INZERCIA-KLUBY-PODUJATIA
www.veteransk.sk

VETERÁN.SK
marec 3/2010
ČASOPIS PRE MILOVNÍKOV HISTORICKÝCH VOZIDIEL
VETERÁN.SK
3,30 € 90 Kč

LUDIA · OSOBNOSTI, PRÍBEHY

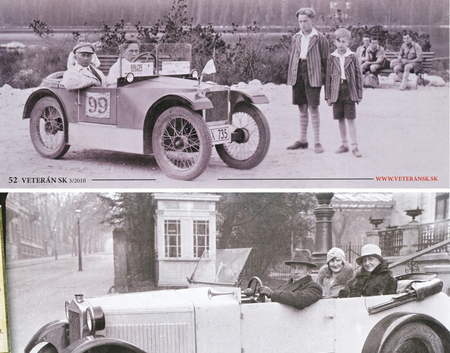
GATTER – priekopník ľudového automobilu

Autor: Mgr. Marián Šuman-Hreblay

Tento článok vznikol použitím dobových časopiseckých článkov a informácií a fotografií z rodinného archívu, ktoré mi láskavo poťažil a s publikovaním súhlasil pán Peter Gatter, vnuk konštruktéra Willibalda Gattera.

Jednou z menej známych československých automobiliek bola firma Gatter. Jej majiteľ a konštruktér Willibald Gatter sa narodil 12. decembra 1896 v severočeskom mestečku Hühnerwasser (po česky Kuřivody) ako najstarší z ôsmich detí. Jeho otec Josef Gatter (1854-1929) mal továreň na výrobu parných strojov, čerpadiel, náradia a stavbu vodných elektrární, najväčšiu svojho druhu v oblasti Českej Lípy.

Willibald po ukončení meštianskej školy v Mimoni študoval na štátnej priemyselnej škole v Liberci. Rok po vypuknutí prvej svetovej vojny nastúpil v júni 1917 ako konštruktér do Škodových závodov v Plzni, kde sa presadil v zbrojárskej výrobe. V sesterskom podniku automobilky **Austro-Daimler** (Österreichische Daimler-Motoren AG) vo Viedenskom Neom Meste vyvinul v rokoch 1916-1917 pod vedením technického riaditeľa Ferdinanda Porscheho ľahké ťažkých kanónov M16 a M17, s benzínovo-elektrickým pohonom viečkových kolies, systému Daimler-Škoda. Tzv. C-Zug pozostával z generátorového ťahača o hmotnosti 15 ton, so šesťvalcovým benzínovým motorom o výkone 110 kW/150 k, dokázal na výrobu energie na pohon elektromotorov v kolesách, a z 8 kolesového prívesu



Europawagen 1928

s nosnosťou 27 ton na prevoz 42 cm maždiara alebo 38 cm hŕňnice. Po vznika Československa, vzhľadom na povstanovú bieda a aj ako sudetský Nemec mal W. Gatter problémy s obnovením výroby v rodinnom podniku, preto ako 23-ročný prijal poznanie F. Porschehn na ďalšie pôsobenie do automobilky Austro-Daimler. V rokoch 1921-1926 tam spolupracoval na konštrukcii šesťvalcových automobilov typov AD 6-17, AD4 a AD4 a vyvinul aj náklادné vozidlo s pohonom viečkych kolies. Podieľal sa na vývoji prvých športových automobilov Austro-Daimler, nazvaných „Sascha" (podľa grófa Alexandra Kolowrata, 1886-1927, zakladateľa rakúsko-českého filmového priemyslu a neúnavného propagátora motorových a automobilov Laurin & Klement), ktoré napriek malému objemu 1100 cm³ zvítazili na Targa Florio 1922 a na viacerých ďalších pretekoch.

Willibald Gatter sa ideou **ľudového automobilu**, lacného vozidla pre nadšiteľov vnútry obyvateľstva, začal zaoberať už počas pôsobenia v Austro-Daimler, nenachádzal však pochopenie vedenia automobilky. Začiatkom roku 1926 sa vrátil do Česích a jul toho istého roku v Liberci, s podporou tamojších priemyselníkov z bývalej automobilky RAF, predstavil prototyp jednosedadlového automobilu s jednolitovým štvorvalcovým motorom. Okrem chladiča a nádrže pozostával vraj len z 200 súčastok, vrátane skrutiek.

