

Od RAF přes LIAZ ke Kaipanu. Region má pestrou automobilovou minulost

11.4.2023 - Jan Mikulička | Krajský úřad Libereckého kraje

„Automobilová výroba byla v historii pevně spojena s rozvojem průmyslu a růstu bohatství společnosti.

Osobní automobily byly v počátcích a vlastně po dlouhou dobu výsadou majetných lidí. Ty nákladní zase významnými pomocníky, jež nahradily koňské povozy a byly alternativou železnice. Sever Čech byl úspěšnou průmyslovou enklávou a také místem průkopníků automobilismu, příkladem je Theodor von Liebieg,“ uvedla Květa Vinklátová, náměstkyně pro kulturu, památkovou péči a cestovní ruch Libereckého kraje.

Řadu zemí brázdila už před první světovou válkou auta z Liberce. Na chladiči hrdě nesla kruhový emblém s písmeny R. A. F. neboli Reichenberger Automobil Fabrik. První vůz vyjel z dílny v Barvířské ulici na sklonku roku 1907. O dva roky později už R. A. F. nabízela více než deset modelů a počtem vyrobených kusů se v Čechách dostala za mladoboleslavskou firmu Laurin a Klement. Poté došlo k dohodě mezi oběma automobilkami a mladoboleslavská automobilka libereckou odkoupila

Před více než 140 lety se ve Vratislavicích nad Nisou narodil Ferdinand Porsche, který stál za vznikem řady přelomových konstrukcí, včetně populárního Volkswagenu Brouk. Porsche spolupracoval s nacisty, což ho po válce dovedlo do vězení. Věnoval se za války konstrukci tanků a obrněné techniky. Jednomu stíhači tanků se na jeho počet říkalo dokonce Ferdinand. Stál v čele společnosti Volkswagenwerk, původně založené pro výrobu Brouka, která avšak za války přešla na vojenskou výrobu.

Porsche se proslavil v roce 1900 na světové výstavě v Paříži, kde poprvé představil elektromobil Lohner-Porsche s revolučním řešením pohonu. V roce 1906 nastoupil jako technický ředitel do společnosti Austro-Daimler. Tam se opět věnoval armádním zakázkám, což pro něho nebyl vstup do neznámého prostředí. Po rozpadu Rakouska-Uherska působil Porsche nadále v Rakousku, ve 20. letech pak přesunul své těžiště do Německa. Ve vedení společnosti Daimler-Benz zkonstruoval například závodní Mercedes SSK. Na začátku 30. let se poté vrátil zpět do Rakouska, konkrétně do Stuttgartu, kde založil vlastní konstrukční kancelář, a kde vznikaly první návrhy pozdějšího Brouka.

Také LIAZ, ať už se jednalo o nákladní automobily, tahače nebo cisterny, patřil k uznávaným značkám bývalého Československa, které se osvědčily nejen v náročných terénech, ale úspěch slavily i při kvalifikaci v populární Rallye Paříž-Dakar. I když automobilka nesla jméno města Liberce – Liberecké automobilové závody –, ve skutečnosti sídlila v sousedním Jablonci nad Nisou. V polovině osmdesátých let minulého století se společnost LIAZ proměnila v obrovský kolos zahrnující také vysokomýtského výrobce autobusů Karosa.

Další automobilka, tentokrát současná, je Kaipan ze Smržovky. Příběh Michala Hradského, dnešního zakladatele automobilky, se datuje k roku 1991. Tehdy totiž Michal odkoupil společnost od svého známého pouze za dvojku bílého vína. První vyrobené vozy byly určené pro známé a kamarády. Ve finále se však zrodilo 50 kusů, přičemž všechny dostaly dvoulitrový zážehový čtyřválec z Fordu Sierra naladěný na výkon 105 koní. Dodnes vzniklo několik set sportovních automobilů různých typů.

<https://www.kraj-lbc.cz/aktuality/od-raf-pres-liaz-ke-kaipanu-region-ma-pestrou-automobilovou-minulost-n1142431.htm>