

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů  
orientovaný na historii motorismu

Č Í S L O

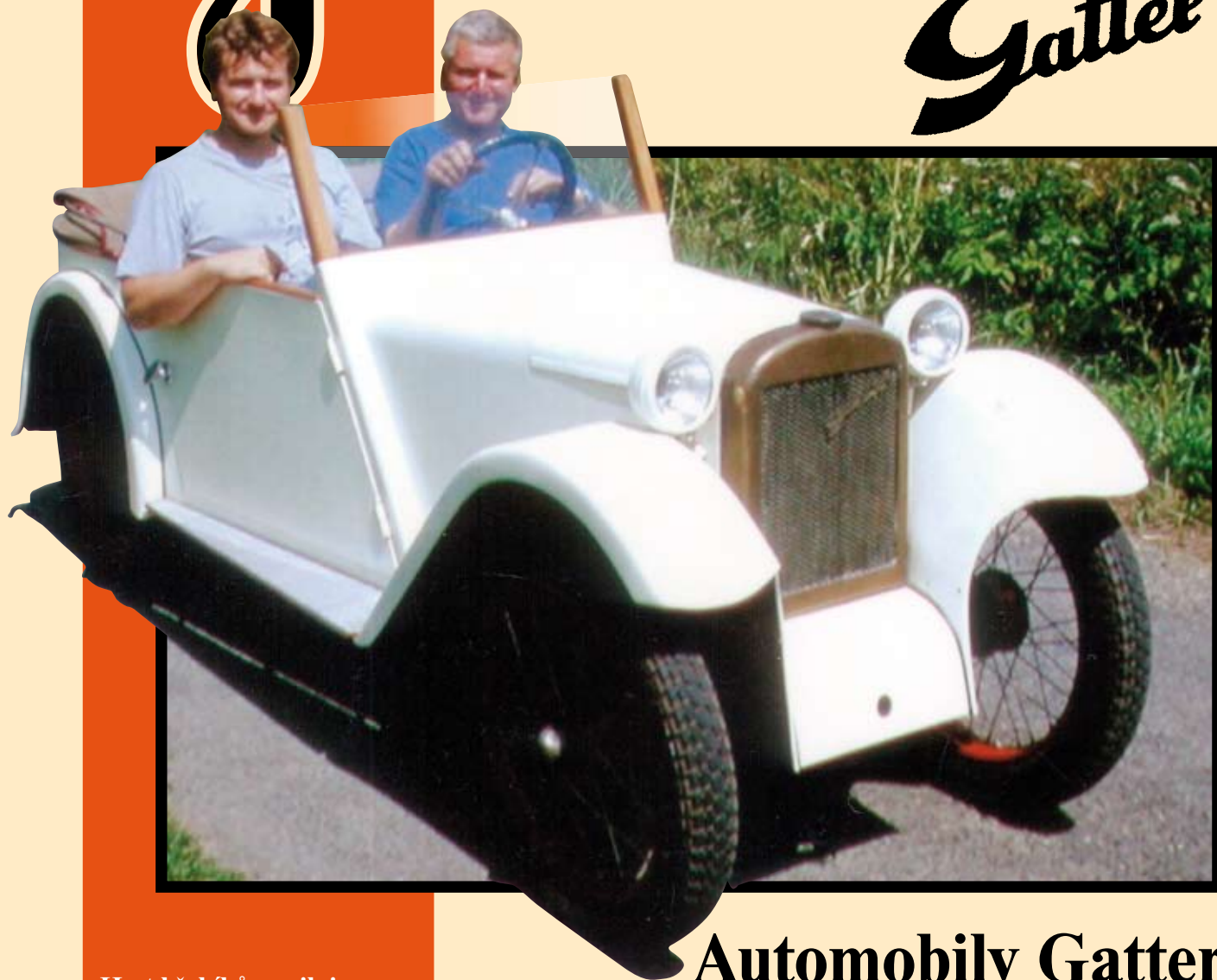
5

květen  
2009

POUZE KČ  
100.00

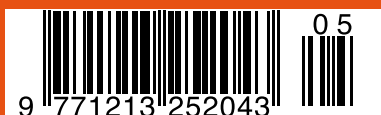
# Motor Journal

*Gatter*



Hrst hřebíků se silnice  
Kalendář akcí  
Velo Journal  
Levně na prodej  
Album

**Automobily Gatter**  
**Tatra 128**  
**Karosárna Karel Leitner v Plzni**  
**Remeš 2009**  
**Karel Mojžíš**



Gatter

AUTOWERK REICHSTADT, NORDBÖHMEN

POSTSCHECK: PRAG 50163 / POST U. BAHN: REICHSTADT / TELEGR.: GATTER REICHSTADT

REICHSTADT

**GATTER**

**Autopodnik Zákupy, Severní Čechy**

**Zakladatelem této téměř neznámé automobilové značky byl počátkem třicátých let Willybald Gatter. Narodil se 12. 12. 1896 a byl nejstarším z osmi dětí kuřivodského zámečnicka Gattera. Zručný otec Josef Gatter vedle běžných zámečnických činností vyráběl pro celé široké okolí různé zemědělské stroje, zařízení mlýnů i vodáren a dokonce i ruční hasičské stříkačky pro místní hasičský sbor. Za své kvalitní výrobky obdržel dokonce v roce 1890 na průmyslové, zemědělské a lesnické výstavě v České Lípě nejvyšší ocenění.**

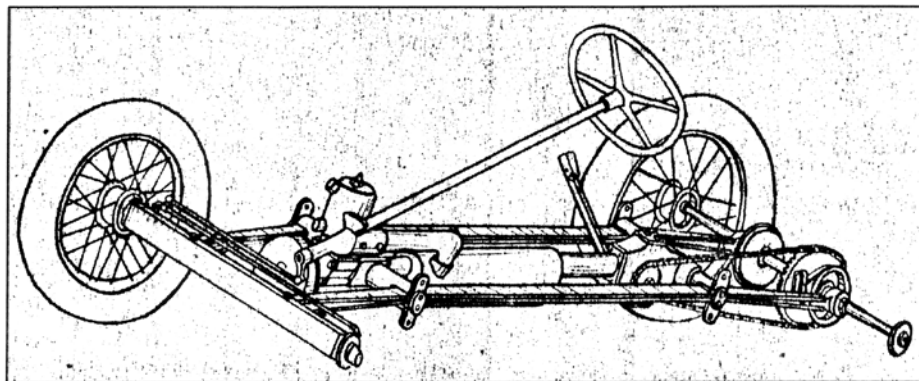
Také syn Willybald byl od mládí předurčen pro zámečnickou práci a jednou měl převzít prosperující otcovu živnost. Proto jej také rodiče poslali za vzděláním až do Liberce, kde v letech 1911–1915 studoval na mechanicko-technickém oddělení vyšší průmyslovky. Tuto školu absolvoval s výbornými výsledky, kdy vynikal především