



Uprostřed pancéřovaný Mercedes-Benz 540 K, vlevo Tatra 87 inženýrů Hanzelky a Zikmunda, vpravo „stotřítka“ a nad tím vším se vznáší letoun Zlín Z-XIII z roku 1937.



První kopřivnický automobil - NW Präsident z roku 1897.

*Nadace Elišky Junkové*

## NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM PRAHA

# Klenoty na Letné

Patrně každý z nás už několikrát navštívil proslulou budovu Národního technického muzea v Kostelní ulici v Praze na Letné. Má své osobité kouzlo a ukrývá právě historické klenoty techniky - včetně automobilových.



V tomto čísle AR si připomeneme především automobilové exponáty NTM vyrobené v Čechách a na Moravě, v nejbližší době se však vrátíme i k veteránům zahraniční provenience. Nejcenějším z nich je malý otevřený vůz Bugatti 13 ročníku 1910, vůbec nejstarší na světě dochovaný automobil legendární alsaské značky. Moderní budova Národního technického muzea na Letné byla postavena v letech 1938 až 1942 podle projektu ing. arch. Milana Babušky a muzeu sloužila až v poválečném období, sbírka silničních vozidel však začala vznikat už brzy po první světové válce. Mezi těmi, kdo se nejvíce zasloužili o její zrození, jmenujme především Václava Klementa, spoluzakladatele mladoboleslavské automobilky a jednu z největších osobností české automobilové scény všech dob. Václav Klement (1868-1938) muzeu věnoval např. proslulou voiturettu Laurin a Klement typu A z roku 1906, ale také několik motocyklů mladoboleslavské značky a cennou dokumentaci. V kruzích vlivných a zámožných hledal a nacházel i finanční podporu, bez níž by muzejní sbírka nemohla spatřit světlo světa. Není bez zajímavosti, že jeden z historicky nejcenějších exponátů - automobil NW Präsident, jenž brzy oslaví sté narozeniny - věnovala správní rada kopřivnické automobilky k muzejním účelům už v roce 1919. Brzy po druhé světové válce se podařilo získat z liberecké textilky dva velice vzácné kousky, které vlastnil baron Theodor von Liebig: Benz Victoria ročníku 1893, první továrně vyrobený automobil, jenž jezdil na našem území, a o sedm let mladší kopřivnický závodní vůz NW 12 HP. Koncem čtyřicátých let sbírka čítala dvě desítky vozů, a dnes je na Letné vystaveno přes třicet automobilů - to je však jen asi třetina celé automobilové sbírky NTM, další dvě třetiny jsou zatím pro nedostatek výstavních ploch ukryty v depozitářích.

Hned u schodů, jež nás dovedly do přizemí muzejní haly, najdeme automobilové klenoty rozmístěné ve čtyřech výstavních oddělech, přičemž jako první nám pádnou do oka již zmíněné nejstarší exponáty - vedle vozu Benz Victoria z roku 1893 stojí kopřivnický Präsident ročníku 1897, jemuž kapalinou chlazený dvouválec 2,7 l umožňoval dosahovat rychlosti přes 20 km/h. Také první závodní automobil postavený na našem území, kopřivnický NW 12 HP vyrobený v roce 1900 pro barona Liebiga, má dvouválcový motor nad poháněnou zadní nápravou, tento dvouválec o objemu 4,25 litru však dával plných 13 kW a dvoumístné monstrum díky němu a odvaze řidiče mohlo teoreticky flirtovat s rychlostí 90 km/h. Spolu se čtveřicí dalších exponátů zahraničního původu odpočívá v této části expozice i mladoboleslavská voituretta Laurin a Klement typu A, sympatický vozík s vidlicovým dvouválcem litrového objemu o výkonu 5 kW, který se v roce 1906 proháněl po čes-

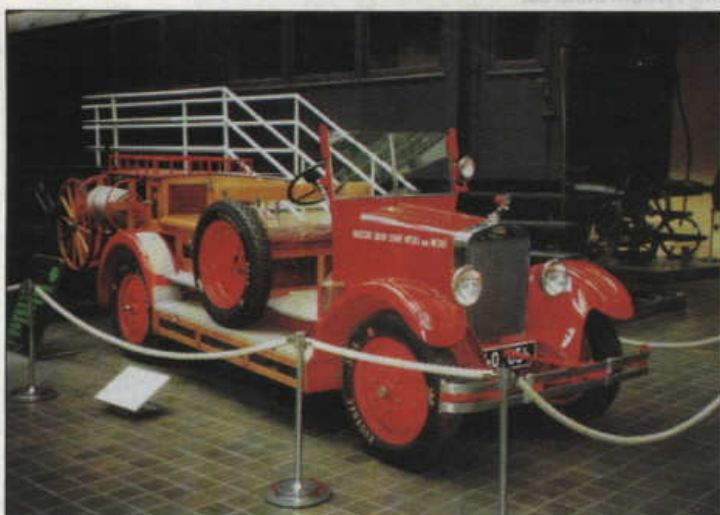


Legendární závodní vůz NW 12 HP ročníku 1900 má výrobní číslo 63.

