

## Historie do roku 1918

Na počátku všeho stál vůz jménem Präsident, který vznikl na podzim roku 1897 přestavbou luxusního kočáru Mylord. Měl v zádi uložený plochý dvouválcový motor Benz o objemu 2,7 l a výkonu asi 4 kW spojený s dvoustupňovou převodovkou. Primární převod i funkci spojky obstarávaly ploché řemeny, sekundární převod řetězy byl v té době samozřejmostí. Zvláštností prvního kopřivnického automobilu bylo řízení řídítka umístěnými vpravo, nikoliv v podélné ose vozu, jak bylo tehdy zvykem u Benze, navíc se sklopným sloupkem řízení ovládalo i řazení převodových stupňů. Präsident byl dílem asi patnáctičlenné skupiny nadšenců, kterou řídil dílovedoucí Leopold Sviták, na konstrukci vozu ovšem pracovali i němečtí inženýři Rumpler a Sage a coby volentéři se automobilového debutu aktivně zúčastnil i pozdější legendární konstruktér Hans Ledwinka.

Zkoušku dospělosti Präsident složil v květnu 1898, kdy v doprovodu vozu Benz Instructor úspěšně absolvoval památnou 328 km dlouhou cestu do Vídně. Ve Vídni zaujal kopřivnický automobil čestné místo na Jubilejní výstavě. V rakouské metropoli pak sloužil několik let, počátkem nového století se vrátil do mateřské továrny, kde dostal nový dvouválcový motor (tentokrát už vlastní kopřivnické konstrukce). Během dalších let prošel řadou úprav a v roce 1919 byl předán do sbírek budoucího pražského technického muzea a dnes se s ním (stejně jako s unikátním závodním vozem NW 12 HP ročníku 1900) můžeme setkat v Národním technickém muzeu v Praze na Letné.

Během roku 1899 vyrobila kopřivnická společnost Nesselsdorfer Wagenbau Fabrik celkem sedm automobilů konstrukčně blízkých Präsidentu. Všechny měly dvouválcový motor Benz v zádi a každý z nich dostal své vlastní jméno: první se jmenoval Meteor, další pak postupně Nesselsdorf, Wien, Bergsteiger, Versucher, Auhof a Spitzbub, přičemž výrobní čísla začínala č. 51, zatímco Präsident až později zpětně dostal logicky nejnižší číslo 50. Ještě před koncem století se tak značka NW stala pojmem a Kopřivnice (neboli Nesselsdorf) městem automobilů. V roce 1900 už mladá automobilka vyrobila celkem dvě desítky vozů, z nichž asi polovina byla poháněna motory Benz, většina zbývajících pak motory vídeňské firmy Hardy, jejíž majitel byl významným členem správní rady firmy NW. Patrně už v květnu 1900 však vznikl i první kopřivnický motor - údajně poháněl automobil s výrobním číslem 65, tedy patnáctý v pořadí po Präsidentu. Koncem roku 1900 spatřil světlo světa i první elektromobil NW poháněný dvojicí elektromotorů o celkovém výkonu asi 4,5 kW, zmínku si zaslouží i to, že v roce 1900 v Kopřivnici vyrobili dvanáctimístný parní omnibus, jehož poháněcí ústrojí dodala francouzská firma De Dion-Bouton. Příliš těžký omnibus se však neosvědčil a tiše zmizel ze scény. Událostí roku 1900 bylo i vyrobení dvoumístného závodního automobilu NW se speciálně upraveným motorem Benz o výkonu 9 kW, s nímž úspěšně závodil jeden z průkopníků motorismu u nás, liberecký továrník baron Theodor Liebig. Závodní vůz, na jehož konstrukci pracoval mladý Hans Ledwinka, měl snížené těžiště a od svých kočárových předchůdců se lišil mimo jiné volantem na lehce skloněném hřídeli řízení. Dvouválcový motor byl uložen nad poháněnou zadní nápravou, čtyřstupňovou převodovku konstruktéři umístili napříč pod sedadla, blízko středu vozu, takže se automobil z přelomu století mohl pochlubit zcela moderním rozložením hmotnosti.

Počátkem nového století kopřivnická automobilka až do roku 1905 zůstávala věrná tradiční koncepci s motorem pod podlahou (nejprve vzadu, pak pod nohama řidiče), přičemž od roku 1902 se kromě dvouválců montovaly i čtyřválcové motory. V roce 1906 debutoval typ J, robustní automobil s motorem vpředu a pohonem zadních kol řetězy. Vytvořili jej - stejně jako další typy K a L - konstruktéři Lang a Kronfeld. Tyto solidní, ale poměrně těžké a drahé vozy poháněly čtyřválcové motory o objemu 4 až 5 l o výkonu 18 až 30 kW, na podvozky (některé s prodlouženým rozvorem) se montovaly otevřené i uzavřené karoserie, mnohdy šestimístné.

Koncem roku 1905 se z Vídně po třech letech vrátil do Kopřivnice Hans Ledwinka a začal pracovat na konstrukci zcela nové řady automobilů s moderně řešenými čtyřválcovými a šestiválcovými motory s rozvodem OHC. Zcela nový byl i podvozek a převodné ústrojí s pohonem zadní nápravy spojovacím hřídelem. Výroba nových vozů byla zahájena v roce 1910, čtyřválec s označením S4 měl objem 3,3 l a jeho výkon postupně vzrostl z původních 15 na 22 kW, větší šestiválec pětilitrového objemu (vyráběný od roku 1912 pod typovým označením S6) dával přes 30 kW a jím vybavený vůz dosahoval rychlosti 100 km/h. V letech 1910 až 1917 vzniklo přes sedmdesát automobilů tohoto typu, z nich patrně jen tučt se šestiválcovými motory. Mezitím už v letech 1914 a 1915 převzaly štafetu modernizované typy T (čtyřválec 3,6 l) a U (šestiválec 5,3 l), jež se vyráběly během první světové války i po ní (to už pod označením Tatra 10), až do roku 1927. Celková produkce těchto solidně stavěných automobilů se přiblížila pěti stovkám kusů, z nichž třetinu tvořily výkonnější šestiválce typu U. Připomenout ovšem musíme i to, že během

války - na jaře 1916 - už podruhé pod tlakem okolností opustil kopřivnickou automobilku Hans Ledwinka, aby realizoval své plány u rakouské firmy Steyr.