v oborech strojírenství a mechanická technologie. Proto mu také ještě na konci studia byla nabídnuta odborná práce v Plzeňských Škodových závodech v konstrukci velkorázových děl. V Plzni pracoval až do roku 1918, kdy byl na sklonku první světové války povolán do armády. Po ukončení válečného konfliktu se vrátil domů do rodných Kuřivod. Zde pomáhal otcovi s prosperující firmou, ale stále mnohem více jej přitahoval nový technický fenomén – automobily. Proto také rozeslal několik dopisů se svým životopisem na různé evropské automobilky, zda by o jeho práci neměly zájem. Příznivá odpověď přišla až z dalekého

Rakouska, od firmy Austro-Daimler Motoren GmbH z Wiener Neustadtu. V té době u této firmy vedl vývojové práce rodák z Vratislavic nad Nisou u Liberce, profesor Ferdinand Porsche. Ten si Gatterovým životopisem připomněl, že libereckou průmyslovou školu také studoval a že její premianti mají vždy výborné technické znalosti. Proto Porsche Willyho Gattera pozval do Rakouska, kde mu po zapracování nabídl místo samostatného konstruktéra. Zde Gatter pracoval až do roku 1925 a společně s Porschem (do roku 1923, kdy Porsche od firmy odešel) se podílel na mnoha významných projektech této automobilky. V té době také Gatter přihlašuje několik vlastních konstrukčních patentů, které možná byly i pozdějším důvodem k jeho vlastnímu odchodu od této firmy. Zkostnatělé vedení rakouské firmy je nedůvěřivé k novým neověřeným postupům a konstrukcím a brzdí technický rozvoj mladého konstruktéra. Ten ve svých



