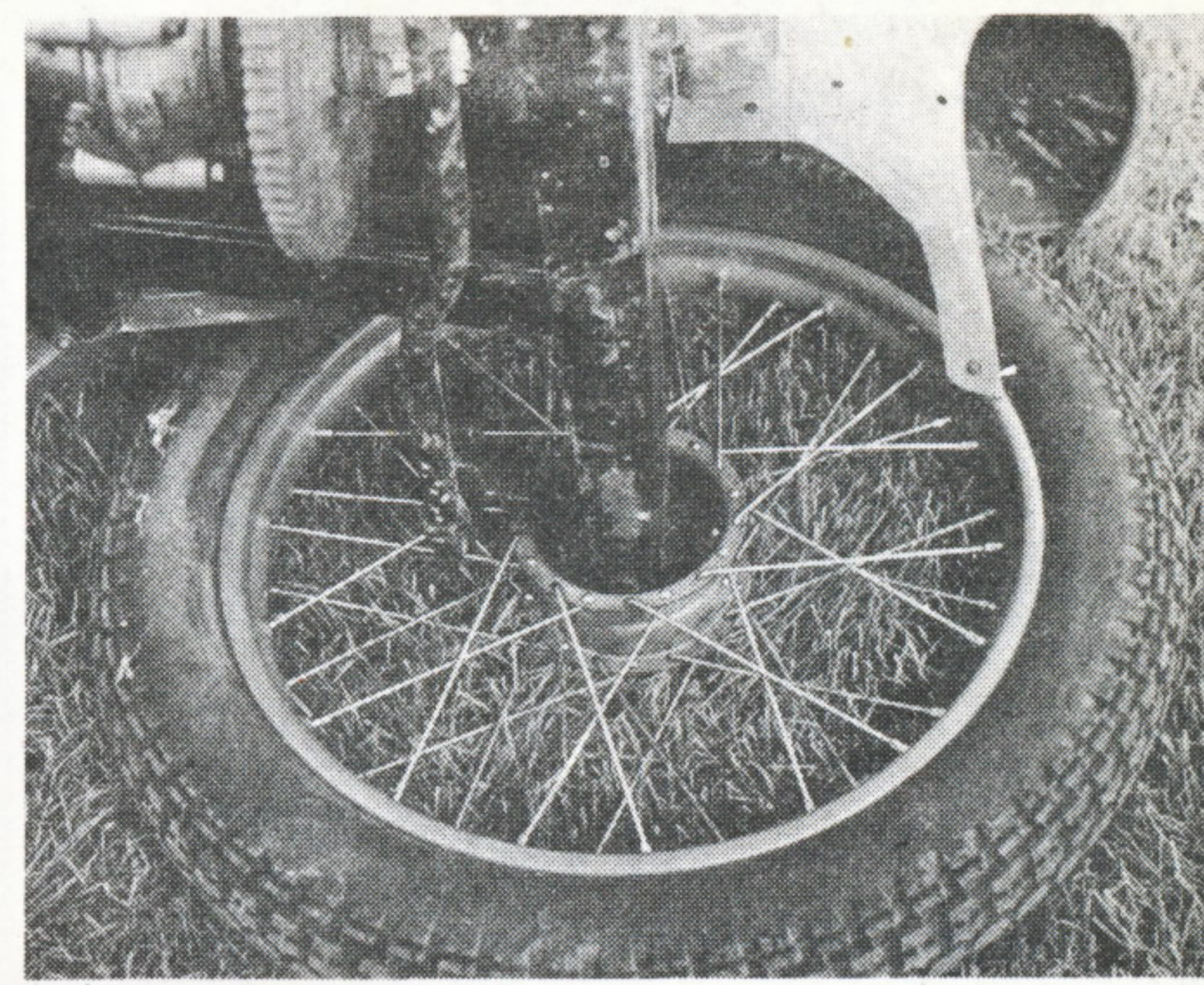
