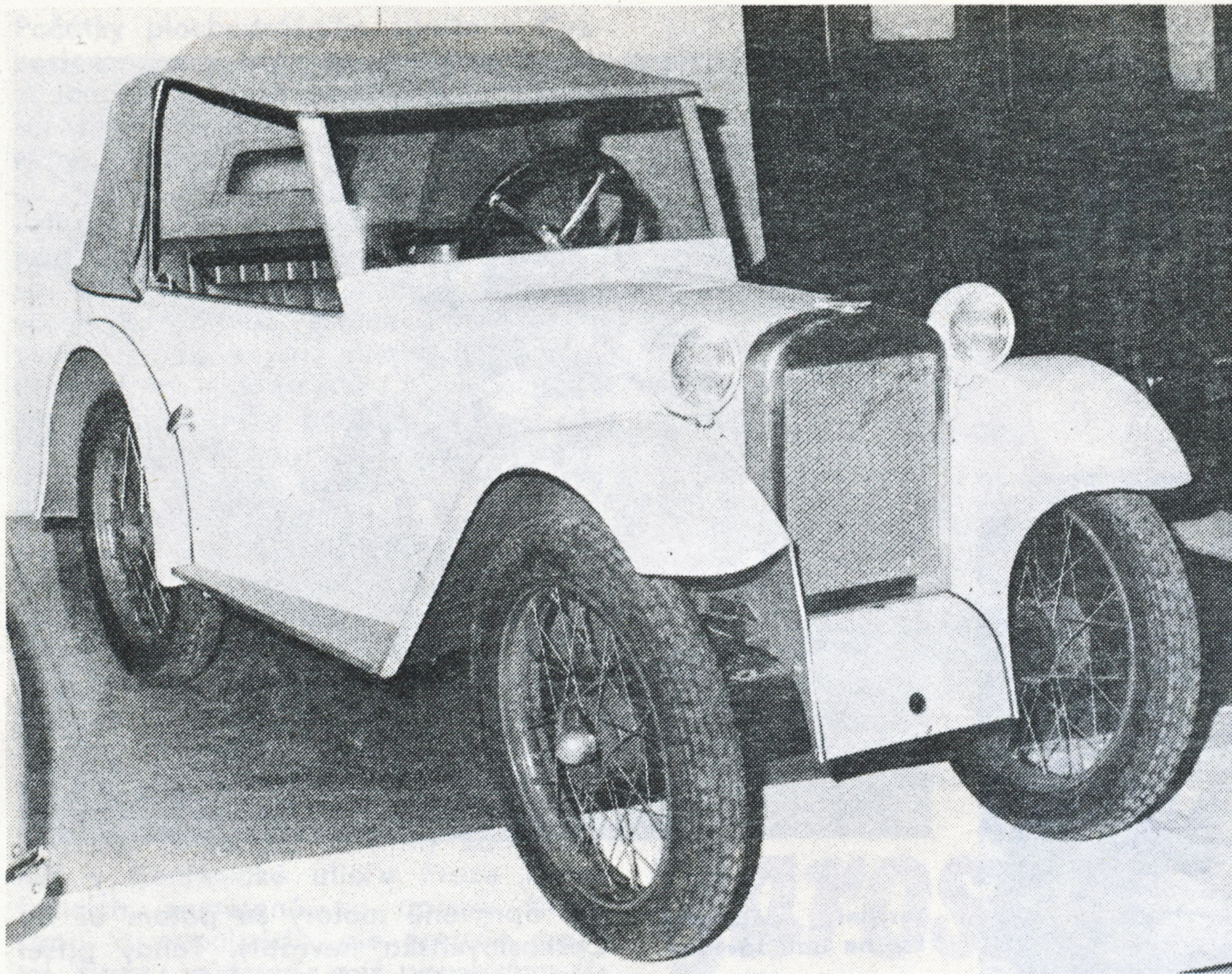
HONDA Elf 3 – projekt budoucnosti

Z naší historie: GATTER

PEUGEOT Proxima

ČASOPIS FEDERÁLNÍHO MINISTERSTVA VŠEOBECNÉHO STROJÍRENSTVÍ • ROČNÍK XXXI • CENA Kčs 4,-





Automobily Gatter, vyráběné v letech hospodářské krize v severočeských Zákupech, patří k těm značkám, které takřka upadly v zapomenutí. Firma se neúčastnila výstav nebo autosalónů, neměla téměř žádnou reklamu a v tisku se o ní objevovala jen tu a tam kratičká zmínka, spíše jen potvrzující existenci značky. Technický popis vozů se dochoval jen ve dvou prospektech, z nichž jeden je psán v němčině, druhý pak svéráznou češtinou. Údaje těchto prospektů se v některých hodnotách liší, ani nepřilíš kvalitní vyobrazení vozů není v obou prospektech shodné. Navíc se vztahují jen k prvnímu menšímu typu této značky. V českolipském okresním archivu se dochovalo pouze několik dokladů, týkajících se však spíše osobních a majetkových poměrů majitele firmy než samotné výroby automobilů. V kraji, kde v minulosti docházelo vlivem politického vývoje ke značné migraci obyvatelstva, také těžko najdeme pamětníka schopného podat věrohodné informace o událostech, od nichž uplynulo už víc než půl století. A tak mnohé okolnosti zůstanou pravděpodobně neobjasněny. Přesto se však pokusme rekonstruovat tuto sice nepřilíš vý-

Motor modelu Gatter 450 cm³ dvoudobý jednoválec o výkonu 7,5 kW.