Willybald Gatter

devětadvaceti letech přichází k přesvědčení, že již je dostatečně konstrukčně vyzrálý k samostatné práci, a proto od firmy Austro-Daimler odchází a vrací se do Čech. V letech 1926 a 1927 působil Willybald Gatter v Liberci u firmy Linser v Barvířské ulici, což byl v minulosti úspěšný výrobce automobilů a především motocyklů (1902–1914). Nyní se firma Linser zabývala výhradně výrobou automobilových komponentů pro různé automobilky v Čechách i Německu. Dávná sláva této firmy však již upadala, a tak po čtrnácti měsících Gatter odchází do Ústí nad Labem k firmě Georg Schicht. Zde ale vydržel jen necelých šest měsíců přes zimu 1927/1928. Hlavní důvod Gatterova odchodu od obou těchto firem byl pravděpodobně zapříčiněn tím, že se věnoval mnohem více své vlastní konstrukční práci než přiděleným úkolům. Jeho činnost byla v té době skutečně plodná při tvorbě různých konstrukčních patentů, jako například „Podepření kývavých náprav os motorových vozidel“ (Čs. patent č. 27865, 31. 3. 1927); „Zařízení pro volbu změny pohonu, zvláště pro automobily“ (německý patent č. 488 971, 8. 4. 1928); nebo „Uložení vidlicové uspořádaných vnitřních konců kývavých os u automobilů“ (německý patent č. 476 636). Většina těchto jeho patentů získala ochranné známky mimo Československa a Německa také v Anglii a Francii. Za posledních deset let Willybald Gatter také několikrát publikoval své konstrukční nápady v domácím, ale především v zahraničním odborném tisku, což mu přinášelo mezi odborníky značné ohlasy.



5. Podvozek automobilu Gatter s řetězovým pohonem zadní nápravy.

## Vlastní projekt

Když se z jara roku 1928 vrátil tříadvacetiletý Willybald Gatter ze světa zpět do rodných Kuřívod, měl hlavu plnou plánů na vlastní automobil. Zkonstruoval jej v otcově dílně za použití mnoha vlastních patentů během několika letních měsíců. Aby prokázal kvality svého nového vozu, vydal se s ním na dlouhou cestu Německem, kde se snažil svůj nový výrobek výrazně zviditelnit.

Podařilo se mu to až prostřednictvím německého časopisu Motor-Kritik vydávaného ve Frankfurtu nad Mohanem. Tento odborný motoristický časopis napsal o automobilu Gatter začátkem roku 1929 obsáhlé pojednání nazvané „Model malého evropského vozu je tu!“. A rozhodně při tom nijak nešetřil chválou. Většina německých automobilek tehdy nabízela bohatým zákazníkům hlavně velké luxusní a drahé vozy, a tak Gatterův malý lidový vozík, který sliboval velmi příznivou cenu, byl v přicházející ekonomické krizi opravdu něčím mimořádným.

Podle mínění renomovaného časopisu vytvořil Willy nový typ automobilu, který v sobě jednoduchou konstrukcí spojil jak nutné potřeby levné sériové výroby, tak i snadnou údržbu a jednoduché opravy. První automobil Gatter měl otevřenou čtyřsedadlovou karoserii vybavenou 1,5litrovým čtyřdobým čtyřválcovým motorem s rozvodem OHV, chlazeným vodou. Jako podvozek použil Gatter svůj patent jím důvěrně nazývaného dvojitého T, kdy byly na nosné centrální rouře umístěny obě výkyvné polonápravy odpružené příčnými listovými pery, opět dle Gatterova patentu. K rouře byl upevněn také motor, převodovka a rozvodovka. Navíc byly obě polonápravy umístěny v jakémsi ochranném ocelovém štítu, kde byly zespodu a zepředu chráněny proti poškození. Tento štít chránil odspodu i motor a řízení.



*Reichenberg Automobil-Club pořádá v roce 1935 sportovně turistickou jízdu „1000 Kubikmeter“ okolním pohořím. Mezi 43 lidovými automobily Aero, Praga, DKW, Fiat, Tatra a jim podobných, byl ve startovní listině i jeden Gatter*

Podvozek značně připomínal konstrukční řešení automobilů Tatra používané v Kopřivnici od roku 1923, ale měl mnoho vlastních Gatterem patentovaných řešení. Ačkoli Willybald Gatter se svým automobilem podnikl několik návštěv u významných německých výrobců automobilů, zájem vyrábět jeho automobil se nedostavil. Proto se vrací zklamaně do Čech s rozhodnutím vyrábět svůj automobil sám.