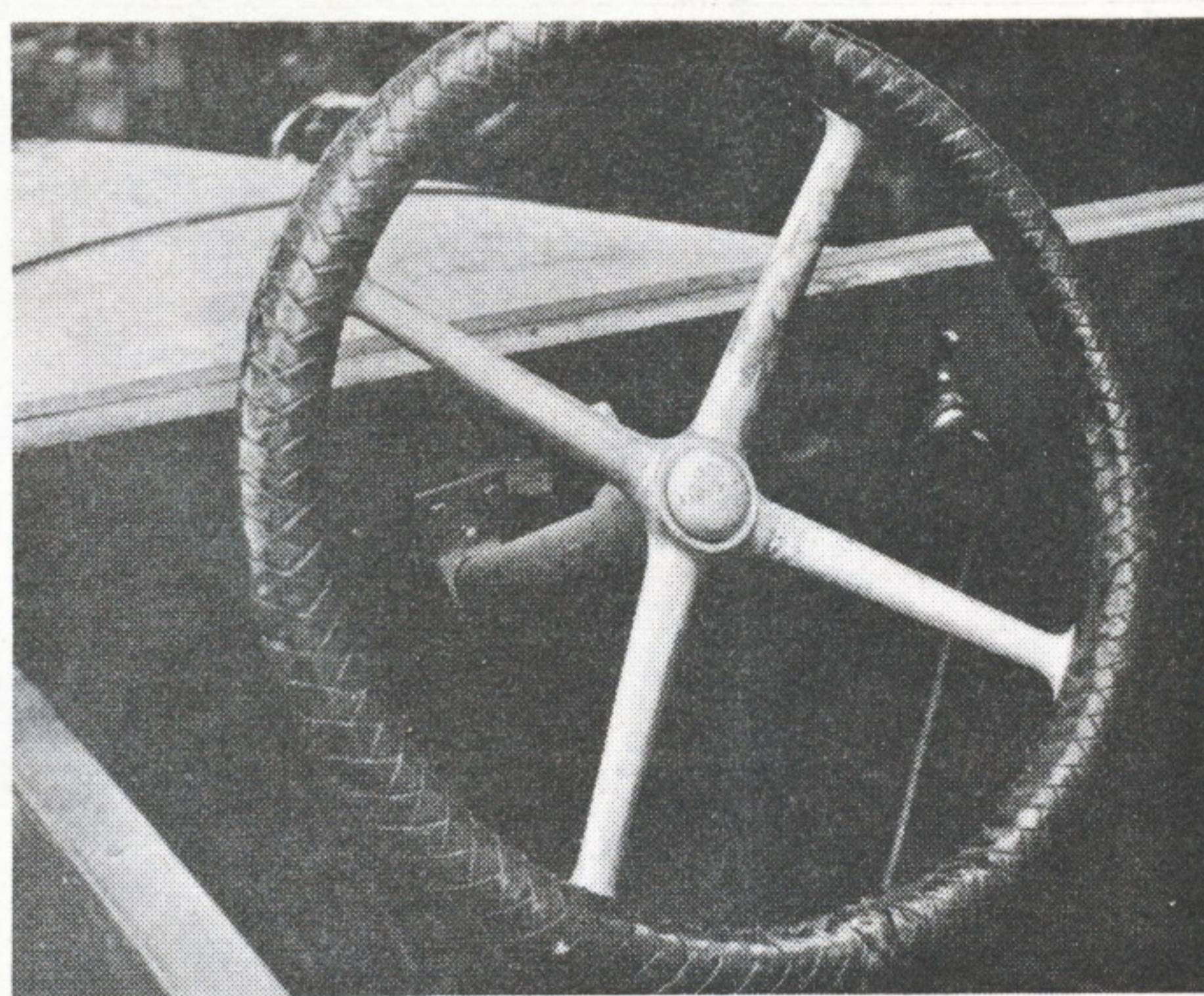
