



ŠKODA 1905–2005 (1)



Jeden z prvních vozů Laurin a Klement typ A s řetězovým pohonem si pořídil Fabian Gregárek, farář ze Staré Bělé u Ostravy



Čelní pohled na podvozek voituretty na drátových kolech, ale již s pohonem zadní nápravy kloubovým hřídelem

Na podvozku voituretty s drátovými koly byl postaven i prototyp poštovního vozíku, jenž se však zřejmě do výroby nedostal



Voituretta Laurin a Klement při zkušební jízdě v Alpách – pořádný kožich spolujezdci určitě přišel vhod

Voituretta

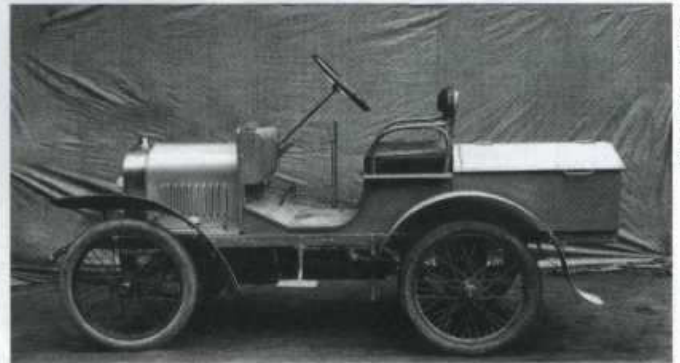


Foto Laurin a Klement



Chladič se čtyřlístým větrákem byl nad přední nápravou voituretty, motor V2 měl místo dále za nápravou

JAN TUČEK

V Mladé Boleslavi letos slaví sté výročí zahájení automobilové výroby. V tomto a příštím čísle připomeneme první generaci vozů Laurin a Klement. Vrátime se tak až ke kořenům rodokmenu současných automobilů značky Škoda.

Na přelomu XIX. a XX. století se firma Laurin a Klement přeorientovala z výroby jízdních kol na motocykly; záhy se stala jednou z nejuznávanějších značek. Václav Klement si však uvědomil, že zákazníkům brzy nebudou motocykly stačit a budou žádat pohodlnější dopravní prostředek,

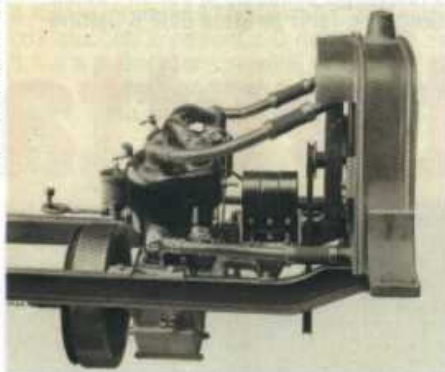
případně také výkonnější sportovní náčiní. Další etapou rozvoje se tedy měl stát přechod ze dvou na čtyři kola. V dubnu 1905 byl ještě hlavním lákadlem stánku Laurin a Klement na Pražské automobilové výstavě motocykl typu CCCC se vzduchem chlazeným řadovým čtyřválcem, pozornější návštěvníci však neprošli bez povšimnutí ani kolem podstatně menšího exponátu, kapalinou chlazeného dvouválce V2. Ten se měl už o pár měsíců později objevit pod kapotou první *laurinky*, malého dvoumístného vozíku s označením Voiturette A. Pokud by snad někoho pobuřovalo označení *vozik* pro první mladoboleslavský automobil, pak jen připomeňme, že tento výraz odpovídající francouzskému

slovu *voiturette* používal zpočátku i výrobce a je zapsán v úředním potvrzení z ledna 1906, jímž se tento stroj oficiálně *připouští ku jízdě po veřejných silnicích*. Podle dobového tisku však první dva vozy Laurin a Klement jezdily po silnicích už během podzimu 1905. Výstavní premiéru měla Voiturette A na pražském autosalonu v polovině dubna 1906, kdy se také ve větší míře začal rozbíhat její prodej. První verze malého automobilu typu A měla rozvor 1,80 m a rozchod 1,15 m, vozík opatřený dvoumístnou otevřenou karoserií byl dlouhý 2,80 m, široký 1,30 m a vysoký 1,50 m, přičemž jeho hmotnost nepřevyšovala 465 kg. Základ podvozku tvořil nýtovaný rám z ocelových profilů, >>>



Voiturette typ A ročníku 1906 s děleným sedadlem, bez acetylenových svítilen a s malým stupátkem

Foto Laurin a Klement



Mezi chladičem a motorem bylo umístěno nízkonapěťové magnetoelektrické zapalování

Dobová kresba ukazuje zdařilé konstrukční uspořádání voituretty, malého a přitom dospělého automobilu

