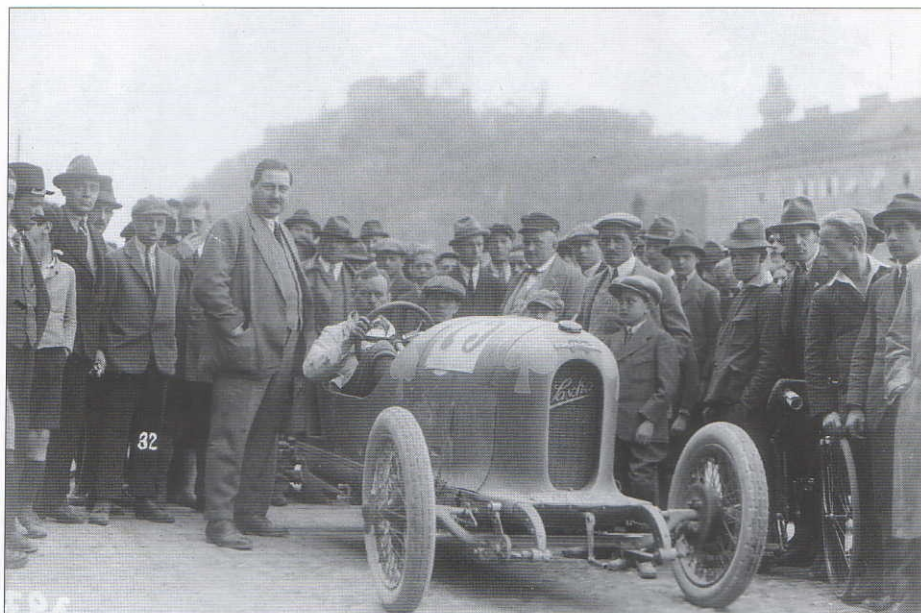


11. září 1949 se v Monze jela Velká cena Evropy dohromady s Velkou cenou Itálie. S velkým očekáváním do závodu nastoupili Villoresi a Ascari na vozech Ferrari, poprvé s dvoustupňovým dmychadlem. Konkurencí jim bylo Maserati Tipo Milan jezdců Fariny a Taruffiho vybavené větším dmychadlem a upravenou hlavou. Zklamáním byla neúčast týmu Alfa Romeo. Od počátku závodu vedl Alberto Ascari. Ve druhém kole zajel rekord závodu rychlostí 178,8 km/h a cílem projel jako vítěz. Druhý dojel o jedno kolo zpět Etacelin na Talbotu, třetí o tři kola zpět Bira na Maserati. Z 24 startujících závod dokončilo pouze 9 vozů.



Identifikace jedné známé fotografie

Velmi příjemná reakce a doplnění již zapomenuté historie přišlo z Německa do časopisu Motor Journal č. 5/2009 od pana Peera Gattera, vnuka bývalého výrobce stejnojmenných automobilů GATTER z Zákupech Willybalda Gattera, o kterém jsme v tomto čísle podrobně psali.

Willybald Gatter získal počátkem dvacátých let minulého století místo v rakouské automobilce Austro-Daimler Motoren G.m.b.H., kde byl tehdy konstrukčním šéfem Ferdinand Porsche. Gatter se velmi rychle prosadil jako šikovný a nadějný konstruktér, a proto se ve spolupráci s Porschem podílel na jejich společných projektech. Jednou z těch známějších a úspěšných konstrukcí byl i závodní automobil Austro-Daimler „Sascha“, nazvaný po závodním jezdci a šlechtici Alexandru (Sašovi) Kolowrat-Krakowském. Významný podíl W. Gattera na tvorbě tohoto vozu dokazuje i tato veřejně známá fotografie, kde vnuk Peer Gatter identifikoval svého dědečka na místě spolujezdce. Zkoušet tehdy nové automobily bylo téměř povinností samotných konstruktérů a u speciálních závodních vozů tomu nebylo jinak. Vždyť i samotný Ferdinand Porsche se v minulosti účastnil několika závodů automobilů za volanty vozů, které zkonstruoval.

Na fotografii z archivu automobilky Porsche nelze vlevo od vozidla přehlédnout mohutnou postavu Saši Kolowrata a za volantem sedí další Porscheho nadějný konstruktér Karl Bettaque. Vedle něho na sedadle spolujezdce již zmiňovaný Willybald Gatter. Napravo od vozu pak stojí Ferdinand Porsche a u sebe má i svého tehdy dvanáctiletého syna Ferryho.

Pan Peer Gatter nám také upřesnil počty vyrobených automobilů GATTER v Zákupech, podložené rodinou dochovanými účetními záznamy: v letech 1926–1929 to byly první 3 zkušební prototypy. Pak již následovala „sériová“ ruční výroba. V roce 1930 to bylo 18 vozů, 203 v roce 1931, 479 v roce 1932, 631 (!!!) v roce 1933, 224 v roce 1934, 87 v roce 1935 a 21 automobilů v roce 1936. Podle dochovaných písemných informací rodiny Gatterů se velká část těchto automobilů prodala do sousedního německého Saska a dokonce i Bavorska, kde měl Willybald Gatter své obchodní zástupce. Jen malá část vozů našla své kupce v Čechách, a to především na Liberecku a Českolipsku. Z těchto dochovaných záznamů je ale také evidentní, že nadějnou výrobu automobilů Gatter silně zbrzdila a poté i zastavila nastalá světová krize v roce 1934. Přesto bylo nakonec vyrobeno celkově neuvěřitelných 1650 automobilů, z nichž se ale bohužel dochoval do dnešních dnů pravděpodobně jen jediný kus.

Milan Bumba, s použitím archivu rodiny Gatterů



Škoda 100 byla vyrobena v počtu více než milion kusů. Její sériová výroba byla v Mladé Boleslavi zahájena v pondělí 25. srpna 1969 po tzv. celozávodní dovolené. Prvních šest automobilů bylo vyrobeno již v sobotu 23. srpna. Výrobu se podařilo spustit, přestože 12. srpna postihl továrnu jeden z nejničivějších požárů za předchozích 40 let. Oheň vypukl ve 12.45 ve staré části závodu a zničil objekt o celkové ploše 50 000 cm², kde byla umístěna montáž sedaček, výroba některých součástek a pomocné provozy. „Škody dosáhly 320 milionů korun. Výrobu nového vozu však požár nezpůsobil a na konci srpna byla veřejnosti představena nová škodovka, která měla moderní karoserii a proti „tisícovc“ dostala také nový interiér a další prvky,“ popsal mluvčí automobilky Jaroslav Černý. Škoda 100/110 se vyráběla od roku 1969 až do roku 1977. Vůz navázal na předchozí model 1000/1100 MB, kvůli němuž byl

na začátku 60. let vybudován zcela nový výrobní areál, a jak bylo v tehdejší plánu obvyklé, musel se dokonale využít. Nový vůz byl tedy spíše modernizací předchozího modelu. V roce 1970 začal pobočný závod v Kvasinách s výrobou dvoudveřové verze Škoda 110 R, která se vyráběla až do roku 1980.

