



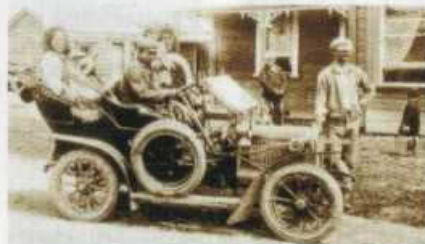
ŠKODA 1905–2005 (2)



Dvouválcový Laurin a Klement typ B s prodlouženým rozvorem a čtyřmístnou tovární karoserií

Mladoboleslavská voituretta ročníku 1906 s poněkud nezvyklým tvarem chladiče, kapoty a dělicí stěny za motorem

Čtyřmístný vůz typu B na nedatovaném snímku z novozélandského Wellingtonu



Snímek čtyřválcového typu F s otevřenou karoserií údajně vznikl při cestě do Padovy

Na výstavě v italské Padově se v roce 1906 vedle motocyklů Laurin a Klement představila i voituretta

Od dvou k osmi válcům

JAN TUČEK

Při příležitosti stého výročí si ještě jednou připomeneme první generaci mladoboleslavských automobilů Laurin a Klement, legitimních předchůdců dnešních vozů Škoda.

V minulém čísle jsme psali o prvních vozech s označením Voiturette A a B z let 1905 a 1906. V roce 1906 se vedle dvoumístných *voituret* objevily i první čtyřmístné vozy typu B s rozvorem prodlouženým na 2,20 m, na stejném podvozku vznikaly i první užitkové modely, valníčky a skříňové vozy. Na podzim 1906 nabídku rozšířil větší Laurin a Klement C (nebo také typ 10/12 HP) s dvouválcem V2 o objemu

2041 cm³ a výkonu 12 k (9 kW). Jeho podvozek měl rozvor 2,63 m, což umožňovalo montáž prostornějších osobních karoserií v otevřeném i částečně uzavřeném provedení, ale také užitkových nástaveb. Zajímavostí byla vojenská ambulance na podvozku typu C, určená pro přepravu čtyř raněných na dřevěných nosítkách. Během roku 1906 vznikly v Mladé Boleslavi i první automobily se čtyřválcovými motory a koncem roku debutoval osobní typ E 24/28 HP, poháněný řadovým čtyřválcem 4560 cm³ o výkonu 28 k (21 kW), spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Vůz měl rozvor 3,47 m, dosahoval rychlosti přes 80 km/h a jako dvojitý faeton pohodlně přepravoval až šest cestujících. Menší čtyřválec následoval na jaře roku 1907, nesl

typové označení F 14/16 HP, jeho motor dával z objemu 2437 cm³ výkon 18 k (13 kW) a musel vystačit s jen třístupňovou převodovkou. V základním provedení měl typ F rozvor 2,69 m, existovaly však i prodloužené verze pro luxusnější osobní karoserie a pro lehké užitkové vozy. V srpnu 1907 vydalo pražské místodržitelství povolení k provozu pro nový dvouválcový vůz Laurin a Klement C2 s označením 12/14 HP, tentokrát už s řadovým dvouválcem místo dřívějšího vidlicového. Motor s vrtáním 110 mm a zdvihem 120 mm byl vlastně polovinou čtyřválece typu E a podle dobových dokumentů dával výkon 14 k (10 kW)/1200 min⁻¹. Vůz s rozvorem náprav 2,63 m a rozchodem kol 1,3 m opatřený karoserií landaulet byl dlouhý 3,7 m, široký