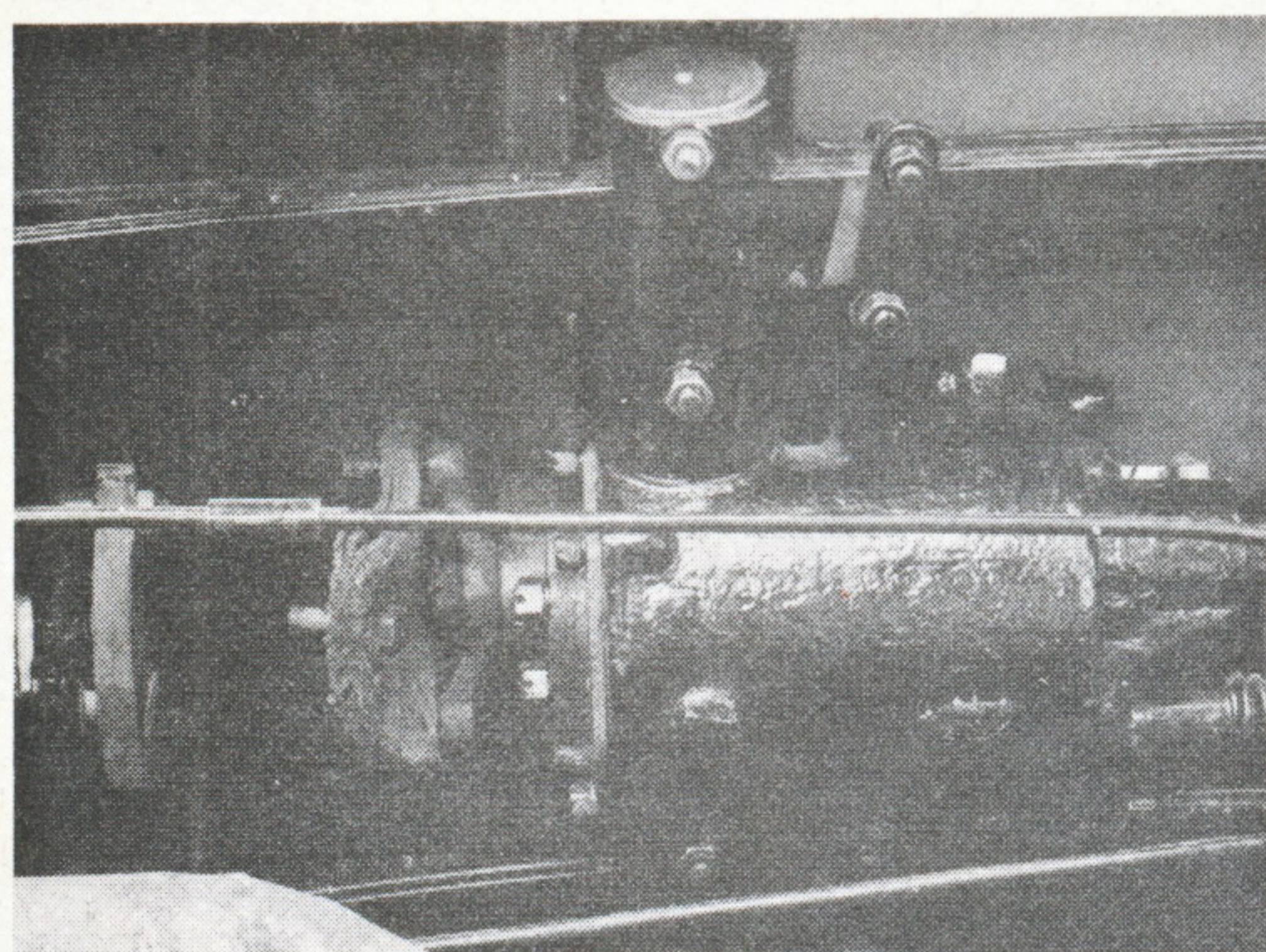


