

Nadace Elišky Junkové

Präsident má své čestné místo v expozici Národního technického muzea v Praze.

podpořili dva další vlivní členové správní rady: hrabě Gustav Pötting-Persing, pozdější první prezident rakouského autoklubu založeného počátkem února 1898, a vídeňský továrník William E. Hardy, jenž v autoklubu získal funkci viceprezidenta. Počátkem roku 1897 prodal Benz do Kopřivnice svůj jednoválcový čtyřmístný automobil, jehož roli prozrazovalo pojmenování *Instruktor*, a zavázal se také k tomu, že na severní Moravu dodá jeden z prvních dvouválcových motorů. Význam zprostředkovatelské role barona Liebiga pro vznik první rakousko-uherské automobilky obzvlášť vyniká ve srovnání s mamými snahami vídeňského továrníka Lohnera získat pro svůj kočár bez koní použitelný spalovací motor německé nebo francouzské provenience.

Präsident v původní podobě s nataženou střechou na fotografii z jara 1898.

Kopřivnické začátky

Už za pár měsíců oslaví v Kopřivnici sté výročí zahájení automobilové výroby - legendární Präsident se začal rodit na podzim roku 1897 a památnou dálkovou jízdu na Jubilejní výstavu do Vídně absolvoval hotový vůz v květnu roku 1898.

Historie kopřivnického podniku začala v roce 1850, kdy se Ignác Šustala spolu se dvěma partnery pustil do výroby bryček a kočárů. Během tří dalších desetiletí v Kopřivnici (německy *Nesselsdorf*) vznikl jeden z největších průmyslových

vešel. O necelé tři roky později liberecký baron uplatnil svůj vliv na Benze ve prospěch kopřivnického podniku, jehož tehdejší ředitel Hugo Fischer von Röslerstamm navrhl správní radě pustit se do automobilové výroby. Jeho úmysl



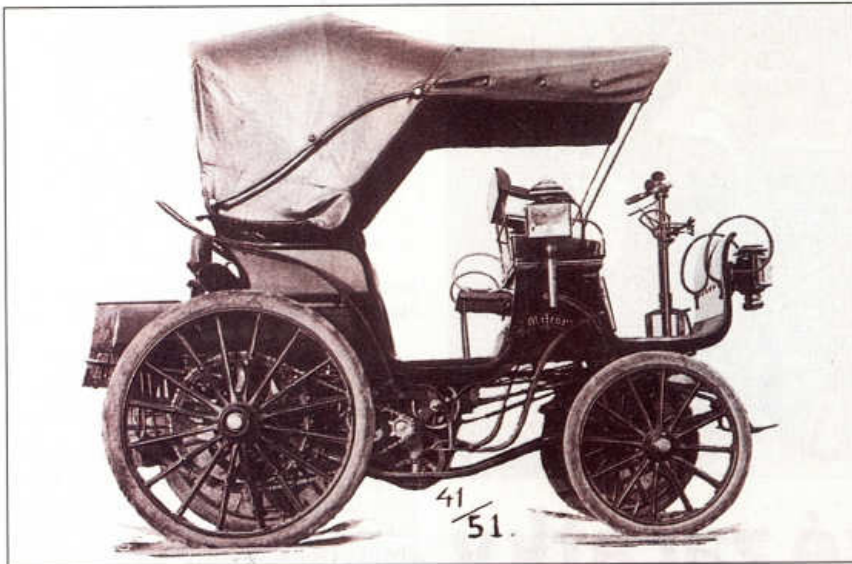
Navzdory prasklé skleněné desce je tenhle snímek Präsidenta velkou vzácností - však také nese pořadové číslo 1.



podniků rakousko-uherského mocnářství, jehož pestrý výrobní program sahал od prostých povozů přes bryčky a luxusní kočáry až k železničním vozům v mnoha provedeních. V polovině 90. let minulého století se i v našich zemích objevil nový fenomén - kočár bez koní poháněný spalovacím motorem. K jeho velkým propagátorům patřil baron Theodor von Liebig, majitel liberecké textilky uznávaný ve vídeňských společenských kruzích. V létě 1894 podnikl s vozem Benz Victoria první dálkovou jízdu z Liberce do francouzské Remeše a získal si tak nemalé uznání u Karla Benze, z jehož mannheimské továrny Liebigův vůz

Historický snímek z května 1898: Präsident s posádkou na cestě do Vídně.