1,5 m a vysoký 2,1 m, vykazoval hmotnost kolem 1030 kg a rychlost téměř 50 km/h. V létě 1907 se mladoboleslavská továrna na motocykly a automobily proměnila v akciovou společnost, jejímž generálním ředitelem se stal Václav Klement a technickým ředitelem Václav Laurin. Podnik v té době zaměstnával asi 600 pracovníků a produkce automobilů se počítala na desítky. Mladá automobilka si mezitím pořídila novou karosárnu, takže byla schopna podle požadavků zákazníků karosovat většinu podvozků, jež vyráběla. Např. pro obchodně velmi úspěšný čtyřválcový typ F nabízela firma Laurin a Klement šest základních provedení osobních karosérií od dvumístného sportovního provedení přes čtyřmístný faeton až po kupé a tři verze landauletů, včetně *drožky*, tedy částečně uzavřeného vozu, určeného pro rodící se taxislužbu. Kromě toho existovaly čtyři užitkové verze typu F a zákazník si samozřejmě mohl objednat i samotný podvozek ke karosování, ať už se



Poněkud rustikálně vyhlížející sanitní automobil typu C z roku 1906 pro přepravu čtyř raněných vojáků



Laurin a Klement C2 s řadovým dvouválcovým motorem karosovaný v roce 1908 jako luxusní landaulet

Dvumístný sportovní automobil Laurin a Klement BSC s řadovým dvouválcovým motorem 1,4 l z roku 1908



Skříňový dodávkový vůz typu F se čtyřválcovým motorem, určený pro londýnskou firmu Engelhardt



Laurin a Klement F 14/16 HP se čtyřválcovým motorem 2,4 l na obrázku z dobového prospektu



standardním, nebo s prodlouženým rozvorem. Podobně pestrá byla i paleta karosérií nabízených pro dvouválcový typ C2; velký čtyřválec typu E 24/28 HP se běžně dodával jako faeton, kupé a limuzína, ale i v tomto případě si kupující mohl pořídit holý podvozek a jeho karosování objednat u některé specializované firmy. Pohled do dobového ceníku nám prozradí, že nejlevnější *voituretta* typu A 6/7 HP se tehdy dala pořídit za 3600 korun a její sestra typu B 8/9 HP za 4200 K, větší dvouválcový typ C2 se jako faeton se standardní výbavou prodával za 7800 K, zatímco nejdražší landaulet C2 s částečně stahovací střechou stál 9400 K. Ceny otevřených verzí čtyřválcového typu F začínaly od 8600 K, u landauletů však dosahovaly až 10 680 K. Špičku nabídky tvořily velké čtyřválcové typy E za 16 000 až 17 100 korun, podle provedení karoserie. Událostí podzimu 1907 bylo dokončení velkého vozu Laurin a Klement FF, prvního automobilu ve střední Evropě poháněného osmiválcovým motorem. Řadový osmiválec vznikl ze dvou čtyřválců typu F pipev-

něných na společné klikové skříni, z objemu 4874 cm³ dával výkon 45 až 50 k (33 až 37 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou umístěnou blízko středu vozu. Na podvozku s rozvorem 3,16 m měl typ FF otevřenou šestimístnou karosérii. Podle dostupných údajů vznikly jen dva exempláře osmiválce FF, přičemž jeden z nich se v říjnu 1907 proslavil úspěšnou dálkovou jízdou na autosalon do Paříže a zase zpět. Osmiválec byl posledním typem, který u firmy Laurin a Klement vytvořil tehdy jednatřicetiletý šéfkonstruktor Karl Slevogt. Ten z Mladé Boleslavi zamířil nejprve do Štýrského Hradce na místo technického

ředitele automobilky Puch, odkud pak v roce 1910 odešel šéfovat německé továrně Apollo (Albert Ruppe & Sohn), jež v durýňské Apoldě vyráběla lidové vozy Piccolo, Mobbel a další větší typy Apollo. U firmy Laurin a Klement nahradil Slevogta koncem roku 1907 jiný německý inženýr, osmadvacetiletý Otto Hieronimus. Tento ostřílený konstruktor a závodník vybojoval během následujících čtyř let pro mladoboleslavskou značku bezpočet sportovních úspěchů a na poli technickém neuspěl vlastně jen jednou, když se v Mladé Boleslavi marně snažil zavést výrobu leteckých motorů. Ale to je už docela jiná historie. ■