## Automobilwerk Gatter

Počátky vlastního podnikání však nebyly vůbec jednoduché. Na plánovanou výrobu automobilů bylo nejprve nutné získat vhodné prostory a samozřejmě i výrobní kapitál. Než Willybald Gatter získal potřebná povolení a přesvědčil vhodné finančníky o úspěchu svého projektu k zapůjčení potřebných prostředků, uběhlo mnoho měsíců. Ačkoli již na podzim 1929

podal Gatter žádost na městský úřad v Zákupích o odkoupení vyhlédnutého pozemku č. 1884/2 a stavební parcely č. 547 v obci Zákupy, trvalo celý rok, než vyrostl nový objekt a proběhlo závěrečné kolaudační řízení. To Willybaldu Gatterovi umožňovalo užívat novou dílnu v Zákupích s číslem popisným 126. Současně mu byl 15. listopadu 1930 vydán živnostenský list č. 46 738, který jej opravňoval k samostatné zámečnické činnosti a výrobě malých automobilů v této nové provozovně. Na konci roku 1930 tak vzniká v Čechách nová firma honosně nazvaná: „Gatter, Automobilwerk Reichstedt (Gatter, automobilová továrna v Zákupích)“.

Že by se jednalo o významnou a nebezpečnou konkurenci v Čechách již zaběhlých značek Škoda, Praga nebo Walter se nedalo rozhodně hovořit. Willybald Gatter zaměstnával jen šest pracovníků včetně dvou svých bratrů Rudolfa a Artura. Na ploše pouhých 15 x 20 metrů a jen se základním výrobním vybavením rozjel počátkem roku 1931 vysněnou malosériovou výrobu automobilů.

Dle skromného vybavení dílny lze usuzovat, že ve skutečnosti Gatter vyráběl pro své levné lidové automobily pouze karoserie a nápravy, ale motory a převodovky nakupoval od renomovaných, většinou motocyklových výrobců. Jeho konstrukce automobilu byla vcelku geniální a jednoduchá se záměrem dosáhnout co nejnižší váhy vozidla za odpovídající robustnosti a ceny. Karoserie byly zásadně otevřené s plátěnou skládací střechou, opatřené výhradně jen jedněmi dveřmi na pravé straně vozu (dvířka byla umístěna u spolujezdce, volant byl po vzoru německého provozu vlevo).



*Nová dílna v Zákupích č. popisné 126, ve které v roce 1931 Willybald Gatter rozjel společně se 6 zaměstnanci vysněnou malosériovou výrobu vlastních automobilů*

Většinou byly automobily Gatter dvou-sedadlové a jen na přání měly nouzové sedátko v zadní části vozu na úkor zavazadlového prostoru. Sedadla kryla jednoduchá skládací plátěná střeška. Oproti prvnímu Gatterově prototypu byly sériově vyráběné automobily ze Zákup ještě menší a jednodušší. Váha celého nového vozu Gatter i s rezervním kolem umístěným na zadní části automobilu byla na počátku výroby pouhých 220 kg, a tak Gatter zprvu používal pouze dvourychlostní převodovku bez zpětného chodu, neboť lehké a malé auto bylo dle jeho mínění možné jednoduše popotlačit.

Vzduchem chlazený dvoudobý jednoválcový motor byl použit od anglické značky Villiers. Motor umístěný vpředu měl objemu 350 ccm a pohon zadních kol se přenášel řetězem. Automobilu dovozoval maximální rychlost až 60 km/h s udávanou spotřebou okolo 5 litrů benzínu na 100 km. Cena automobilu Gatter se zpočátku pohybovala na hodnotě 12 800 Kč, zatímco cena obdobného malého vozu Aero 10 HP vážícího však více než dvojnásobek (460 kg) začínala na 18 800 Kč a podle výbavy dosahovala až 22 300 Kč. Na dobovém firemním prospektu je vozík Gatter představen takto:

*Malý Gatter v normálním provedení, se střeškou, vlastním strojovým elektr. osvětlením, baterií, zásobním kolem a nářadím za Kč 12.800,-.*

*Malý Gatter je v nákupu a udržování levnější než motorové kolo a poskytuje 2 osobám pohodlnosti auta. Jede 60 km i na špatné silnici a pro jeho lehkost je možno pohánět jej vzduchem chlazeným motorem.*

*Provozně tohoto lehkého vozu je malé, neb jeho malý vzduchem chlazený motor má ve vleku jen malou vlastní váhu, opotřebení pneumatik rovněž z toho důvodu je minimální. Vzhledem k jeho rozměrům a chlazení vzduchem - žádné nároky na garážování neklade, takže tím i překvapující jednoduchostí jsou výlohy s udržováním a péčí nepatrné.*

*Nové idee jsou to, které tento vůz umožňují a které i Vy musíte znáti, než odsoudíte.*