Benzův automobil, který v Mannheimu převzal kopřivnický strojmistr František Cahel, se stal inspirací - ale nikoli vzorem - konstruktérům Prásidenta. Inženýři Rumpler a Sage vycházeli z existující konstrukce kopřivnického kočáru Mylord, do jehož upravené zádě vestavěli plochý dvouválec Benz o objemu 2,7 l a výkonu asi 4 kW spojený s dvoustupňovou převodovkou. Primární převod i funkci spojky obstarávaly ploché řemeny, sekundární řetězy pohonu zadních kol byly samozřejmostí. Ke zvláštnostem kopřivnického kočáru bez koní patřilo řízení řídkitky umístěnými vpravo, nikoli už v podélné ose vozu, jak bylo do té doby zvykem u Benze. Navíc se sklápěným sloupkem řízení ovládalo i řazení převodových stupňů přesouváním řemenů. Stavba Prásidenta byla zahájena v září 1897 a pracovala na ní skupina deseti až patnácti lidí, kterou řídil dílvedoucí Leopold Sviták. Ten byl také odpovědný za včasné a kvalitní dokončení prvního automobilu na rakousko-uherském území. Nebyl to úkol jednoduchý, řada věcí se měnila doslova za pochodu (např. zrušení konstrukčně nevydařené zpá-

Prvním osobním vozem vyrobeným v Kopřivnici po Prásidentu byl na jaře 1899 Meteor s výrobním číslem 51.

Pózování pro videňské fotografy - aneb zatěžkávací zkouška Meteoru na jaře 1899



tečky) a bez nadsázky lze říct, že Svitákův empirický přínos ke konstrukci Prásidenta byl srovnatelný s vkladem již zmíněných německých inženýrů. Zmínku si ovšem zaslouží i to, že na stavbě Prásidenta spolupracoval mladý volontér Hans Ledwinka, pozdější legendární postava kopřivnické historie.

Zkoušku dospělosti složil Prásident na jaře roku 1898 při památné cestě do Vídně. Absolvoval ji 21. a 22. května v doprovodu vozu Benz Instruktor, který řídil Leopold Sviták a jehož posádku spolu se strojmistrem Cahelem tvořili inženýři Rumpler a Sage. Za řídkitky Prásidenta je na památné fotografii z května 1898 kopřivnický ředitel Hugo Fischer, vedle něj sedí hrabě Pötting-Persing, zatímco v roli pasažérů na zadním sedadle se vezli baron Liebig a továrník Hardy. Podle zpráv dobového tisku jízda proběhla podle programu, Prásident projel trať 328 km dlouhou - vedla přes Hulín, Uherské Hradiště a Břeclav po cestách podél železniční tratě do Vídně - za 14,5 hodiny čistého času, přičemž celé motoristické dobrodružství trvalo 24,5 hodiny. Jediný problém prý měli cyklisté, kteří před oběma kočáry bez koní projížděli

Historicky věrná replika automobilu Prásident dokončená v únoru 1977 patří k magnetům kopřivnického muzea.

trat' a na Hané je místní vesničané přivítali házením kamení.

Ve Vídni byl kopřivnický automobil středem pozornosti, zaujal čestné místo na Jubilejní výstavě a k jeho úspěchu přispěly i pochvalné posudky, jimiž ve vlivných kruzích metropole nešetřili hrabě Pötting-Persing a továrník Hardy. Vůz byl na čas dán k dispozici Rakouskému autoklubu a při několika akcích úspěšně propagoval nejen um svých kopřivnických tvůrců, ale i benzinový pohon jako takový. Někdy po roce 1900 dostal nový motor (tentokrát už kopřivnické provenience) a během dalších desetiletí prošel řadou úprav. V roce 1919 byl předán do sbírek budoucího pražského technického muzea a dnes se s ním můžeme setkat v Národním technickém muzeu v Praze na Letné.

Existuje však ještě jeden Prásident - v letech 1974 až 1977 totiž v Kopřivnici podnikli přesně podle dochované dobové

dokumentace tzv. opakovanou stavbu tohoto vozu a výsledkem mimořádně pečlivé práce je replika historicky věrnější než dochovaný originál. I tenhle automobil, který patří k magnetům kopřivnického muzea, už je vlastně historickým kouskem - v únoru oslaví dvacáté narozeniny.

Vraťme se ale zpět do konce minulého století. Ještě v roce 1898 se v Kopřivnici pustili do stavby prvního nákladního automobilu poháněného dvěma dvouválcovými motory Benz (také jeho replika vytvořená v roce 1979 je dnes v tamním muzeu), počátkem roku 1899 pak začali vyrábět kočáry bez koní - tedy osobní automobily koncepčně blízké Prásidentu - i pro zákazníky. Během roku 1899 jich vzniklo celkem sedm, všechny měly dvouválcový motor Benz o objemu 2,7 l a každý z nich dostal své vlastní jméno. První, dokončený na jaře 1899, se jmenoval Meteor, další pak Nesseltsdorf, Wien, Bergsteiger, Versucher, Auhof a Spitzbub, přičemž výrobní čísla začínala č. 51 přiděleným Meteoru, zatímco Prásident se až později dočkal dodatečného označení výrobním číslem 50. Ještě před koncem minulého století se kopřivnická značka NW zařadila mezi automobilové výrobce a k pokračování jejich počátků se brzy ještě vrátíme.

JAN TUČEK