V popředí stojí Z-4 s karoserií Dostál, za ní prezidentský landaulet Tatra 80 ročníku 1935.







kých silnicích rychlostí až 45 km/h. Zastupuje zde první generaci automobilů, na jejichž tradici navazují dnešní Škodovky, a na tabulce se základními údaji samozřejmě nechybí zmínka o tom, že voiturettu daroval muzeu Václav Klement. Sousedem mladoboleslavského vozíku je autodrožka Velox 10 HP, kterou v letech 1906 až 1909 vyráběla malá firma, jež sídlila v Praze-Karlíně pod obloky Negrelliho viaduktu. Osobitě tvarovaný vůz poháněl před zadní poháněnou nápravou uložený litrový jednoválec o výkonu 7,4 kW, s nímž autodrožka jezdila až 50 km/h.

Další výstavní oddíl nabízí mimo jiné pohled na trojici českých vozů: mezi šedým faetonem Praga Alfa ročníku 1913 s litrovým čtyřválcem a „lidovkou“ Tatra 11 z roku 1924 s páteřovým rámem a vzduchem chlazeným litrovým dvouválcem pod kapotou ve tvaru tradiční kopřivnické „žehličky“ se vyjímá impozantní faeton Laurin a Klement ročníku 1921, mohutný sportovně střížený vůz na drátových kolech vybavený čtyřválcovým motorem 4,7 l o výkonu 55 kW, s nímž dosahoval na tu dobu úctyhodné rychlosti 125 km/h.

**Dar Václava Klementa: voituretta typu A z roku 1906.**

**I z nadhledu je aerodynamická Tatra 87 krasavice.**

Trochu stranou - v sousedství lokomotiv a železničních vozů - se vyjímá jasně červená Škoda 154, hasičská automobilová stříkačka s dvoulitrovým čtyřválcem o výkonu 22 kW, jejíž nástavbu zhotovila v roce 1930 vysokomýtská firma Stratílek. Automobil nesoucí hrdý nápis „Hasičský sbor Staré Město nad Metují“ má na předních a zadních kolech jiný rozměr pneumatik Kudrnáč IK, a tak se liší i rozměry dvou náhradních kol, která jsou umístěná na levém a pravém boku karosérie.

S výjimkou dvou vzácných závodních vozů Bugatti a Mercedes-Benz je našim automobilům věnován i prostor vpravo od hlavního vchodu. Spolu se čtyřválcovým faetonem Laurin a Klement 105 ročníku 1925 jej sdílí nezapomenutelný půllitrový jednoválec Aero 10 HP - oblíbený „cililink“ - ale také solidní kabriolet Walter Standard 6 se šestiválcovým motorem 2,8 l o výkonu 44 kW, který v roce 1931 ve Vrchlabí „oblékl“ karosárna Petera. Světle zelený kabriolet Z-4, jehož přední kola pohání dvoudobý dvouválec litrového objemu, karosovala v roce 1936 na zakázku pražská firma Dostál, zatímco jen o rok starší unikátní reprezentační landaulet Tatra 80 se šestilitrovým motorem V12 byl karosován v Kopřivnici, aby pak sloužil panu prezidentovi T.G. Masarykovi.

Poněkud pohnutou historii měl stříbrný aerodynamický vůz Tatra 77a ročníku 1937 se vzduchem chlazeným motorem V8 v zádi. Jeden nizozemský milovník kopřivnické značky si jej u nás před pár lety nechal restaurovat a pak se pokusil s ním odjet „po ose“, bez vývozního povolení a zaplacení cla. Automobil byl na hranicích zabaven a nakonec skončil ve sbírce NTM - holandský nadšenec se na něj už jen jezdí dívat.

Kromě půvabného kabrioletu Praga Lady speciálně karosovaného pro Pražský autosalón roku 1938 nás samozřejmě nenechají chladnými ani stříbřitá Tatra 87 ročníku 1947 s třílitrovým vyduchem chlazeným osmiválcem v zádi a velkým odsouvacím dílem střechy. Vůz daroval muzeu Ing. Jiří Hanzelka a na informační tabulce nemůžeme přehlédnout zmínku o tom, že „s vystaveným vozem absolvoval Ing. Hanzelka a Ing. Zikmund v letech 1947-50 své významné cesty po Africe a Jižní Americe“. Historii docela mladou

**Vpředu mohutný faeton Laurin a Klement Mh z roku 1921, za ním vykukuje kopřivnická Tatra 11.**

**V samostatné ohrádce stojí hasičská Škoda 154 ročníku 1930.**

nám pak připomene okružová verze mladoboleslavské Škody 130 RS z konce sedmdesátých let.

Cestou k východu si na stěně hale všimneme série 64 kreseb našich historických automobilů, z nichž většinu vytvořil dávný spolupracovník **Automobilu**, Václav Zapadlík - jen pár obrázků vozů Praga pochází z dobových katalogů. Mnohé Zapadlíkovy kresby ožívají už téměř zapomenuté značky - Linser, Isis a další - nebo také automobily, jejichž skutečná existence zůstává v říši dohadů (třeba dvanáctiválcový Wikov z roku 1937).

V každém případě však výlet na Letnou určitě potěší srdce každého fanouška čtyřkolové historie - a na svoje si přijdou i milovníci letadel, lodí, lokomotiv a mnoha dalších technických památek. Národní technické muzeum je otevřeno denně mimo pondělí od 9 do 17 hodin a kromě plného vstupného 20 Kč (zlevněné pro děti 5 Kč) nabízí i atraktivní rodinné vstupné: za 30 Kč pro rodiče a jejich děti mladší patnácti let.

**JAN TUČEK**