auto & moto



VETERÁN 1984





O nevydařeném dítěti

Text: JAN KRÁLÍK

Foto: JIŘÍ WAGNER

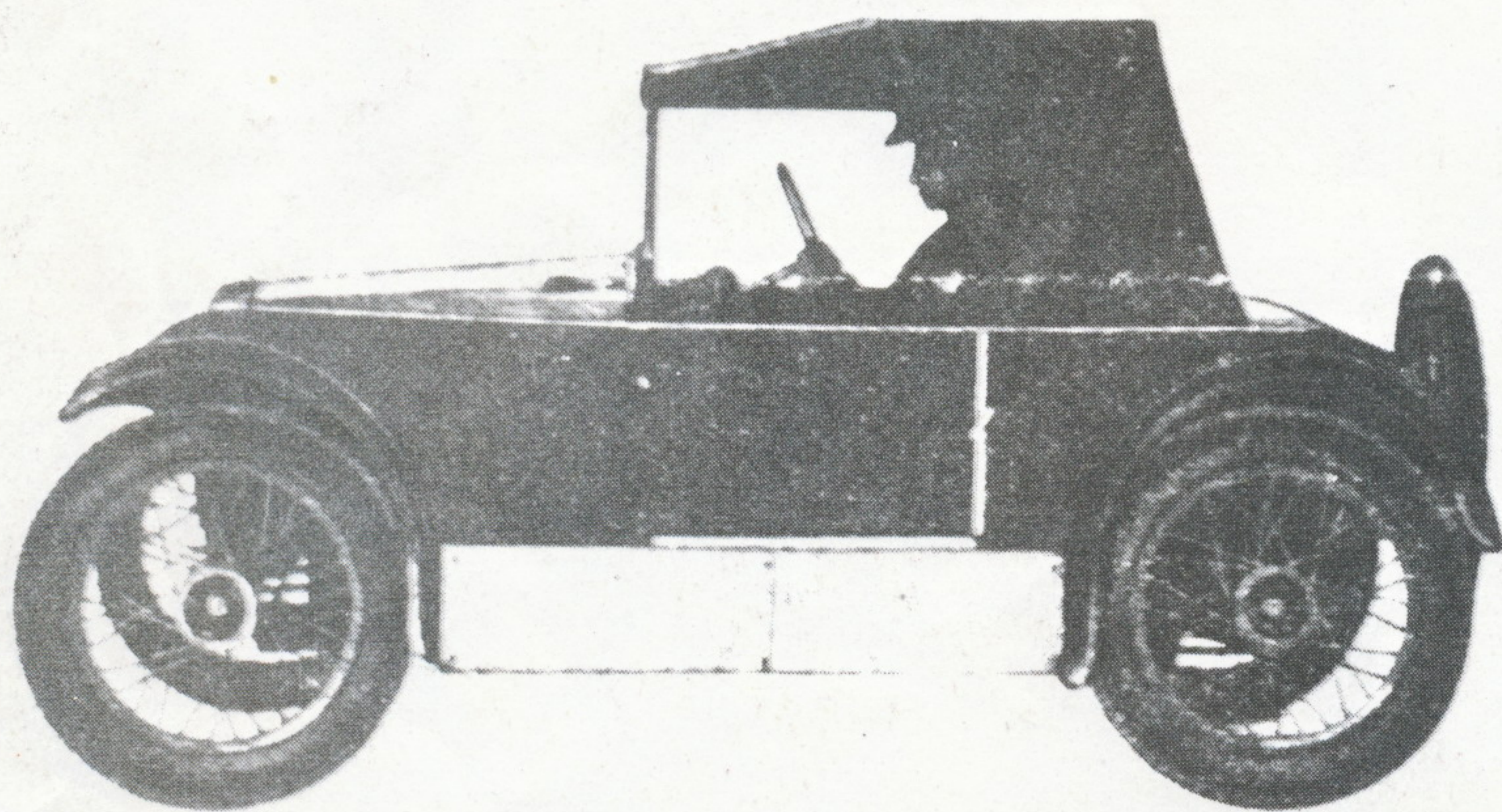
(Ukázka z připravované knihy, která by měla vyjít v roce 1986 v Nakladatelství dopravy a spojů NADAS)

