

Nadace Elišky Junkové

Kopřivnický závodní vůz NW 12 HP z roku 1900 patří k nejcennějším exponátům Národního technického muzea v Praze na Letné.

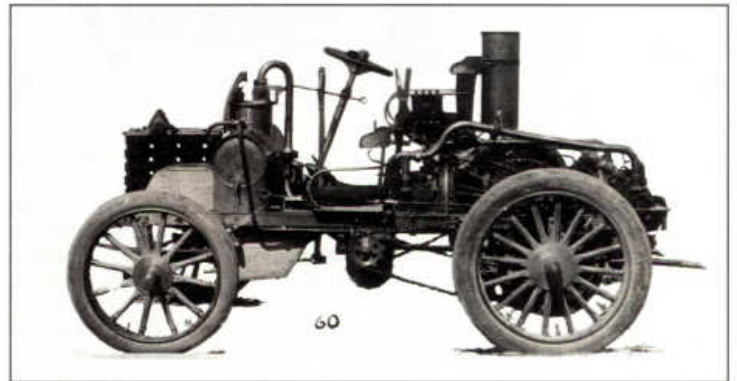
trase dvouetapového klání Nice - Draguignan - Nice obsadil druhé místo a při zpáteční jízdě do Nice zaznamenal na tu dobu pozoruhodnou průměrnou rychlost 39,6 km/h. Dne 30. března pak vyhrál závod do vrchu La Turbie, přičemž o 9,5 minuty zlepšil rekord obávané šestnáctikilometrové tratě. Francouzská zkušenost přinesla i další ovoce: hned po návratu z Nice si sportovně založený baron objednal v Kopřivnici závodní automobil, k němuž

Kopřivnické začátky (2)

Ještě jednou se vraťme na přelom minulého a tohoto století, abychom si alespoň letmo připomněli začátky automobilové výroby v Kopřivnici.

Propagační jízda prvního kopřivnického automobilu Prásident do Vídně v květnu 1898, o níž jsme psali už minule, odstartovala řadu sportovních výkonů, jež začínající automobilce tehdejší značky Nesselsofder Wagenfabrik pomohly získat tolik potřebnou pověst. Koncem října 1899 se dva vozy NW (jedním z nich byl patrně automobil Wien dokončený v srpnu téhož roku a druhým jen o tři týdny starší vůz jménem Nesselsofder - oba s motory Benz) zúčastnily automobilových závodů na klu-

Liebigův závodní vůz neměl karoserii a působil takřka d'ábelským dojmem.



si opatřil - a také sám z Mannheimu dovezl - speciálně upravený dvouválcový motor Benz naladěný na výkon 12 koní (asi 9 kW). Dvoumístný závodní vůz zapsaný v tovární dokumentaci coby *Rennzweir*, na jehož konstrukci pracoval mladý Hans Ledwinka, měl o poznání snížené těžiště, jezdil na kolech menšího průměru a od svých kočárových předchůdců se mimo jiné odlišoval volantem na lehce skloněném hřídeli. Motor s dvěma přilehlými válci byl uložen nad zadní nápravou a čtyřstupňovou převodovku konstruktéři umístili napříč pod sedadla, blízko středu vozu, takže se automobil z přelomu století mohl pochlubit zcela moderním rozložením hmotnosti mezi obě nápravy. Konstrukce a výroba závodního speciálu trvala jen pět

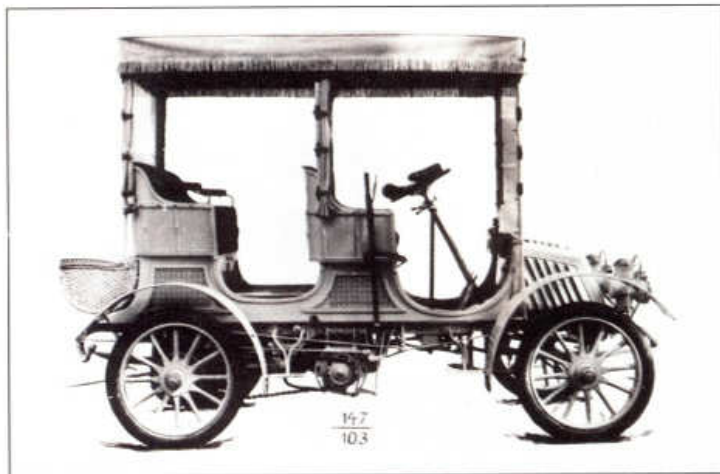
sácké dráze ve vídeňském Prátru a vedly si znamenitě. Baron Theodor von Liebig svou kategorii vyhrál, ředitel Hugo Fischer obsadil druhé místo a oba si vysloužili nejen ovace publika, ale i uznání od činitelů rakouského autoklubu, jehož prezident hrabě Gustav Potting-Persing i viceprezident William E. Hardy zasedali ve správní radě kopřivnického podniku.