V novembri 1927 W. Gatter prestáhoval svoju konštrukčnú kancelárku do Ústí nad Labem, kde s podporou firmy Georg Schicht (pracie prášky, mydlo) vyrobil ďalšie dve základné vozidlá s 1,5-litrovým štvorvalcovým motorom. Oproti prvému prototypu bolo ovela komfortnejšie a ohladnejšie a mali predstavovať nový konštrukčný smer európskych automobilov. V odbornej tlači sa preto objavili pod označením **„Europawagen"**.

Najznámejšie však boli jeho malé vozidlá, ktoré sa v rokoch 1930-1936 s menšími zmenami vyrábali v **Autopodniku Gatter v Zákupoch** (po nemecky Reichstadt). V rokoch 1930-1931 to bolo dvojmiestne resp. v roku 1931 aj trojmiestne automobily, štvormiestna karoséria sa montovala až od roku 1932. Svojou nízkou cenou (od 13 800 Kč) a zanedbateľnými prevádzkovými nákladmi boli potenciálnymi konkurentmi menších typov niektorých automobiliek.

Záujem o prevzatie výroby v roku 1934 prejavil nemecký Wanderer a o rok neskôr aj Škoda.

V polovici tridsiatych rokov, keď pre hospodársku krízu a nízku kúpyschopnosť obyvateľstva odbytové problémy mali aj veľké automobilové závody Praga, Škoda alebo Tatra, v Gatter v roku 1937 firmu zaviedol a odtiahol sa do Nemecka. Pracoval v leteckom priemysle v podnikoch nedaleko Stuttgartu, hlavne pre Heinkel Junkers. Uvádzi sa v meste Kirchheim unter Teck, po vojne pracoval v leteckom priemysle v nemecko-francúzskom pobrežiší. Začiatkom 50. rokov sa v Kirchheime opäť venoval konštrukčnej práci (motory, hydraulika, regulačná technika). Ferry Porsche, syn slávneho konštruktéra, ho v roku 1951 poveril vývojom hydraulických tlmičov pre športové Porsche 356, ktorý akonzol v roku 1952 patentom. Posledným produktom W. Gattera z oblasti motorových vozidiel bol tzv. Gatter-Mini z roku 1955. Willibald Gatter zomrel v Kirchheime 14. mája 1973 vo veku 77 rokov.

STRUČNÉ TECHNICKÝ POPIS AUTOMOBILOV GATTER

Malé automobily Gatter sa ako vyrábali s jednosedadlovými vozňami chladeným dvojdobým motorom Villiers, s ventilátorom, objemu 350 cm³ s výkonom 6,6 kW/9 a s dvojstupňovou prevodovkou bez spätného z bez spätky. Pomerne primitívna dynamometrická otrocená karoséria s drevenými rámom bola upevnená na podvozku tvorenom dvoma pozdĺžnymi poliplitovými listovými pružinami.

Willibald Gatter

Pohon dvoterých zadných kolies reťazou a pásové brzdy na zadnej náprave boli ďalšími špecifickými znakmi tohto vozidlačka kategórie cyclecar, ktorí pri rázrove 1800 mm, rozchode kolies 900 mm, dĺžke 2600 a šírke 1050 mm vážilo len 220 kg a dosahovalo rýchlosť 60 km/h. Podľa dobovej tlače z okolitu 1930 o licenčnú výrobu prejavil záujem aj „obavnícky kráľ" Tomáš Baťa (W. Gatter pomakám odolával, napokon sa dohodli na začatie výroby vozidiel pod názvom Gatter v Žiline od apríla 1932. Tomáš Baťa nakonuje trvá na značke ázi Baťa, s čím W. Gatter nesúhlasil. Rokovania ukončila Baťova tragická smrť pri leteckej havárii v júni 1932.