## Ke zvýšení prestiže

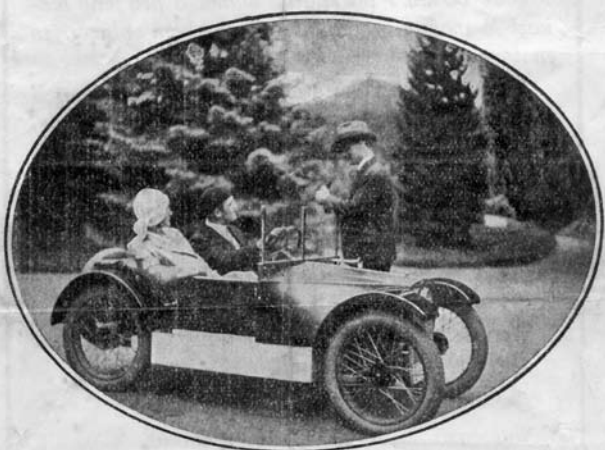
Kolik těchto malých automobilů ve svých počátcích Willy Gatter skutečně vyrobil a prodal, se již asi nedozvíme. Firemní archiv, byl-li nějaký, je pravděpodobně nenávrtně zničen, a tak se jen odhaduje produkce firmy Gatter na celkových 20 až 30 vozidel.

Ve Věstníku autoobchodu z roku 1931 se značka Gatter ani nenachází. Ve srovnatelné kategorii tam ale je zmiňováno, že výrobce malých motorových vozů, značka Start z Kuklen u Hradce Králové, prodala 114 automobilů, pražská Enka (předchůdce malých automobilů Aero) 49 vozů a dokonce i pražská továrny Walter prodala 26 vozidel.

Ze vzpomínání pamětníků je však patrné, že malé automobily Gatter byly již počátkem třicátých let nezřídkým jevem hlavně na silnici mezi Mělníkem, Českou Lípou a Libercem. Zda to při tehdejších minimálním provozu nebyl jeden nebo dva vozy pravidelně křižující tuto trasu, lze dnes jen polemizovat.

Je ale více než pravděpodobné, že většinu svých vozů W. Gatter prodal právě na Českolipsku a Liberecku. Některé možná putovaly i do nedalekého německého Saska, ale o nich se české státní statistiky nezmiňují. Přesto se již v roce 1931 v tisku píše, že nová automobilka Gatter má své obchodní zastoupení také v Praze, kde tyto vozy nabízí zákazníkům ing. R. Drbal. V tomto roce se také Willy Gatter překvapivě zviditelňuje inzerátem o mimořádném úspěchu na známém závodě do vrchu Zbraslav-Jíloviště. Inzerát praví, že ve třídě

**GATTER**  
Autopodnik Zákupy - Severní Čechy



**Malý  
GATTER**

v normálním provedení, se střeškou, vlastním strojovým elektr. osvětlením, baterií, zásobním kolem a nářadím,  
Kč 12.800,-.

**DUNLOP**

**Malý Gatter** je v nákupu a udržování levnější než motorové kolo a poskytuje 2 osobám pohodlnosti auta.

Jede 60 km i na špatné silnici a pro jeho lehkost je možno, pohánět jej vzduchem chlazeným motorem.

**Provozně** tohoto lehkého vozu je malé, neb jeho malý vzduchem chlazený motor má ve vleku jen malou vlastní váhu, opotřebení pneumatik rovněž z toho důvodu je minimální. Vzhledem k jeho rozměrům a chlazení vzduchem - žádné nároky na garážování neklade takže tím i překvapující jednoduchostí jsou výlohy s udržováním a péčí nepatrné.

**Nové idee** jsou to, které tento vůz umožňují a které i Vy musíte znáti, než odsoudíte.

**Jeho technická data:**

|                                    |                     |                          |        |
|------------------------------------|---------------------|--------------------------|--------|
| Délka vozu . . . . .               | 2600                | Počet chodů . . . . .    | 2      |
| Šířka . . . . .                    | 1050                | Spojka . . . . .         | —      |
| Výška se střeškou 1350             |                     | Brzda . . . . .          | 2      |
| Vzdál. nej. bodu od země . . . . . | 250                 | Spouštěč od říd. sedadla |        |
| Rozvor náprav . . . . .            | 1800                | Kola s pneum 5X 25X3     |        |
| Rozchod kol . . . . .              | 900                 |                          | 25X385 |
| Váha . . . . .                     | 220 kg              | Benzin-olejová směs      |        |
| Prům. rychlost 60 km h.            |                     | spotřeba 5l 100 km       |        |
| Vzduch. chlaz. motor               | 350 cm <sup>3</sup> | Směs . . . . .           | 1:20   |
|                                    |                     | Karoserie 2 sedadlová,   |        |
|                                    |                     | barva dle volby.         |        |



automobilů s motory do 500 ccm automobil Gatter zvítězil (s objemem svého motoru pouhých 348 ccm) a překonal i doposud platný traťový rekord pro tuto kategorii. Je s podivem, že v oficiální startovní ani výsledkové listině tohoto závodu jsme vůz Gatter nenašli.

