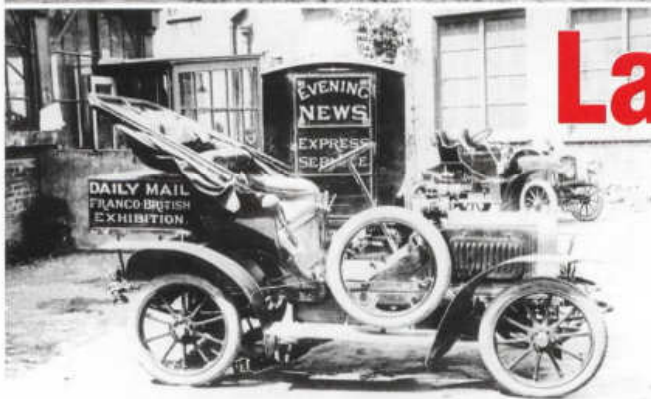


Foto Laurin & Klement



# Laurinky ve světě



▲ Osmiválcový vůz typu FF na podzim 1907 úspěšně absolvoval jízdu do Paříže a zpět

◀ Voituretty Laurin & Klement rozvázely v roce 1907 v Londýně noviny



Čtyřmístný dvouválec typu B jezdil před rokem 1910 na Novém Zélandu



Poštovní omnibus Laurin & Klement typu E na lince v Černé Hoře (1909)



## JAN TUČEK

Automobily Škoda dnes jezdí po celém světě a my to bereme jako samozřejmost. Měli bychom si však připomenout, že už před první světovou válkou putovaly mladoboleslavské vozy Laurin & Klement daleko od rodné továrny.

První *voituretta* typu A s dvouválcovým motorem 1,0 l V2 vyjela z Mladé Boleslavi v roce 1905 a už o dva roky později se o značce Laurin & Klement mluvilo v automobilových kruzích po celé Evropě. Mladá automobilka dokázala velice rychle rozšířit svůj sortiment; vedle dvoumístných nabízela i čtyřmístné vozy, od prvních dvouválců postupila ke čtyřválcům 2,4 a 4,6 l a v roce 1907 si dovolila husarský kousek, když postavila osmiválcový motor, první svého druhu ve střední Evropě. Šlo sice jen o experiment, ale úspěšný, navíc i v mezinárodním měřítku.



Skříňový vůz pro černoohorskou poštu se sedadlem řidiče nad motorem

Radový osmiválec s typovým označením FF vznikl ze dvou čtyřválců typu F připevněných na společné klikové skříni, z objemu 4,9 l dával výkon kolem 45 k (33 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou, uloženou blízko středu vozu. Podvozek s rozvorem 3,16 m byl opatřen otevřenou

šestimístnou karosérií. V této podobě se vůz vydal v říjnu 1907 do Paříže, aby na tamějším autosalonu – ale také cestou tam i zpět – propagoval svoji značku. Nápis na kapotě, značka Laurin & Klement doprovázená číslicí 8, se vskutku nedaly přehlédnout. Ani úspěšná cesta do metropole nad Seinou a zpět však osmiválcovému automobilu k zavedení do výroby nepomohla, a jeden ze tří zhotovených motorů FF prý ještě řadu let ležel zapomenut kdesi v továrním skladu. Mladoboleslavskou značku však po světě propagovaly i lehké *voituretty* s dvouválcovými motory. Třeba ty, které už v roce 1907 rozvázely v Londýně noviny *Daily Mail* a *Evening News*, nebo čtyřmístný model B, jenž jen o málo později jezdil až na Novém Zélandu, v okolí Wellingtonu. Dobové snímky ukazují, že tam *laurinka* zřejmě musela přecukat mnohá utrpení, hrdý výraz její domorodé posádky však napovídá, že úspěšně. V roce 1908 mladoboleslavská automobilka