GATTER

Autopodnik Zákupy sev. Čechy

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

Kč 13.800,-



21. Jeho technická data:

Délka vozu	2500 mm	Vodou chlaz. jednoválc. cm	350
Šířka vozu	1100 mm	Dvoutaktní motor . . . PS	9
Výška se střechou . . .	1400 mm	Chod vpřed	2
Vzdálenost od země	250 mm	Spotřeba benzínu a oleje L	5
Rozvor náprav	1800 mm	Směs	1 : 20
Rozchod kol	900 mm	Kolo s pneumatik. 5X25X385	
Váha	290 kg	2 sedadla, dětské sedadlo a místo	
Rychlost	60 km	pro zavazadlo. Barva dle volby.	

„Jízda je použitím dlouhých od přední k zadní nápravě jdoucích per, přes jeho lehkost pohodlná a jeho poloha v zatáčkách vzhledem k jeho nízké stavbě, překvapující.“

Stavěli jste barák? Jsou to ale galeje, co? Cihly, malta, písek, cement, sousedi a příbuzní na průběžných kolaudacích, no o mrtvici. Když Jiří Beran ozdobil hrubou stavbu svého rodinného domku čerstvou májkou, přijela od Jičína sestřenice s manželem. Prošli dům od sklepa po střechu a pak si všichni společně sedli ke kávě. Řeč se točila kolem obýváku, kuchyně, došlo i na garáž. Proč je tak veliká? Koupí si nějaké nové auto?

— Když auto, tak jedině starý, prohlásil rezolutně přidavač, zedník a pan domácí v jedné osobě.

A to bylo jeho štěstí.

— Nechceš gatr?, zeptala se setřenice:

— Katr? Co bych dělal s pilou?, nechápal Jiří Beran.

— Ale né katr, já říkám G-A-T-T-E-R, hláskovala příbuzná.

— Co je to?, nechtěl věřit svým uším.

— No přece takový starý auto. Stojí u nás v kůlně u baráku, poučila ho sestřenice. V jejich očích poněkud klesl. On nezná...

„Pevnost provedení jest přes jeho lehkou váhu, následkem použití málo ale zato masivních částí z nejlepšího materiálu, význačné.“

I když se už dál nevyptával, nedala mu ta neznámá značka vozu spát. Co to může být? V životě nic podobného neslyšel. Gatter. Asi něco německého. Nebo ne? Pojede se podívat. Příští sobotu lešení na domku osiřelo, rodina vyrazila k Jičínu za dobrodružstvím. Skrývalo se pod hromadou špalků, které bylo třeba odházet. Stroj vytlačili, vyprášili pavouky a rozpačitě obhlíželi. Vypadalo to uboze. Nejen svým současným stavem, ale celkovou konstrukcí a řešením. Taková aerovka, ale nějaká scvrklá, jakoby pokapaná citronem.

„Od zpětného chodu mohlo být upuštěno, poněvadž následkem jeho krátkého rozvoru náprav, otočí se na normální silnici a ostatně jednou rukou zpět se utlačí.“

Přepravit vůz nebyla dřina, jako spíš ostuda. Pneumatiky byly nikoli zteřelé, ale shnilé, celé to vypadalo jako nepovedený kutilský pokus. Sestřenice si celkem oddechla. I když se s vozem jezdit nedalo, i když nehrozilo, že by v něm ještě někdy vyrazila, zbavila se tímhle darem i vzpomínek na kanadské žertíky, které musela se svým manželem v mládí překousnout. Vysadit vůz na střechu nějaké hospody, kde se konala vesnická zábava, patřilo už vlastně k lidovému zvyku. A kolikrát museli oba vystoupit a tlačit vůz do kopce, který by se dal vyjet na kole vsedě...

