Ústí jako automobilová velmoc? Zmařil to Porsche, Schicht i Baťa

Talentovaný konstruktér Willibald Gatter sestavil roku 1927 skvělý a levný vůz, který mohl dobýt Evropu. Vyrábět se měl v Ústí. Proč ale nakonec plán továrník Schicht ani další zájemci nerozeli?

Schreckenstein Vůz, který vyvinul Willibald Gatter, měl název podle hradu Střekov. Na dosud nezveřejněném snímku z roku 1928 hrad, auto i konstruktér.

Foto: Archiv Pavla Gattera

Mladoboleslavská škodovka a ústecká Setuza jsou dva tradiční rivalové na trhu s automobily. Zatímco Škoda sází na luxusní limuzíny, Setuza se specializuje na lidová auta. A v reakci na světovou hospodářskou krizi právě na trh uvádí superlevný model, který pojmenovala Mini - Willi na počest svého prvního legendárního vozu z roku 1928. Postavila kvůli tomu dokonce i zbrusu novou automobilku za městem.

Ze vám to zní jako úplně nesmyslná pohádka z říše fantasmagorických snů? Jenže nechybělo mnoho k tomu, aby z ní dnes byla realita a Ústí patřilo k předním evropským výrobcům aut. Zdejší slavný výrobce mydla Georg Schicht totiž skutečně koncem 20. let minulého století přestavil převratný osobní vůz vlastní konstrukce, který měl potenciál konkurovat Škodě i Tatře. Sériovou výrobu ale nakonec nikdy nerozeli.

Schicht hledal nový byznys

Schreckenstein neboli Střekov, tak se jmenoval model vozu, jímž hodlal průmyslník Schicht vstoupit jako nový hráč na pradce se rozvíjející ih s osobními automobily. Už dokázal, že je skvělý obchodník, úspěšně se podílel na řízení rodinné firmy Schicht, která byla největší světo druhu v Evropě. Chrlila ročně stamiliony mýdel a jelenem i další produkty slavných značek, jako byla kosmetika Elida či tuky Ceres.

Opět tovární komplex přitom zahrnoval nejen potravinářské a drogistické výrobny, ale i vlastní elektrárnu, bednárnu a další specializované provozy. Po první světové válce firma vystavěla i strojírnu, a to ve velkorysém stylu. Byla největší v Československu.

„Kapacita 62 obráběcích strojů umožňovala vyrábět zařízení nejen pro vlastní podniky, ale realizovat i cizí zakázky. Například zde dokázali vyrobit i železný most pro město Litoměřice," přibližuje méně známou historii podniku ústecká archivářka Iva Kolářová.

V tomto ohledu pak jistě nepřekvapí, že když Schicht hledal využití pro novou strojírnu, napadla ho právě automobilová výroba.

V té době u nás produkovalo auta zhruba pět velkých výrobců a přijít se zcela novou značkou tedy chtělo podnikatelskou odvahu a silný kapitál, ale nebylo to nemožné. Vždyť například dnes hlavní česká automobilka Škoda vznikla teprve roku 1925. A v meziválečném období velmi úspěšné vozy Aero přišly na trh v mírně spekulativního úhlu.

Schicht věděl, že musí zákazníky oslovit něčím výjimečným. To mu roku 1927 nabídl nimničtěžně talentovaný konstruktér Willibald Gatter z nedalekých Kuřivod. Už od konce první světové války se zabýval konstrukcí automobilu, pod vedením legendárního kolegy Ferdinanda Porscheho postavil v rakouské firmě Austro-Daimler roku 1922 první poválečný závodní vůz Sascha.

Porsche nápad odmítl

Zároveň však tehdy rozpracovával i jiný nápad, a mnohem praktičtější. Chtěl navrhnout „Volksautomobil", tedy lidové vozidlo. S ideou přišel už roku 1920, tedy celých 16 let předtím, než jeho slavný šéf Porsche svůj první vůz představil svůj převratný Volkswagen. „S nápadem nedostál u Porscheho žádného sluchu, ten to odmítl jako nerentabilní utopii," odkrývá překvapivou reakci oslavovaného konstruktéra Gatterův vnuk Peer, který dnes žije v Frankfurtu.

