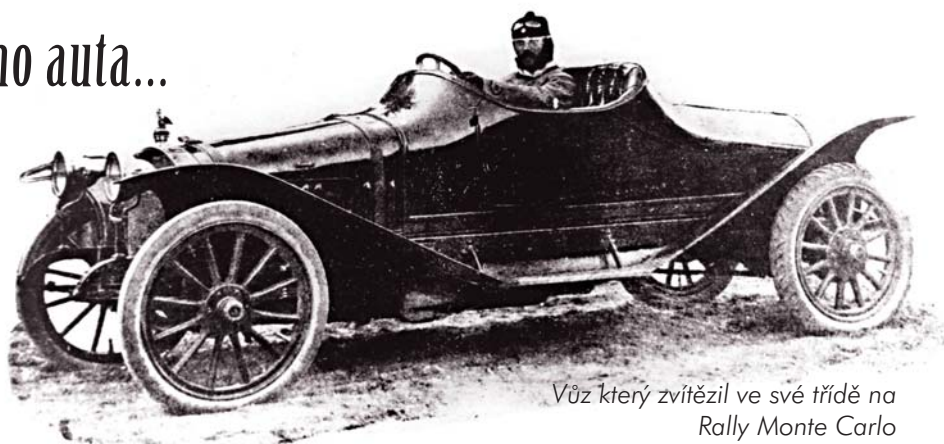


renesance jednoho ruského auta...

Dějiny Kopřivnice, přesněji Nessersdorfer Wagenfabrik se opakovaly v Evropě několikrát. Zrovna tak diversifikoval ruský výrobce vagonů Rusko – Baltijskij vagonový zavod kýženým automobilovým směrem. Přesně před sto lety byla založena automobilová značka Rusko – Baltijskij jako samostatné oddělení velkého průmyslového konzorcía. První Russo – Balt, jak se mu též říká, byl sportovní dvousic v luxusním provedení. První vůz opustil brány továrny již dva roky po iniciální projektaci. Soliditu tohoto jedinečného ruského produktu dokázal evropské automobilové veřejnosti sám jeho majitel, známý ruský žurnalista Andrej Nagel. Nagel se vydal na dlouhou cestu Evropou, která jej vedla z Petrohradu přes Berlin do Prahy, pak do Říma a do Neapole. Po vlastní ose se vrátil zpět do Petrohradu! Později objel Nagel i severní Afriku. Senzace byla perfektní, když obě cesty zdolal bez vážných technických problémů.



Vůz který zvítězil ve své třídě na Rally Monte Carlo

Konstrukce a provedení

Motorizace Russo – Baltu se zakládala na klasickém čtyřválcovém ottomotoru, zprva s monoblokem, později (od C 24) dvojitým a klikovú skříň z lehké slitiny. Použití kuličkových ložisek v převodovce a kolech, jakož hliníkové písty v některých sportovních modelech, bylo na svou dobu pokrokové. Pérování muselo být poplatné kvalitě tehdejších ruských silnic a bylo vzadu vyvedeno ve třech měkkých listových pružinách. Zrovna tak i půdní světlost karoserie byla pro ruský terén 280 mm jako na míru... Russo – Balt byl oblečen podle návrhů a konstrukčních plánů belgického inženýra Juliana

Potterata, Němce Valentýna a Rusů Bondareva a Fiazinivského. Forma karoserie typů C24 a K 12 byly ovlivněny designem belgického vozu Fondu, který navrhl Potterat ještě dříve než přijel do Ruska.

Některé karoserie se v siluetě motorové kapoty vyznačují zajímavým, téměř aerodynamickým sklonem, tehdy nevídaným.

Produkce 1909 – 1918

První výrobní fáze se datuje od července roku 1913 do března 1913, během které bylo vyrobeno na 625 aut. 4000 zaměstnanců vyrobilo cca. 200 aut ročně. Mechanika se opírala o německé standardy. Na trh se dostaly tři typy

Torpedo K 12 z 141 kousků



osobního auta a tři typy malého nákladního vozu. Dvě třetiny produkce zhlitly na základě příslovečné trvanlivosti tohoto vozu armádní objednávky. Přehlídková armádní auta měla převodovku konstruovanou tak, aby se dalo s autem jet i několik hodin rychlostí okolo 6-ti km/h, aniž by se motor přehřál, což se náramně líbilo carským generálům. Kromě těchto reprezentačních vozů se vyrobilo i několik obrněných vojenských speciálů jako transportérů, dělových a kolopásových vozů. Do tvrdé ruské zimy nesměly chybět ani vozy vybavené lyžemi a pásy.

„Zbytek“ produkce si objednávali vesměs aristokraté a na luxusu se při výbavě auta věru nešetřilo. I car Nikolaj II. měl Ruso – Balty v provedení landaulet a to typ C 24/35 a typ K 12 / 24.