O několik týdnů později zase pražský obchodní zástupce R. Drbal v jiném tisku upozorňuje na pěkné 14. místo vozu Gatter z 56 startujících ve hvězdicové jízdě k pražskému autosalonu, ačkoli byl značně hendikepován zařazením v objemové třídě až do 1000 ccm.

Zájem veřejnosti o automobily Gatter se tím začíná projevovat. Hovoří o tom i Věstník autoobchodu z roku 1932, který se již o značce Gatter zmiňuje zajímavým údajem o celkovém počtu 11 prodaných automobilů. Konkurenční značky, jako například Enka a Start, na tom byly najednou překvapivě stejně (11 a 14 vozů), i když v předcházejícím roce byl jejich prodej mnohonásobně vyšší. Na Československo ale začala v plné síle doléhat světová krize, která rozhodně nesvědčila prodeji ani těch úplně nejlevnějších automobilů.

Aby Gatter zvýšil prestiž svých výrobků, přihlašuje své automobily na různé dálkové jízdy a soutěže nejen doma, ale po celé Evropě. V jednom ze svých reklamních letáků vypočítává úspěchy, kterých vozy Gatter v roce 1931 a 1932 dobyly. Dočteme se zde, že: „Při hvězdicové jízdě z Prahy do Tater zdolal automobil Gatter během tří dnů 2000 kilometrů dlouhou trasu vedoucí přes Taurpass, Katschberg a Terst až do Vysokých Tater.“ Právě výjezdem na obávaný rakouský vrch Katschberg si malý Gatter získal velký ohlas. Zdolání této horské trasy bylo v té době uznávaným testem kvality automobilů, a tak Gatter nemohl zůstat stranou. Jedinou úpravou oproti standardní verzi byl horský převod řetězového pohonu vozu, který Willy Gatter sám na silnici u úpatí hory vyměnil a poté bez jakýchkoli problémů obávaný kopec se svým vozítkem zdolal.

Ani tento výkon, při kterém jednoduchý vozík Gatter pokořil i mnohem silnější a renomované automobily, ani další

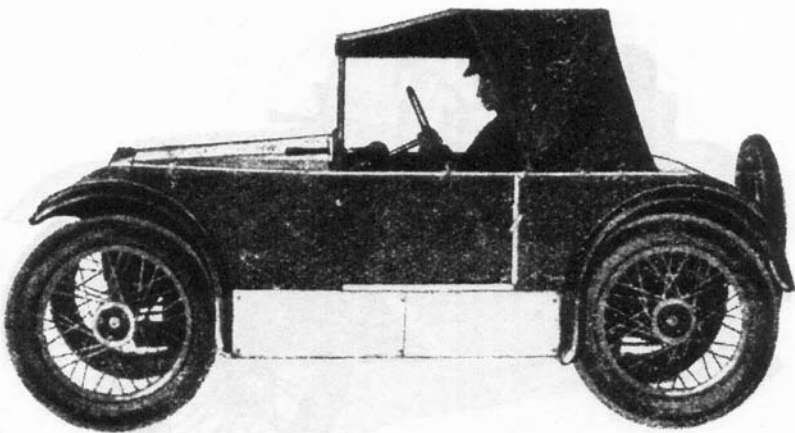


*Při hvězdicové jízdě z Prahy do Tater zdolal automobil Gatter během tří dnů 2000 kilometrů dlouhou trasu vedoucí přes Taurpass, Katschberg a Terst až do Vysokých Tater. Fotografie vozu Gatter na Štrbském plesu*

# GATTER

## Autopodnik Zákupy sev. Čechy

Cena vozu v normálním provedení se střechou, elektr. osvětlením, zásobním kolem a nářadím  
**KČ 13.800.-.**