„Vodou chlazený dvoutaktní motor dá vozu tomu značné zrychlení a je při volném převodu, všech naskytujících stoupaní mocen.“

Kolikátým byl Jiří Beran majitelem? Těžko říct. Příbuzní koupili vůz od někoho, kdo ho koupil od někoho, kdo ho... Horký brambor, či snad brambůrek jménem Gatter, šel z ruky do ruky. Až teď doplul ke svému definitivně poslednímu pánovi. Ten se totiž začal touhle troskou zabývat. Co to je?

„Malý Gatter je vůz, který v nákupu a zvláště v běžném udržování je levnější, než motorové kolo. Toho bylo docíleno jeho malou vahou, překvapující jednoduchostí jeho strojového provedení, které zmenšení velkého vozu nepředstavuje.“

Gatter — Autopodnik Zákupy, tohle byl první a důležitý krok. Tak to je naše značka, téměř neznámý výrobce. Prý kovář, jemuž prosperující živnost stoupla do hlavy a rozhodl se se svými dvěma syny postavit vůz pro každého, který opraví kde kdo. Jestli se při vymýšlení ti chlapíci posilnili něčím na kuráž, nebo jim samou únavou uklouzla tužka na papíře, to už se asi nezjistí. Základem vozu jsou dvě listová pera, která na jednom konci nesou přední nápravu, na druhém konci nápravu zadní a uprostřed je uchycena karosérie. To vše je doplněno jakousi ústřední nosnou rourou a převodovkou před zadní nápravou. Něco mezi tatrovkou, aerovkou a ďábelským vnuknutím zákupského kováře seniora... K čemu to bylo dobré?

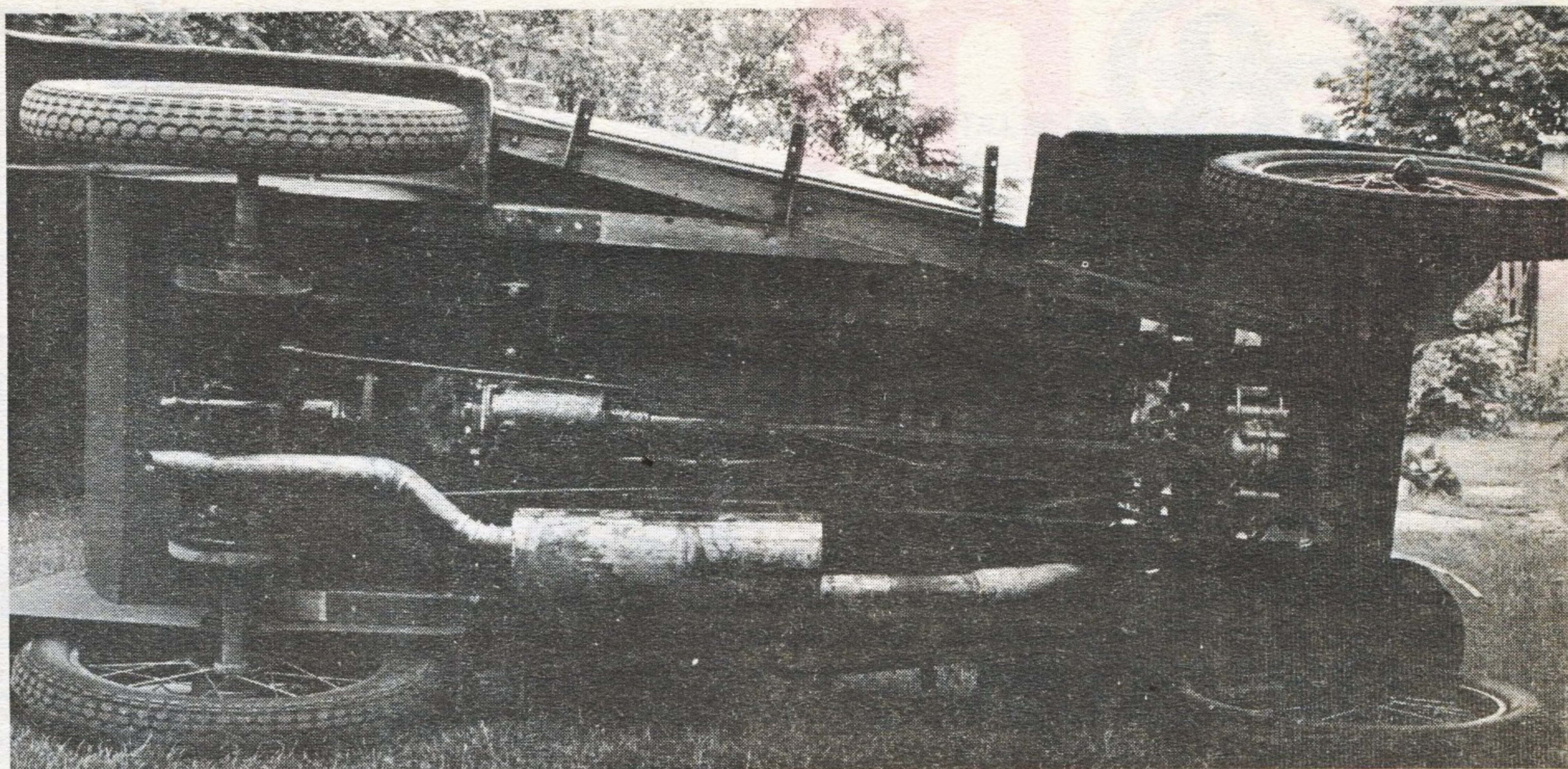
„Karoserie je na rámu, ždímaní vyloučeně zavěšena, takže nemůže tato se rozviklati.“