Vše kolem Ruso – Baltu se rozjelo na základě jízdy spolehlivosti Andrého Nagela kolem Evropy a nic by nevydrželo bez sportovních úspěchů téhož aktéra. Nagel se přihlásil 1912 s Ruso – Baltem na Rally Monte – Carlo. Továrna připravila pro tento start speciál S24/55. Andre Nagel vyhrál ve své kategorii a skončil na fantastickém devátém místě celkového hodnocení. Položil tím základ pro další závodní konstrukce Ruso – Baltu.

Hubené dědictví

Rusko – Baltijskij se nám dochoval jen ve dvou exemplářích a jejich autenticita není zrovna bezpochybná. Všechna ostatní auta padla za oběť bezohlednému zacházení a hospodaření bolševické vlády. Když auto přestalo jezdit, tak šlo do šrotu a vysokých pecí. Do dnešních dnů přežila jen dvě úplně rekonstruovaná auta, z nichž jedno je z roku 1911, typ K 12 / 20 a je vystaveno v technickém muzeu v Moskvě. Druhý exemplář je

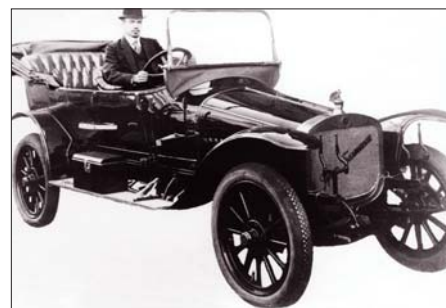


Vyčerpaná posádka na Rally Monte Carlo

k vidění v Rize, kam byla za první světové války přesunuta produkce. Tam je vystaven hasičský speciál D24/40 z roku 1913. Kdo chce spatřit prototyp Ruso-Baltu tak musí zajet do Bruselu a uvidí tam autentický vůz Fondu CF 24.

Z produkce závodních speciálů se bohužel nedochoval žádný vůz, což je opravdová škoda, když se z literatury dovídáme jejich výkonnosti. Závodníci zvučných jmen se s nimi proháněli jak na evropských závodních tratích tak se i účastnili dálkových rally. Ivanov a Stěpanov se proslavili na závodáku přezdívaném „Ruský agurjec“ (okurka) K nejsilnějším patřil typ C 24 / 55 a 58.

Ruský autor Lev Šugurov sepsal peripetie tohoto prvního ruského sériového automobilu. Rešeršoval po archívech a muzejích. Podařilo se mu shromáždit velké množství materiálů. Jeho napínavá a bohatě dokumentovaná kniha vyšla zatím jen v ruštině a jmenuje se „Honba za Ruso – Baltem“.



Ing. Bondarev na typ K C24 35 roku 1910



Hasičský vůz – dnes je vystaven v muzeu Riga



Ivanov s trofejí před Agurcom (okurka)



Návrat z Rally do St. Sebastien



... přesně 100 let později

Ivan Šiškin nosí předlouhé černé, bohatě vyšíváné sako, kudrnaté vlasy má po ramena. To jsme zvyklí spíše u konferencí a ne u majitele továrny na luxusní auta. Před třemi lety založil formu s historickým backgroundem, když získal práva na ochrannou známku Ruso – Balt. Věrně k historické a tradiční ruské sympatii k francouzskému elementu bylo původní jméno Rusko – Baltiskij pozměněno na

Russo – Baltique. Téměř na den přesně, na renomovaném Concours d'Elleganza Villa d'Este ukázal své luxusní kupé a sklídl značný úspěch... Tento rok bylo možno obdivovat jeho automobilovou kreaci v malosériovém provedení na ženevském autosalonu.

Měl jsem příležitost dozvědět se z první ruky několik podrobností kolem tohoto exota. Majitel továrny mě hrdě popisoval techniku, která je jako před sto

lety německého původu. Pět a půl metru dlouhé a přes dvě tuny těžké kupé je poháněno motorem Maybach o 555 PS. Na přání je možno výkon ještě významně zvýšit, ujišťoval mě majitel firmy. Auto má prý báječné zrychlení (podle buletinu: za 4 sekundy na 100) a dosahuje maximální rychlosti 315 km/h. Stejně jako u nového kabrioletu Rolls-Royce je klika dveří ve předu... jako v dávných časech. O vkusu se nediskutuje, ale tento moderní vůz má své zvláštní, starodávné charisma. Luxusní interiér podmaňuje perfektní kvalitou a je proveden v jasném dřevě Zebrano a v jemné světlounké kůži.

Auto se bude podle Šiškina prodávat již příští rok. Cena se oficiálně zatím tají, ale dozvěděl jsem se, že výroba auta přijde na ca. 1 milion. Dá se tedy předpokládat, že cena přesáhne 1,5 milionu eur... Zájemci o Russo – Baltique mají dnes jen dvě alternativy, buď si počkají, že se v nějaké stodole náhle objeví třetí Rusko – Baltijskij a pak jej vydraží, pokud se na dražbu vůbec dostane, nebo si „prostě“ objednájí nový Russo – Baltijskij typ C 300 – 600...

autor: Dr. Jiří W. Pollak

foto: autor

historické snímky laskaviostí L. Šugurova