8. Třímístný kabriolet Gatter v jiném provedení.

**MOTOCYKLY**  
**VIKTORIA**

**již za KČ 10.500.-**

**Vyprodáme úžasné levně starší typy s tov. zár.**

**ING. K. DRBAL, Praha II., Vojtěšská 10. - Telefon 442-27.**

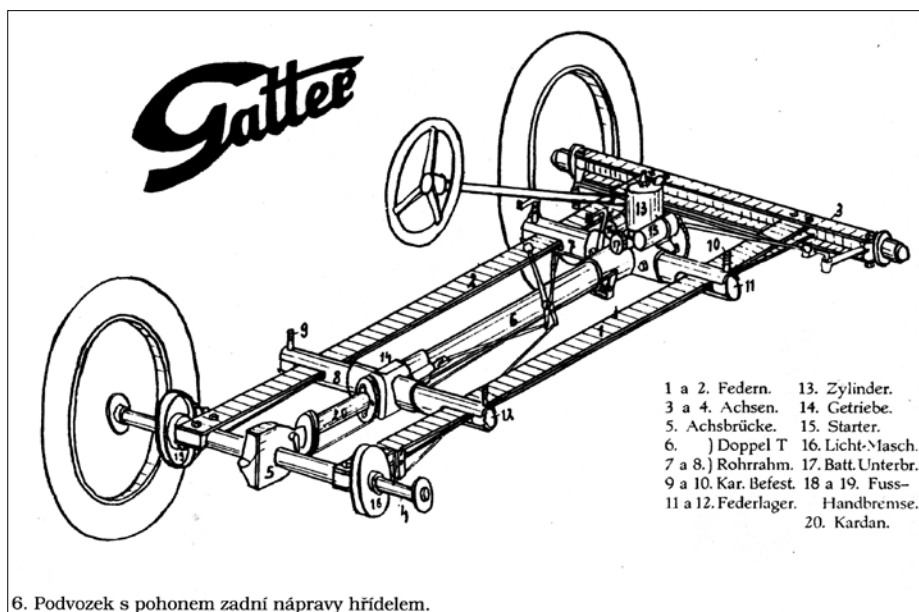
**REKORD na Zbraslav-Jilovíšti PŘEKONALY**  
**AUTOMOBILY**

**GATTER**

**10 HP cena KČ 13.800.-**

sportovní úspěchy, jako například vítězství ve své kategorii v závodě do vrchu na Velké ceně Německa, kdy za 17 minut pokořil dvanáctikilometrovou trať s převýšením 1200 metrů, však prodej vozů nezvýšilo. Nepomohla ani další úspěšná umístění v jízdách Krkonošemi a Jizerskými horami pořádané autoklubem v Jablonci nad Nisou, v jízdě Českým lesem organizované českobudějovickým autoklubem a ani úspěch v Krušnohorské jízdě řízené autoklubem ve Františkových Lázních.

Soudě podle dosahovaných výsledků měly automobily Gatter velmi dobré jízdní vlastnosti a s provozní nenáročností a nízkou cenou byly předurčeny stát se opravdu lidovým automobilem. Očekávané prodejní úspěchy se ale bohužel nedostavily. Jako výhodný prodejní argument vozů Gatter nepomohla ani možnost jednoduchého garážování, kdy se při šíři vozu jen něco málo přes 1 metr v prospektech nabízela



možnost zajet i do tehdy obvyklých dvoukřídlých domovních dveří.

## Exekuce

Se záměrem zvýšit prodej svých vozů v roce 1933 Gatter své automobily výrazně inovoval. Použil již nikoli vzduchem, ale vodou chlazené dvoudobé jednoválcové motory, údajně vlastní konstrukce, o výkonu až 10 koní. Nový vozík byl také již vybaven dvoustupňovou převodovkou se zpětným chodem a namísto řetězu zajišťoval přenos síly na zadní kola spojovací hřídel. Původní pásové brzdy na zadní kola byly zaměněny za modernější brzdy bubnové. Váha vozu se tím zvýšila až na 340 kilogramů a cena samozřejmě stoupla až na 15 800 Kč. Velkou předností vozů Gatter, zdůrazňovanou i v reklamě, byla však vždy jednoduchá údržba a stále nízká pořizovací cena oproti jiným automobilům na trhu.

Willybald Gatter ale výrazně podcenil užitnou hodnotu svých automobilů, a tak mnoho zákazníků se raději přiklonilo k nemálo dražším, ale podstatně pohodlnějším vozidlům Aero 500. Prodej automobilů Gatter stagnoval. Sám konstruktér a majitel firmy měl k dispozici jen minimální provozní kapitál a potřebné finanční prostředky si chtěl opatřit právě až prodejem hotových automobilů.

Když ale prodej vázl, dostávala se automobilka Gatter zákonitě do dluhů, které nebyla schopna splácet. Věstník autoobchodu z roku 1934 uvádí, že jak Gatter, tak i značky Start a Šibrava prodaly za celý rok pouze po jednom jediném automobilu. To byla zřejmě i poslední rána osudu před konečným krachem všech těchto tří značek. Jen firmě Julius Winkler z Varnsdorfu dlužil v roce 1934 Gatter za dodaný kovový materiál již více než 120 000 Kč. Další věřitelé se o své pohledávky také náležitě hlásili.