GATTER

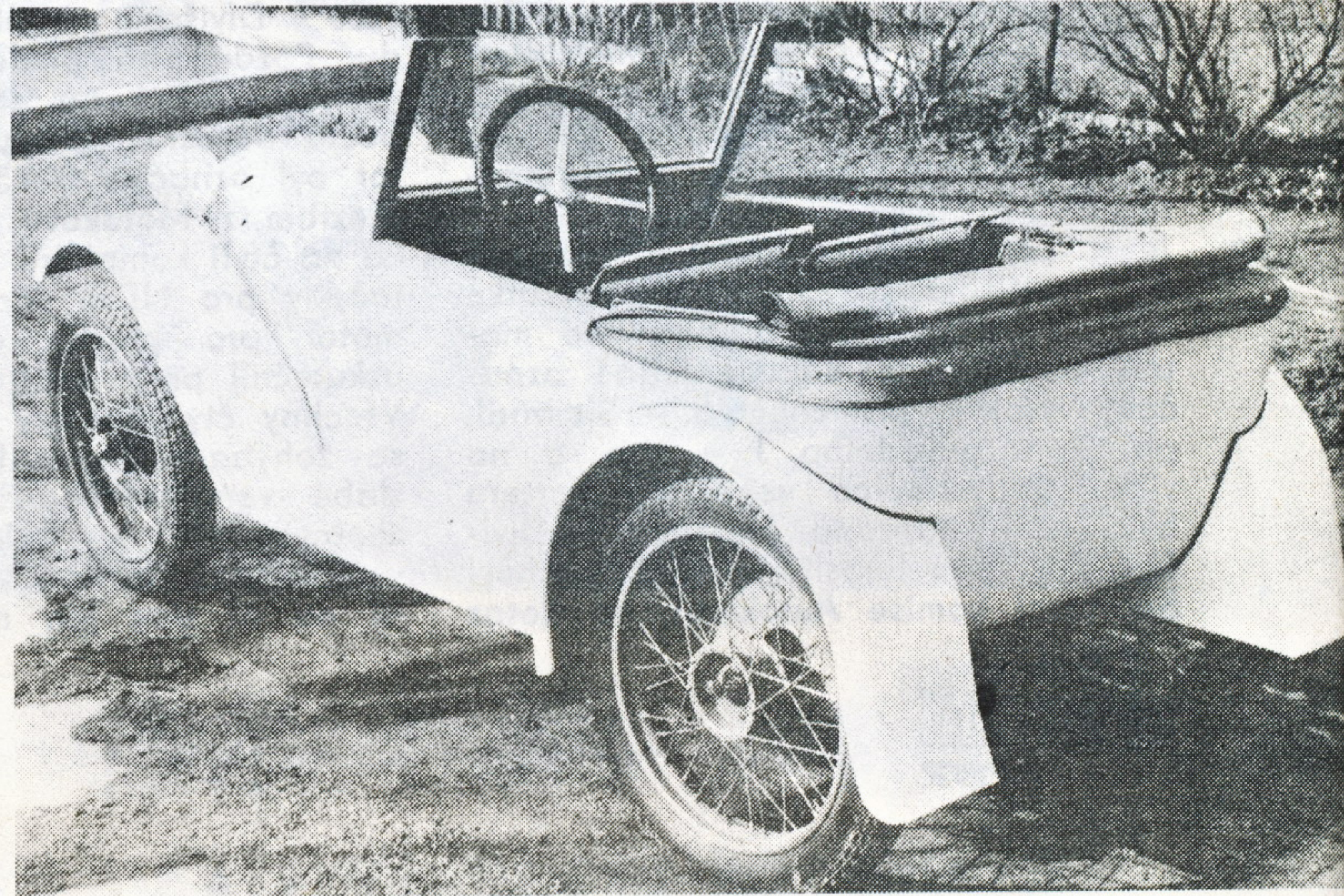
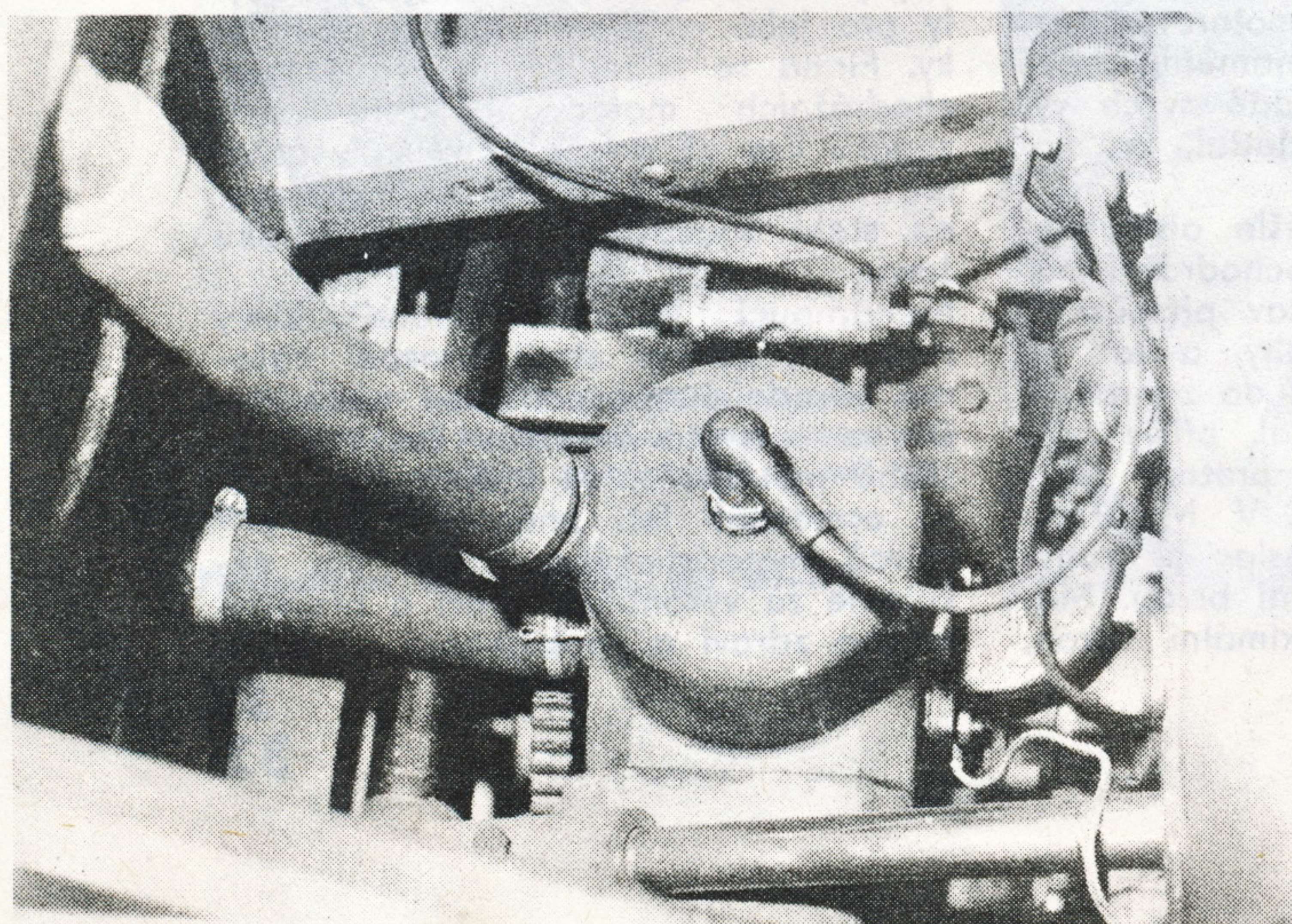
znamnou, nicméně však zajímavou kapitolu naší motoristické historie. Zakladatelem firmy, jejím majitelem i konstruktérem byl Willibald Gatter, nejstarší z osmi potomků Josefa Gattera, kováře z Kuřivod u Mimoně. Narodil se 12. 12. 1896, po ukončení školní docházky vystudoval vyšší průmyslovou školu v Liberci, pracoval pak ve Škodových závodech, po první světové válce u firmy Daimler Motoren A. G. ve Vídeňském Novém Městě, a konečně v letech 1925 až 1928 u firmy Georg Schicht A. G. Rok 1928, kdy se W. Gatter vrátil zpět do Kuřivod, bývá uváděn jako letopočet vzniku jeho zákupského podniku. Zřejmě však nesprávně. Teprve v prosinci 1929 zažádal totiž jeho mladší bratr Rudolf, narozený 27. 11. 1903, o udělení koncese k výrobě automobilů. V německy psané žádosti (její předmět kdosi doslovně přeložil jako „výrobu malosilostrojů“) uvádí, že vozidla chce vyrábět podle patentů svého bratra Williho, „v odborném světě známého konstruktéra“. Žádost však byla zamítnuta kvůli mládí a malým zkušenostem žadatele. Další žádost podal tedy