SERIÁL

Co by bylo, kdyby...

MF DNES Severní Čechy přináší devátý díl seriálu, který **vymýšlí a píše historik ústeckého muzea Martin Krsek.** Na událostí a jevy, které se skutečně staly, nahlíží z mírně spekulativního úhlu.

Seriál **vychází pravidelně vždy v sobotním vydání MF DNES.**

Továrník konstruktérovi poskytl svou strojírnu, prototyp měl nadšené ohlasy. Pak se ale jejich cesty záhadně rozešly.

Svůj záměr tak mohl Gatter zrealizovat až po odchodu od Daimlera. Vrátil se na sever Čech a v Liberci pracoval na prototypu. Roku 1927 ho představil Schichtovi a hned naléli společnou řeč. Gatter se přestěhoval do Ústí a dostal k dispozici veškeré možnosti moderní strojírny i královský plat mnohonásobně převyšující tehdejší průměr. Během roku sestavil další dva vylepšené prototypy. Vše přitom probíhalo v tajnosti. „Jsem zaměstnán velmi důležitou prací, která svou povahou nedovoluje zastoupení mé osoby a třídenní nepřítomnost by přinesla zaměstnavateli velké škody," tak tajemně Gatter argumentoval, když během prací žádal Československou armádu o odklad předvolání na vojenské cvičení.

Všechny plány zkrachovaly

V létě 1928 při oslavách 80. výročí založení firmy byl v Ústí lidový vůz poprvé představen veřejnosti. Na chladící nesl nápis Gatter, což si tvůrce vozu vyměnil při dohodě se Schichtem. Továrník aspoň vybral jméno pro model podle známé hradní zříceniny. Oba prototypy se vydaly na zkušební jízdu po Československu, Rakousku a Německu a najezdily přes 100 000 kilometrů.

„Model evropského vozu je tu!" oslavovalo nový vůz německý odborný časopis Motorzeitik. Vyzdvihl jízdní vlastnosti i originální konstrukci, která byla jednoduchá a lehká, přitom ale skýtala pro čtyři pasažéry pohodlí. A předpovídal vozu obchodní úspěch, neboť na rozdíl od jiných automobilek vyšel vstříc požadavku na finančně dostupnější vozy.

Schreckenstein byl připraven k zahájení sériové výroby. Zkraje roku 1929 se ale cesty Gattera a Schichta záhadně rozešly. O důvodech se mnoho neví. „Gatter je silný a nadaný konstruktér, s dobrými nápady a zkušeností. Je pilný, důsledný, velmi citlivě odstoupil a spolehlivý, slušný, klidný a snášenlivý, z upřímného přesvědčení ho můžeme doporučit," takové vysvědčení dala ústecká firma muži, když z ní odešel. Osobní spor tedy nejspíš výrobu aut v Ústí nepohřbil. V té době ale Schicht zavřšoval fúzi s nadnárodním koncernem Unilever. Nejspíš to ovlivnilo jeho rozhodnutí výrobu aut opustit.

Gatter se ale svého snu nevzdal. Svůj vůz ještě vylepšil - výrazně ho zmenšil, snížil obsah motoru a prodejní cenu se mu podařilo snížit natolik, že nabízel nejlevnější čtyřmístné auto v Evropě. Cena byla poloviční proti nejlevnější škodovce. „Jeho záměrem bylo motorizovat široké vrstvy, dokonce i ženy," přibližuje filozofii svého dědy Peer Gatter.

Hned v roce 1930 se konstruktérovi naskytla další šance prorazit, automobil zaujal obuvnického krále Tomáše Baťu. Spor o to, zda ponese značku Gatter, či Baťa a hlavně smrt prosluhého továrníka, jenž roku 1932 spadl z letadlem, však ani tentokrát nedovolila zahájit výrobu.

Gatter pak dělal vozy ve vlastní režii v malé továrně v Zákupech u České Lípy. Do druhé světové války jich prodal asi 2 tisíce. Hospodářská krize ho pak ale připustila výrobu ukončit. Bez kapitálového a marketingového zázemí, jímž oplývali Schicht i Baťa, neměl šanci v konkurenci zavedených automobilek prorazit.

Martin Krsek