Od roku 1932 sa vyrábal modernejší automobil s jednosedadlovým dvojdobým kvapalinou chladeným motorom vlastnej konštrukcie, o 90 k/70 mm, objemu 445 cm³ s výkonom 7,4 kW/10 k pri 3000 ot/min, s batériovým zapaľovaním, sviečkou Bosch a karburátorom Fram. Dvojstupňová prevodovka už mala aj spätačku a spojku a pohon zadných kolies bol kardanovým hriadeľom. Ráčni a nožná brzda pôsobili len na zadné kolesá. Modernejšia štvormiestna karoséria s bočnými otápadlami a externe skloneným predným sklom spočívala na podvozku podobnom menšiemu typu.

Sériovo sa montovali dva predné reflektory Bosch a zadné koncové svetlo. Rázvor a rozchod boli rovnaké ako na staršom type, dĺžka vzrástla na 2750 mm, šírka na 1150 mm a výška k volantu bola 1000 mm. S pneumatikami rozmeru 25 x 3,75 Gatter vážil 340 kg.

KOEKO ÁUT BOLO VYROBENÝCH?

V novej literatúre sa spokúja tvrdenie, že bolo vyrobených len pár desiatok týchto malých automobilov. Z dátorných dokladov Willibalda Gattera však vyplývajú nasledovné čísla: 1930 - 8 vozidiel, 1931-203, 1932-479, 1933-631, 1934-224, 1935-87 a 1936-21 kusov. Celková produkcia činila teda 1 663 automobilov. Zachoval sa napr. technický preukaz z augusta 1932, kde sa uvádza vozidlo s vyrobným číslom 515. Ó by potvrdzovalo tiež štatistiku. Z každého vyrobeného automobilu sa odvádzala dań, takže W. Gatter by určite neišiel proti sebe a nevádzal by nadsadené počty. Kam sa teda podeli tieto autá, keď aj napr. podľa vestníka Zprávy státního úřadu statistického bolo v Československu vo februari 1933 evidovaných len 46 vozidiel tohto značky? Vysvetleniem by mohla byť geografická poloha mesta Zákupy, vzdialeného od nemeckej krajiny Sasko (Sachsen) len asi 20 km. Gatter mal zastúpenie v mestách Žittau, Bautzen, Chemnitz a Meissen, kam zrejme smerovala značná časť produkcie. Sudetonemecké oblasti bolo ai hospodársky viac spätné so Saskom ako so samotným Československom. Prečo sa dodnes zachovali prevádzkyschopné len jedný kus? Po obsadení Československa v roku 1939 Wehrmacht zabavil pre potreby armády všetky automobily vyrobené v ríši (v Nemecku). Vozidlá vyrobené na území Československa postihol iný osud: tie zo severných Čiech (teda aj Gatter) boli v kolóne odvezené do Bautzenu (Budyšín), demontované a ich súčiastky použité ako surovina pre vojenské účely.

Na záver spomeňme ešte prvé a posledné Gatterove automobily. Prvý, konštrukčne jednosedadlový 4-miestny prototyp ľadového automobilu vznikol v Liberci (1926-1927). V Ústí nad Labem v rokoch 1927-1929 v dvoch exemplároch vyrobený tzv. **Europawagen** sa mal stať predobrazom úspornejšo cestovného automobilu modernej konštrukcie. Pohánal ho štvorvalcový kvapalinou chladený motor s rozvodom SV o objeme 1500 cm³, mal trojstupňovú prevodovku, chrbticový rám s centrálnou rúrou a výkyvnými nápravami vpredu aj vzadu (tie si W. Gatter dal v roku 1930 v USA patentovať) a na podvozku mal len 5 mazacích miest.

Posledné vozidlo, **Gatter-Mini** z polovice 50. rokov s motorom objemu 300 cm³ a spotrebou 2,5 l/100 km sa do výroby už nedostalo. Príliš totiž v čase, keď vďaka hospodárskemu rozmachu v Nemecku sa už ľudia prestávali zaujímať o malé, pomerne nepohodlné vozidlá a začali kupovať rodinné automobily.