Z HISTORIE

Automobil Gatter 450 cm³ se od menšího typu liší mj. i stupačkami, skloněným čelním sklem a běžnou spouštěcí klikou místo ruční páky.

v únoru 1930 Willibald Gatter osobně. Na důkaz své kvalifikace uvádí autorství několika československých, německých i rakousko-uherských patentů a odvolává se rovněž na autorství odborných článků uveřejněných v německých časopisech té doby. Než úřady v listopadu téhož roku jeho záležitost vyřídily kladně, zakoupil Gatter na úvěr pozemek na kraji města u silnice na Českou Lípu a na něm vybudoval – rovněž na úvěr – dílnu o rozměrech 10×15 m, vybavenou dvěma soustruhy, dvěma vrtačkami, bruskou, pilkou, pásovou pilou, malou výhni a svařovacím přístrojem. V ní pak zaměstnával celkem šest mužů, mezi nimi dva své bratry, Artura a již zmíněného Rudolfa. Opatřil si firemní papíry s důstojným záhlavím i stejně důstojné razítko, a takto vybaven pustil se zcela bez prostředků do výroby malého vozíku s jednoválcovým motorem objemu 350 cm³. Zda vyrobil první prototyp teprve zde nebo již předtím v malé kovárně, kterou měl údajně kdesi ve středu městečka, není známo. Dochovaný prospekt přibližuje jeho přednosti takto: „Malý Gatter je vůz, který v nákupu a zvláště v běžném udržování je levnější než motorové kolo.“ Dále uvádí, že „od zpětného chodu mohlo být upuštěno, poněvadž následkem jeho krátkého rozvoru náprav otočí se na normální silnici a ostatně jednou rukou zpět se utlačí“. Nabízí i další výhody: „Jeho jednoduchost obeznamená každého laika za krátko s těmi málo tajnostmi a poskytuje mu neocenitelný pocit důvěry k jeho stroji, že může malé nepatrnosti sám odstranit, neb aspoň povážlivě v ceně a provedení překonat“. Pamatuje také na motoristy, kteří nevlastní garáž: „Garážování je následkem potřeby malé prostory snadno řešitelné, neb dokonce možno tímto úzkým vozem projeti i domovními dveřmi.“ Příliv informací vrcholil ujištěním, jemuž žádný kupec neodolá: „Karosérie je na rámu, ždí-

Tentýž vůz se staženou střechou. Při pohledu zezadu chybí na obvyklém místě – u zadních kol – brzdové bubny.



