



*Nadace Elišky Junkové*

**Od loňského podzimu si příznivci historie mlado-boleslavských značek Laurin & Klement a Škoda přijdou na své v novém muzeu, díky němuž zkrásněla a ožila i historická budova na třídě Václava Klementa.**

## Mladoboleslavská chloubka

Sympatická architektonická úprava průčelí muzea, ale i slušně dimenzované parkoviště, působí příznivě už před vstupem do svatostánku boleslavské historie a uvnitř se dobrý dojem ještě znásobí. Možná až čtyřicetkrát. Právě tolik je totiž vozidel, s nimiž se zde můžeme setkat. Ta nej-

starší najdeme hned vpravo u vchodu - velolipced Slavia z roku 1895, jednoválcové motocykly Laurin & Klement z konce minulého století a dvouválec typu CCD, ročník 1904, který s motorem V 2 o objemu 615 cm<sup>3</sup> uháněl rychlostí až 75 km/h. Nechybí ani motocyklová tříkolka typu LW

tečný vůz s litrovým dvouválcem, jímž před devadesáti lety začínala zdejší automobilová výroba. Společnost mu dělá modrý faeton typu S z roku 1911, solidní čtyřválec 1.8 litru o výkonu 14 koní (10 kW), který s třístupňovou převodovkou dosahoval rychlosti 60 km/h. Na panelu si



**Už je jí devadesát: voituretta Laurin & Klement typ A z roku 1906.**

**Faeton Laurin & Klement typ S ročníku 1911 - solidní čtyřválec.**



**Elegantní veterán: cestovní vůz Laurin & Klement typ Sg z roku 1913.**

**Do třicátých let vstoupila značka Škoda kompaktním šestiválcem 633.**





**Poválečná Škoda 1102 Tudor coby úhledný malosériový kabriolet.**

můžeme prohlédnout i fotografie přibližující znovuzrození tohoto klasického veterána - a věřte, že práce na něm bylo "jako na kostele".

Vlevo přes uličku předstírá čtyřválcový faeton typu L z roku 1911, že se právě vydal v Japonsku a vyjíždí z bedny s nápisem *For His Prince Higashi Fushimi*, našince ale víc potěší pohled na sousední půvabně karosovaný cestovní vůz Laurin & Klement typ Sg ročníku 1913. Celá tato část expozice je pastvou pro oči - včetně hasičského vozu Mf z roku 1917, který se čtyřválcem 4,7 jezdil až 90 km/h, a robustního sedanu 110 A z konce dva-

Rapid Sport se "spodovým" motorem 1,4 litru a bílý sportovní Popular s motorem OHV 1,1 litru a typickou zaoblenou přídi ročníku 1939. Zajímavostí je podvozek typu Popular, který kdysi patřil k lákadlům autosalonů. Za větším představitelem boleslavské klasiky, sedanem Favorit s dvoulitrovým motorem z roku 1939, musíme až do opačného kouta místnosti, ale nevádí. Za podiem vývojová linie pokračuje dvojicí poválečných vozů Škoda Tudor 1102 z konce čtyřicátých let (uzavřený vůz i sportovní roadster), zklamané naděle ztělesňuje terénní Škoda 973 ročníku 1953 s jedenapůllitrovým motorem, pohonem čtyř kol a celkou úhlednou karoserií v barvě khaki. Zvláštní zmínku si zaslouží koutek pová-

**Dnes už také historický kousek - populární Škoda 440 Spartak.**

te Carlo samozřejmě nemůže v expozici chybět.

Sériovou produkci padesátých let reprezentují robustní kombi Škoda 1201 STW, skromný Spartak 440 a šarmantní Škoda 450 ročníku 1958 (předchůdkyně první Felicie), tři generace vozů s motorem vzadu připomínají Škoda 1000 MB, červená Škoda 110 LS a zelené kupé Škoda 110 R, ale také jeden z úplně posledních sedanů Škoda 125 L ročníku 1988.

Dnešní Škodu Felicii si můžeme prohlédnout v soutěžní úpravě i v podobě po barierové zkoušce, ještě před odchodem



**Lákadlem sportovního koutku je spider Škoda 1100 z roku 1957.**

cátých let, který ještě nese obě značky - Laurin & Klement i Škoda. První generaci automobilů s okřídleným šípem zastupuje trojice vozů z přelomu dvacátých a třicátých let, sedan Škoda 633 se šesti-  
válcem 1.8 litru a dva menší modely 422 se čtyřválcovým motorem 1,2 litru - jeden jako kabriolet, druhý s uzavřenou dvoudveřovou karoserií.

Sotva přejdeme z jedné haly muzea do druhé (více jich zatím není), zaznamenáme o poznání zvýšenou hustotu exponátů. Na podiu se vyjímá trojice sportovně strážných škodovek z druhé poloviny třicátých let, a to černý litrový roadster Popular ročníku 1937, stejně mladý červený roadster

lečných sportovních tradic, v němž jsou naaranžovány závodní a soutěžní vozy z padesátých až osmdesátých let. Nejstarší (ale stále moderní) je červený spider Škoda 1100 s motorem 1,1 litru 2x OHC z roku 1957, první polovinu šedesátých let připomíná bílý monopost Škoda F 3 s litrovým čtyřválcem, svůj půvab má i okruhový spider Škoda 720 z ročníku 1972 a zejména dnes už málem zapomenuté soutěžní kupé Škoda 200 RS (1974) s nízkou a širokou hliníkovou karoserií, dvoulitrovým motorem v zádi a pětistupňovou převodovkou. Dosahovalo rychlosti až 210 km/h, jeho sportovní kariéra však byla jen velice krátká. Mnohem víc se v sedmdesátých letech proslavila kupátka Škoda 130 RS - alespoň jedno v úpravě pro Rallye Mon-



**Škoda 1000 MB s motorem vzadu - tohle je zřejmě model 1967.**

však nesmíme zapomenout na nenápadné vínové kombi Forman se čtveřicí kruhových světlometů a otevřenou kapotou. Pod ní je dobře vidět na prototypový motor Škoda s rozvodem OHC, který údajně z objemu 1,6 litru dával 99 koní (73 kW) a kombiku uděloval rychlost až 200 km/h. Ale dost už povídání - raději se do boleslavského stánku historie sami zajedte podívat. Muzeum je otevřeno denně od 9 do 17 hodin (zavřeno je jen 24. prosince a 1. ledna) a příjemné prostředí vám pomůže překousnout i nečesky znějící název Škoda Auto Museum - na některých exponátech navíc v úpravě Škoda Automuseum. **JAN TUČEK**