Koncem března 1900 bojoval baron Liebig s kopřivnickým vozem (a opět v doprovodu představitelů vídeňského autoklubu) o vavříny v jižní Francii. Nejdříve na

Vzácný snímek kopřivnického závodního vozu pořízený na jaře roku 1900.

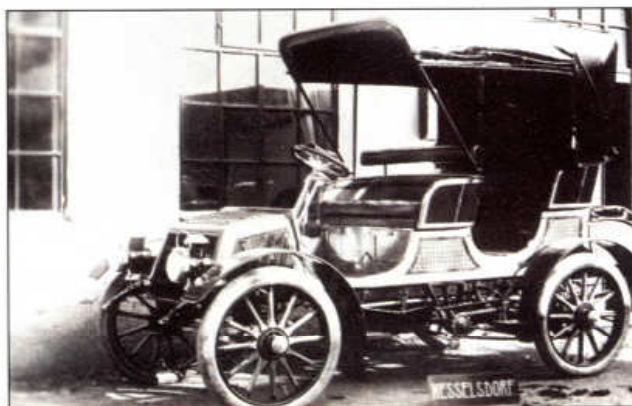
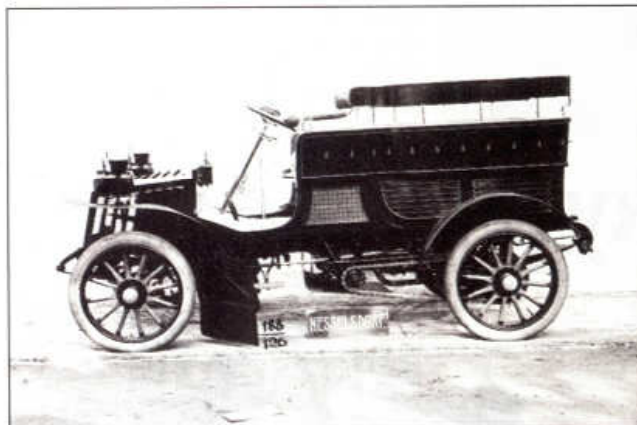
Ještě v kočárové podobě s říditky a bohatou výstrojí: vůz NW typ A ročníku 1901.





Jedna z mnoha podob automobilů typu B s dvouválcovým motorem (tenhle vůz je z roku 1902).

Typ B ročníku 1902 se skládá střechou amerického typu a opět - proutěným košem na zádi.



NW typ B coby model Tonneau z roku 1903.

týdnu. Už 22. května 1900 jej baron Liebzig v továrně převzal, a o deset dní později s ním úspěšně absolvoval dvouetapový závod se Salcburku přes Linec do Vídně. V první 129 km dlouhé etapě tehdy kopřivnický vůz zvítězil průměrnou rychlostí téměř 40 km/h, ve druhé (195 km) skončil - stejně jako v celkové klasifikaci - na druhém místě. Vítězství tehdy vybojoval Richard von Stern na voze Daimler s výkonějším motorem.

Hned vzápětí putoval závodní vůz na „první mezinárodní automobilovou výstavu“ ve Vídni, jež probíhala od 2. do 10. června 1900. Kopřivnickou značku NW tam zastupovalo celkem osm vozidel - vedle šesti čtyřmístných automobilů s dvouválcovými motory o výkonech 6 a 9 koní (4,5 a 6,5 kW) a již zmíněného závodního vozu také dvanáctimístný parní omnibus, jehož poháněcí ústrojí - včetně dvouválcového parního stroje o výkonu 24 koní (18 kW) - dodala francouzská firma De Dion-Bouillon. Příliš těžký a poněkud neohrabaný omnibus se však později v provozu