Bezprostředně za motorem byla jen kuželová spojka s koženým obložním, umístěná v setrvačnicku

obě nápravy byly tuhé, odpružené podélnými půleliptickými listovými pery. Čtyřdobý kapalinou chlazený dvouválcový motor s vrtáním 80 mm a zdvihem 100 mm dával z objemu 1005 cm³ výkon asi 6 k (4,5 kW) při 1500 min⁻¹. Motor V2 byl uložen na pomocném rámu za přední nápravou, točivý moment se prostřednictvím kuželové spojky a krátkého spojevacího hřídele přenášel do třístupňové převodovky umístěné uprostřed vozu. První vozíky typu A, patrně jen tři, měly rozvodovku hned za převodovkou a jejich zadní kola poháněly řetězy, u dalších exemplářů už se uplatnil klasický pohon zadní nápravy kloubovým hřídelem. Zpočátku voituretty jezdily na drátových kolech, brzy však většina z nich dostávala loukořová kola s pneumatikami rozměru 700 x 80, resp. 710 x 90. Nožní pásová brzda působila na převodové ústrojí, původní ručně ovládané pásové brzdy na zadních kolech byly nahrazeny bubnovými. Páku ruční brzdy měl řidič, stejně jako řadicí páku, po pravé ruce, a to vně karoserie. Vozík typu A dosahoval největší rychlosti 40 km/h a vezl s sebou zásobu 25 l benzínu a 5 l oleje v nádržkách umístěných na dělicí stěně za motorem. Automobil vyrobený od jara 1906 měly rozvor prodloužený na 1,90 m a jejich hmotnost vzrostla asi na 550 kg, vůz s obchodním označením 6/7 HP poháněl již zmíněný litrový dvouválec o výkonu 7 koní (5 kW). Zákazník si mohl vybrat mezi červenou, zelenou a hnědou barvou vozu, bílý lak byl za příplatek stejně jako dělené sedadlo řidiče a spolujezdce. V základní ceně 3600 korun, jinak též 1800 zlatých, nebyly započítány acetylenové světlomety, svítilna u zadní poznávací značky, houkačka ani skládací plátěná střecha. Od léta 1906 se vedle



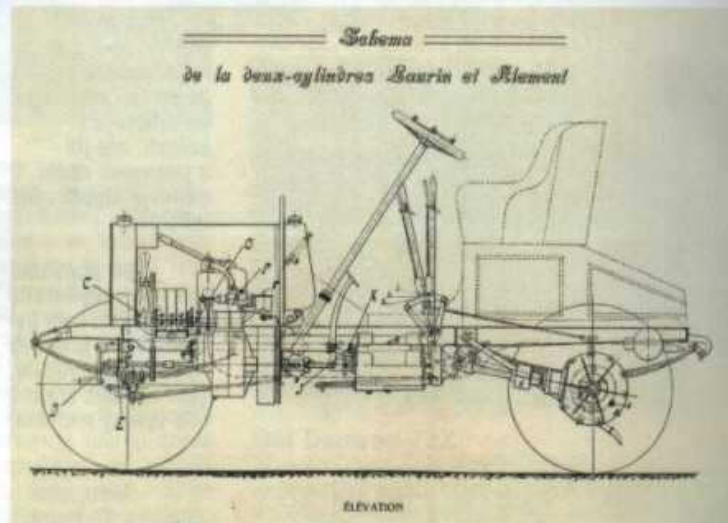
La Voiturette Laurin & Klement 6/7 HP

typu A vyráběla i voiturette typu B s označením 8/9 HP, jejíž dvouválec zvětšený na 1399 cm³ (ø 90 x 110 mm) dával výkon 9 k (7 kW). Podvozky typů A i B byly prakticky shodné stejně jako dvoumístné otevřené karoserie, vůz s výkonnějším motorem dokázal vyvinout rychlost přes 45 km/h. Připomeňme, že šéfkonstruktérem prvních automobilů Laurin a Klement i dalších mladoboleslavských vozů vyvinutých do konce roku 1907, o nichž bude řeč v příštím čísle,

Voiture à deux places.



Francouzsky psaný prospekt z roku 1907 představoval dvouválcové voituretty Laurin a Klement jedním obrázkem



byl německý inženýr Karl Slevogt, kterého Václav Klement angažoval v roce 1904. Slevogt předtím pracoval v Cáchách v automobilce Cudell, jež začínala licenční výrobou francouzských motorů a vozů De Dion Bouton, od roku 1903 však přecházela k vlastním konstrukcím, včetně dvouapůllitrového čtyřválece. Jeho kvality Slevogt prokázal mimo jiné tím, že s ním v dubnu 1904 se čtyřmi pasažéry na palubě vyšplhal po lesních cestách na 877 m vysoký vrch Waldstein v bavorském pohoří Smrčiny (Fichtelgebirge) nedaleko Ašského výběžku. Tehdy tam ještě nebylo chráněné krajinné území jako dnes a navíc byl jedním z účastníků výjezdu i Slevogtův otec Franz, vousatý nadlesní z nedalekého Sparnecku. Ani ve službách firmy Laurin a Klement neváhal Karl Slevogt opustit kancelář a za volantem se poprat o čest značky. V září 1906 řídil jednu ze tří továrních voiturett B 8/9 HP při závodě do vrchu Semmering nedaleko Vídně a na 10 km dlouhé zatáčkovité trati s převýšením 400 m vybojoval prvenství ve třídě cestovních vozů s objemem motoru do 1,5 l. O pouhých 9 sekund za ním zůstal na druhém místě další jezdec s voiturettou Laurin a Klement, Kolarz, zatímco motocyklový šampion Václav Vondřích se při závodním debutu na čtyřech kolech musel na Semmeringu smířit se čtvrtou příčkou a více než třímínutovou ztrátou za Slevogtem. Pro mladoboleslavské vozy, prezentované už jako modely 1907, to však byla skvělá propagace. ■