■ Technické údaje vozu Gatter 450 cm³ ■

Motor – stojatý vodou chlazený dvoudobý jednoválec s nesnímatelnou hlavou uložený v přídi vozu setrvačником dopředu, zdvihový objem 450 cm³ (Ø 90 × 70,5 mm), výkon kolem 7,5 kW, píst s deflektorem; dynamo-akumulátorové zapalování, elektrický spouštěč a spouštěcí klika, dynamo poháněné řemenem od setrvačnicku.

Převodné ústrojí – suchá jednokotoučová spojka Ø 70 mm, dvoustupňová převodovka se zpátečkou uložená pod sedadly, mezi motorem a převodovkou spojovací hřídel, pohon zadní nápravy bez diferenciálu dalším spojovacím hřídelem, řadicí páka uprostřed

na podlaze.

Podvozek – dvě dlouhá, podélně uložená půleliptická pera spojovaly dvě příčky nesoucí jednak skříň motoru a převodovku, jednak karosérii; na obou koncích jsou tuhé nápravy; mechanické brzdy na zadní nápravě, brzdové bubny uložené asi v polovině vzdálenosti mezi rozvodovkou a koly; řízení na levé straně, pedál spojky vlevo, brzda vpravo, pedál plynu uprostřed.

Karosérie – čtyřmístná otevřená jednodveřová se stupačkami a stahovací střechou, ocelový plech na dřevěné kostře; spádová nádrž, světlomety Bosch.

■ Technické údaje vozu Gatter 350 cm³ ■

Motor – dvoudobý jednoválec 350 cm³, patrně podobné konstrukce jako předchozí, výkon 6,5 kW, mazání směsí 20:1, spouštění ruční pákou z místa řidiče.

Převodné ústrojí – dvoustupňová převodovka bez zpátečky, řízení ruční pákou bez spojky, pohon zadní nápravy řetězem, ostatní jako u většího typu.

Podvozek – jako u typu 450 cm³, ale pásové brzdy na zadní nápravě; drátová kola rozměru 5,25 × 3,85 (v prospektu blíže nevyšvětlená zmínka o trubkovém rámu).

Karosérie – dvumístná se zavazadlovým prostorem nebo dětským sedadlem vzadu, bez

stupaček, zcela odlišná od většího typu, kolmé přední sklo, u některých vozů pravděpodobně místo plechu textilní potah na dřevěné kostře.

Rozměry a hmotnosti (v závorkách jsou uvedeny údaje, jimiž se prospekt v německém jazyce liší od českého). – délka 2500 (2600) mm, šířka 110 (1050) mm, výška se střechou 1400 (1300) mm, světlá výška 250 mm, rozvor náprav 1800 mm, rozchod kol 900 mm, hmotnost 290 (220) kg.

Provozní vlastnosti – rychlost 60 km/h, spotřeba 5 l/100 km.

mání vyloučeně zavěšena, takže nemůže tato se rozviklati“.

Krátce po zahájení výroby podnikl W. Gatter se svým automobilem i propagační jízdu přes Alpy do Terstu a odtud do Tater. Cestou vyjel i na obávaný Katschberg, kde mnohem výkonnější vozy mívaly v té době potíže se stoupáním v délce kolem 6 km, dosahujícím místy 25 až 27%. Využil přitom skutečnosti, že jeho vozík měl ještě řetězový pohon zadní nápravy, jehož snadnou změnou zvětšil hncí sílu na zadních kolech. Ani tato jízda, ani uvedení výkonnějšího modelu (patrně roku 1932) však mnoho zájemců o malá zákupská vozidla nepřilákaly. W. Gatter plánoval sice ještě rozšíření výroby a chtěl dokonce vyrábět i jakési „rozvázkové vozy nové soustavy“, ale jeho podnik už nezadržitelně směřoval k neslavnému konci. Chybělo to hlavní – peníze a zákazníci, kteří je mohli přinést.