Jiří Beran si četl v zažloutlém prospektu a div mu nevypadly oči z důlků. Bdí či sní? „Ždímaní vyloučeně zavěšena...“ Nemá v té konstrukci své prsty Jára Cimrman?

Podle čeho začít s renovací? Kde sehnat podklady? Shodou náhod měl kdysi podobný vůz jeden soused. Jenže karosérie už dávno a dávno tleje pod hromadami zavážky, zbyl jen motor a matné vzpomínky, jak to celé asi vypadalo. A dál? Dál omšelý papírek, hlásající do světa nevidané přednosti:

„Elektrické osvětlení skládá se ze dvou reflektorů s tlumičem světla, jedné velké baterie, která mezi jízdou se plní.“

Na národním výboru v Zákupích měli mlhavou povědomost o tom, že nějaký kovář Gatter vedl živnost někde ve městě. A že snad žije pamětník, který v té dílně pracoval. Pamětníkovi bylo přes osmdesát, hovořil německy a vzpomínal si, že kovali koně, opravovali vozy a v koutě vyráběli automobily, odlitků motorů prý tam ležela celá hromada. Vyrobili deset, možná patnáct vozů. To všechno se Jiří Beran dozvěděl během krátké chvíle, ale víc



nic, starý pán si na události před půl stoletím nevzpomínal.

Podle toho nedáte vůz dohromady ani s pozlacenými rukama.

„Čistění vztahuje se pouze na hladké plochy karoserie, neb tato stroj úplně zahaluje.“

Ale co montáž? Podle zadních blatníků s odřeným lakem v kostřbatých linkách bylo možné tušit původní tvary zadní části. Tak začala první etapa renovace nepodařeného vozu. Když se vzdáleně začaly rýsovat linie, konala se na náměstí v Českém Dubu přehlídka historických vozidel, kam přijel i Gatter, byť zatím v úpravě velmi nevystavní. Náhoda je nevyzpytatelná — řízením osudu se přišel podívat jeden ze dvou synů otce Gattera. Letitý penzista dojatě obešel vůz, který mu kdysi dávno prošel rukama, zapsal si adresu dnešního majitele a zakrátko mu poslal rozdrbaný prospekt, připomínající obrozenecké rukopisy. Stálo v něm:

„Jistota provozu jest vzhledem použití mála, ale zato pevných součástí jakož i značné zmenšení počtu ložisek a pohyblivých součástí, úplně zajištěno.“

Největší překvapení představovalo vyobrazení vozu: vypadal očividně jinak, než ten, který měl Jiří Beran v garáži. Je automobil na prospektu první typ? A dostal se do výroby? Nebo je snad prvním typem automobilu Jiřího Berana a vůz na obrázku je až druhý v pořadí? Vyráběl se, nebo zůstal jen v hlavách zákupských kovářů? Kdo ví?