*Auto*

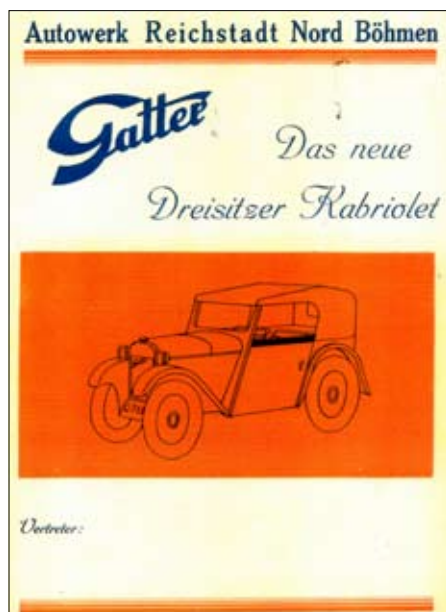
# Gatter

*Reichstadt  
Nord-Böhmen*

Halbliter Zweitakt 10 Ps.  
Bosch-Licht, Batteriezündung, elektr. Anlasser, Rückwärtsgang,  
Kardantrieb, Stahlblech-Karosserie mit Notsitz u. Gepäckraum.

Preis kompl. . . . . 15.800 Kč.

9. Čtyřmístný kabriolet Gatter.



Gatter dokonce neuhradil ani všechny dluhy plynoucí ze získání pozemků a stavby své provozovny, a tak koncem roku 1934 začalo zastupitelstvo v Zákupích pro naprostou nedobytnost pohledávek vymáhat dlužnou částku právní cestou. Přes marnou snahu, kdy se Willybald Gatter ještě pokouší krach své firmy téměř dva roky všemožně odvrátit, byla nakonec přeci jenom na firmu Gatter koncem rok 1936 uvalena státní exekuce. Zklamany Gatter

odchází za prací do Německa a osud firmy přenechává právníkům. Datum veřejné dražby bylo stanoveno na 21. dubna 1937 v deset hodin odpoledne. Pozemky, dílna i vybavení byly odhadnuty na celkovou hodnotu 114 000 Kč, ale nejvyšší částku 76 000 Kč nabídl továrník ze Zákup Walter Held. Nové vlastnictví těchto nemovitostí pak bylo 4. října 1937 řádně zaknihováno a tím také definitivně zanikla automobilka Gatter v Zákupích.

## Jediný dochovaný

Willybald Gatter již nadobro zůstal v Německu, kde pracoval znovu jako konstruktér u různých firem, většinou zaměřených na vojenskou výrobu. Na konci války byl na téměř rok (1944/1945) přerazen do pražské pobočky firmy Junkers Flugzeug und Motorenwerke. Ihned po skončení války se ale vrací zpět do Německa. Potomci W. Gattera dnes žijí v německém městě Kirchheim.







Původní Gatterova dílna byla nejprve používána jako sklad papíru pro Heldovu továrnu a po skončení války se o úplnou likvidaci všech ještě neprodaných zásob a doposud dochovaných autodílů postaral přidělený národní správce, pan Josef Schütz. Sama budova sloužila i nadále jako sklad a po roce 1950 ji převzala pro svou dílnu Strojní a traktorová stanice v Mimoni.

Pravděpodobně jediným dochovaným automobilem Gatter z původně vyrobených asi 25–30 kusů je vůz z roku 1932, který na počátku osmdesátých let v jedné stodole ve zbědovaném stavu objevil pan Jiří Beran z Českého Dubu. Po okolí sesbíral ještě mnoho náhradních dílů a po pečlivé a náročné rekonstrukci uvedl tento „mini-automobil“ opět do původního stavu. Díky jeho dnes již ne příliš „dynamickým“

jízdním vlastnostem, kdy je nutné vozidlo do kopce přistřkávat, jak říká sám majitel, se s ním na žádné výpravy nevydává.

*Text: Milan Bumba*

## **Zdroj informací:**

Archiv AUTOMUZEUM.CZ

Státní okresní archiv Česká Lípa

Výroba automobilů Gatter v Zákupích (Miloslav Sovadina)

A přece se točí (Jan Králík)

Časopis Auto & Moto Veterán 0 a 1/1985

Pan Jiří Beran, Český Dub (majitel vozu Gatter)

Rodina Gatter, Německo