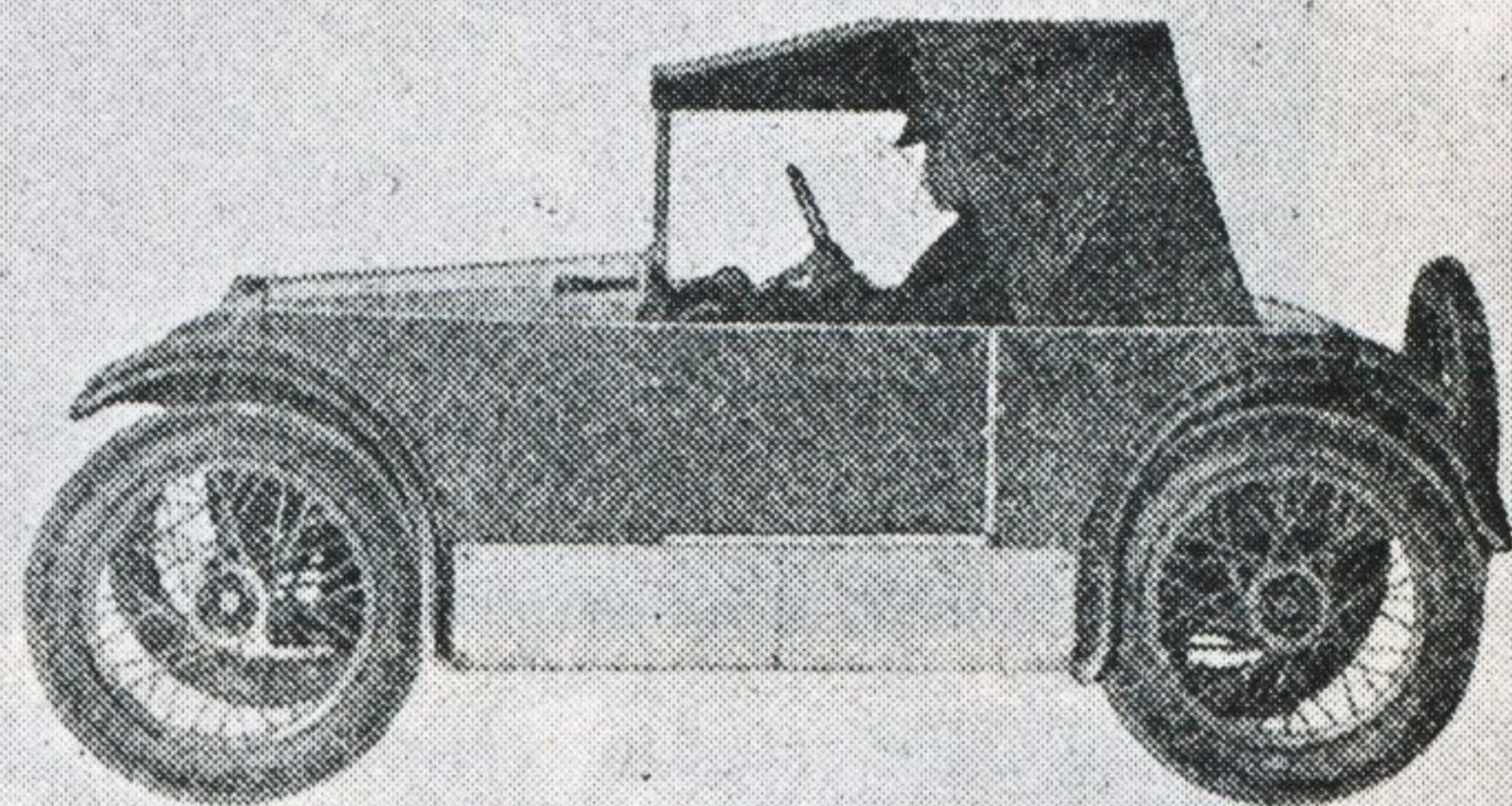
Výroba vozů Gatter skončila v roce 1934. Téhož roku věřitelé Gattera žalovali pro neplacení dluhů. Vzniklý spor se táhl až do roku 1937, kdy byla dílna, v níž se několik posledních zaměstnanců zabývalo autoopravářstvím, prodána v dražbě. Získal ji

s veškerým zařízením Gatterův hlavní věřitel, zákupský podnikatel Eduard Held. Gatter sám ani konce nevyčkal a už v roce 1936 odešel do Německa, kde našel zaměstnání v Sachsenwerke v Dessau.