Naštětí nebyl Gatter poškozen do té míry, aby nebylo možné rekonstruovat jeho původní podobu. Šlo to pomalu, ale přece. Takový vůz nemůže skončit na skládce.

„Demontáž jednotlivých částí proveditelná každému, zájem majícímu jednotlivci bez zvláštních znalostí, povolením několika šroubů.“

Celý vůz rozebral do detailů. Tuhle chybu už nebude nikdy opakovat, neboť jednoduchý stroj pak sesazoval dohromady dlouze a svízelně, po paměti a citem. To či ono se mu podařilo poskládat na čtvrtý či pátý pokus. Nebylo kam nahlédnout, kde vyčistit rozumy, s kým se poradit. Jen nový výplet kol dal práce nad hlavu. Původní dráty nebyly k dostání (kde by také měly být?), takže zbývalo koupit jiné, delší, zkrátit je a nechat naválcovat závit. A to byly jen drobnosti. K překvapení došlo při rozložení zaručeně původní převodovky, kde se objevily netoliko dva převodové stupně, ale i zpátečka, o níž prospekt říká, že od ní mohlo být upuštěno, neboť stačí zatlačit rukama... Div divoucí. A co teprve spojka o průměru sotva sedmi centimetrů a spojovací hřídel od převodovky k zadnímu soukolí bez diferenciálu, dlouhý jako neořezaná tužka...

„Udržovací výlohy jsou vzhledem k jeho jednoduché stavbě malé, neb možnost poruch, odpovídající tomu malému počtu součástí je nepatrná.“

Renovátor Gatteru měl přes všechny svízele jednu výhodu. Nemusel shánět drobné doplňky, objíždět burzy a inzerovat v novinách, že koupí to či ono. Vůz byl jako holátko, bez koncových cvítilen, bez ukazatelů směru, odrazek a houkačky. Při odbočení stačilo upažit, pravá i levá ruka dalece přesahuje obrys automobilu. Na nepozorné chodce stačilo zakřičet, houkat na vpředu jedoucí vůz nepřipadalo v úvahu. Tyto vlastnosti podtrhují i rozměry stroje, které dovolují dvěma osobám usednout na přední sedačky jen po redukční dietě, akrobatických cvičích a hlubokém vydechnutí. Ale všechno zlé je pro něco dobré:

„Garážování je následkem potřeby malé prostory snadno řešitelné, neb je dokonce možno tímto úzkým vozem projeti i domovními dveřmi.“

Jiří Beran zrenovoval vůz, s nímž se nedá podnikat dovolená, který nezíská ani první, ani druhou cenu v soutěži elegance, vůz, který se ztratí mezi všemi ostatními, který se pod velkým kopcem zalekne a nepojede, automobil, kterému v dešti začne prokluzovat spojka, takže se zastaví, automobil, jehož karosérie je ždímaní vyločeně zavěšena, stroj, který je živoucí zkamenělinou, dvoudobým archeopteryxem, směrovkou, na níž je napsáno: Tudy cesta nevede.

Jestli si ale myslíte, že Jiří Beran nehýčká svého veterána se stejnou péčí a s láskou jako jiní sběratelé mnohem dražší vozy, jste na omylu. Nebo snad rodiče milují hodné dítě víc než to, které zlobí? A vlastně, co je krásné a co ošklivé, co dokonalé a co zpackané?

„Nové idee jsou to především, které tento vůz uskutečňují a které Vy musíte znáti dříve než odsoudíte.“