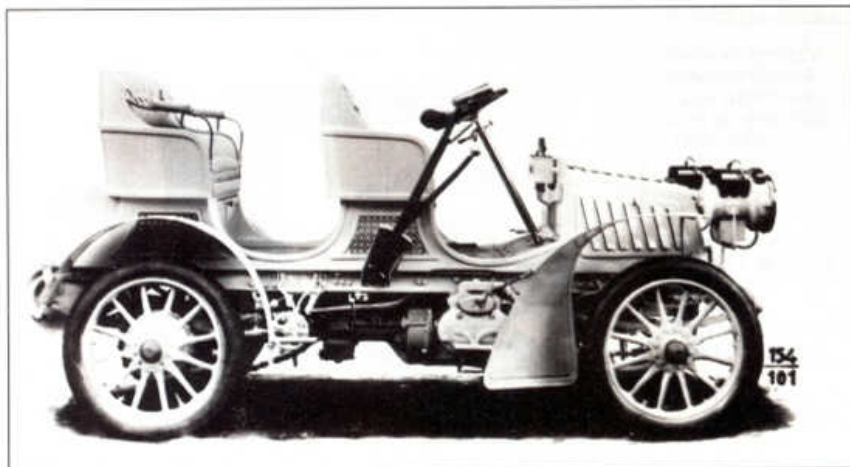
neosvědčil a tiše zmizel ze scény. Přípravy na první Vídeňský autosalon poněkud zkomplikovala první vážná dopravní nehoda kopřivnického automobilu, k níž došlo 1. května 1900 nedaleko Rychvaltic. Čtveřice zaměstnanců se tehdy vydala se zkušebním vozem do Místku - za řízením seděl dílovedoucí Leopold Sviták, spolu s ním cestovali jeho mladý zástupce Jan Kuchař, konstruktér Romuald Brauner a mechanik Viktor Bajer. V prudkém kleśání se Svitákovi nepodařilo přibrzdit, rozjetý vůz vylétl ze silnice a převrátil se. Řidič zůstal zaklíněn pod vozem se zle pochroumanou nohou, kterou mu ještě téhož dne odpoledne museli nad kolenem amputovat, Brauner a Bajer vypadli ven a karambol odnesli jen pohmožděninami. Nejhorší skončil teprve čtyřladvacetiletý dílenský mistr Jan Kuchař, jenž si při dopadu smrtelně zranil hlavu o patník. Leopold Sviták se z následků nehody léčil celý rok, pak se - navzdory ztrátě nohy - do továrny vrátil.

V roce 1900 v Kopřivnici vyrobili celkem

dvě desítky automobilů, z nichž asi polovina byla vybavena motory Benz a většina ostatních také dvouválcovými motory dodávanými vídeňskou firmou Hardy. Patrně už v květnu 1900 však vznikl i první vlastní kopřivnický motor - údajně poháněl vůz s výrobním číslem 65, tedy patnáctý vyrobený po Prasetentu. V prosinci téhož roku byl dokončen elektromobil vybavený dvěma elektromotory EAG o celkovém výkonu asi 4,5 kW, druhý podobně řešený na zádi.

vůz následoval o několik měsíců později. Kopřivnická produkce v roce 1901 zřejmě nepřekročila 14 vozů, včetně již citovaného elektromobilu. Zvláštní zmínku si zaslouží vůz typu B s výrobním číslem 85 a dvouválcem Hardy o výkonu 9 koní (6,5 kW), který 12. dubna 1901 převzal baron Liebzig zároveň s repasovaným a poněkud upraveným dvoumístným závodním vozem. Tento cestovní automobil s třímístnou karoserií plnil úlohu doprovodného vozidla, zatímco závodní vůz, který měl nad motorem umístěný nosič zavazadel, posloužil baronovi a jeho novomanželce při svatební cestě, během níž cestou z Villachu přes severní Itálii a Švýcarsko najezdili asi 2000 km, včetně přejezdu průsmykem Sv. Gottharda a stoupání na Arlberg. Kromě libereckého barona patřili na přelomu století k zákazníkům kopřivnické automobilky někteří vídeňští prominenti, především z kruhů kolem hraběte Pottinga-Persinga, ale také místní honorace - např. vyškovský průmyslník Gustav Skutezky a Heinrich Friess, majitel cukrovaru ve Zbořovicích u Kroměříže. Nové automobily se šťastným majitelům slavnostně předávaly přímo v továrně a cestu domů s nimi obvykle absolvoval kopřivnický řidič a instruktor Rudolf Struhatschek. Nabídku tvořily automobily typu B s plochým kapalinou chlazeným dvouválcovým motorem 3,2 litru o výkonu 12 koní (9 kW) a různými karoseriemi, v roce 1902 následoval první čtyřválcový typ C, jehož plochý motor o objemu 5,8 litru a výkonu přes 20 koní (15 kW) byl opět uložen uprostřed pod podlahou vozu - stejnou koncepcí později převzal i typ D. Mezitím však už konkurence nabízela moderněji řešené automobily klasické koncepce se stojatým motorem vpředu, jejichž zadní kola poháněl namísto řetězů spojovací hřídel, obecně tehdy nazývaný kardan. K této koncepci se v Kopřivnici dostali až po roce 1905.

JAN TUČEK



Jeden z prvních kopřivnických čtyřválců - zřejmě typ C z roku 1902.