Celkem firma Gatter vyrobila snad deset až dvacet automobilů. Patrně ani dva z nich nebyly naprosto stejné. Do dnešních dnů se zřejmě dochoval jediný vůz většího typu, (ten jsme si mohli prohlédnout na výstavě **Automobil 1886–1986** v pražském Paláci kultury), jeden neúplný podvozek, motor dalšího vozu, který skončil kdysi pod hromadami zavázky, a údajně ještě jeden automobil postupem let však natolik upravovaný, že dnes nemá s původním výrobkem takřka nic společného. Důvodů, proč se vozy Gatter nikdy neprosadily, bylo víc. Především nevznikly ve správné době – čas průkopníků pominul a konkurenční boj v období krize přežili jen ti nejsilnější. Příčiny ovšem tkvěly i v technické oblasti. V prospektu W. Gatter uvádí, že jeho vozík „žádného zmenšení velkého vozu nepředstavuje“. Je si tedy vědom faktu, že malý automobil musí být od počátku konstruován zvlášť a nemůže být pouhou zmenše-

GATTER
Autopodnik Zákupy sev. Čechy

Cena vozu v normálním provedení se střechou, elektr. osvětlením, zásobním kolem a nářadím Kč 13.800.-.



Prospekt vozu Gatter 350 cm³, nesouvisí všechny znaky tzv. cyclecarů, vozidel s prvky motocyklové konstrukce, v době výroby Gatteru již dožívajících.

ninou velkého vozu. Jeho vozidlo však představuje až absurdní zjednodušení automobilové konstrukce a navíc svými rozměry překročilo onu ošemetnou hranici, za níž se z malého vozu stává spíš už jen velmi drahá hračka.

Oba typy vozů Gatter měly zajímavě, ale ne právě účelně řešené podvozky (dva podélníky rámu nahradila dvě dlouhá listová pera). Větší z nich poháněl už tehdy výrazně podčtvercový motor s kulatým odlítkem válce. Předlitý nápis Gatter dokumentuje, že ho pro zákupskou firmu vyráběl na objednávku některý specializovaný podnik – s ohledem na Gatterovu německou národnost to byla patrně slévárna Linser v Liberci. Karosérie měly doslova miniaturní rozměry. Uspořádání pedálů, řadicí páky a ruční brzdy u dochovaného většího modelu neumožňuje ani řidiči drobné postavy zaujmout pohodlnou pozici za volantem. A jízdu se spolujezdcem si člověk, který někdy usedl do Gattera, snad ani vůbec nedokáže představit. Skutečnost, že vůz projde domovními dveřmi, je slabou útěchou, i když je pravda, že jeden ze zjištěných majitelů tohoto automobilu tak kdysi skutečně garážoval. Jízdními výkony, pohodlím i celkovým řešením Gatteru značně zaostávaly za vozy Aero 500, vyráběnými v téže době ve velkých počtech se všemi z toho plynoucími výhodami. Naopak cena 13 800 Kčs za model s motorem 350 m³ a 14 800 Kčs za model 450 cm³ nebyla proti aerovce, nabízené ke konci její výroby za 16 600 Kčs, o tolik nižší, aby vyrovnala rozdíl technické úrovně. Není známo, nakolik měl Willibald Gatter připravenou výrobu dokonalejšího vozidla. Podle některých zpráv je možné, že pomýšlel i na uplatnění součástí z vozů Hanomag. K uskutečnění těchto plánů však již nedošlo. Rokem 1937 se historie firmy Gatter uzavřela definitivně.

Ing. MILAN SPREMO

Gatter s motorem o zdvihovém objemu 450 cm³ na výstavě AUTOMOBIL 1886–1986.