**Dva lehké omnibusy typu FO  
na lince v Rusku, u hranic Turkestánu (1909)**



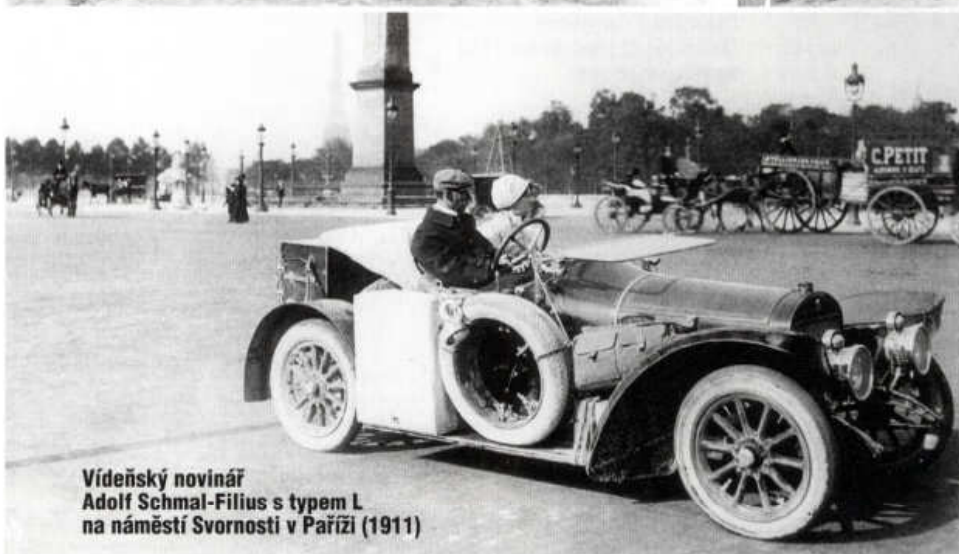
Foto Laurin & Klement



**▲ Typ MS v provedení  
pro Srbskou královskou poštu (1914)**

**▼ Nákladní vůz typu FDL pro japonskou  
armádu, za volantem major Kitagawa (1909)**

**Dvoumístnou sportovní laurinku typu G  
si oblíbil i japonský princ**



**Vídeňský novinář  
Adolf Schmal-Filius s typem L  
na náměstí Svornosti v Paříži (1911)**

získala zakázku na dodávku omnibusů a furgonů pro poštovní správu království Černá Hora. Úzké a zatáčkovité černohorské silnice, navíc se značným stoupáním a klesáním, byly pro běžně konstruované vozy požadované velikosti prakticky neprůjezdné. A tak vznikly automobily neobvyklého uspořádání. Jejich základem se stal podvozek typu E se čtyřválcovým motorem 4,6 l/35 k (26 kW), ale s rozvorem zkráceným na 2,2 m a zúženým rámem, umožňujícím větší natočení předních kol a zmenšení poloměru zatáčení. Sedadlo řidiče a spolujezdce se přestěhovalo nahoru nad motor, řetězy pohánějící zadní kola nesměřovaly jako obvykle odpředu dozadu, ale v důsledku krátkého rozvoru odzadu dopředu. Poštovní *laurinky* se v Černé Hoře velmi osvědčily, dodávaly se tam jako omnibusy pro přepravu osob a listov-

ních zásilek, ale i ve skříňovém provedení pro převoz objemnějších nákladů. Následně značka Laurin & Klement získala na Balkáně řadu dalších zakázek na dodávky poštovních i vojenských vozidel. Ještě dále na východ putovaly lehké autobusy, odvozené z typu F. Už v létě roku 1907 začaly po Moskvě jezdit první tři vozy FOF se čtyřválcem 2,4 l/16 k (12 kW) a pohonem zadních kol řetězy. O dva roky později byla založena společnost, která zajišťovala pravidelnou dopravu z Ruska přes Turkestan až k čínské hranici. Na cesty a necesty Střední Asie vyrážely lehké autobusy Laurin & Klement FO pro osm až deset cestujících, přičemž tyto vozy s otevřenými boky karoserie už měly zadní nápravu poháněnou spojovacím hřídelem. Motor byl opět osvědčený čtyřválec o objemu 2,4 l.

Agilním zástupcům značky Laurin & Klement se v roce 1909 podařilo proniknout až k japonskému císařskému dvoru. Výsledkem bylo několik objednávek automobilů, včetně jedenapůltunového vojenského valníku typu FDL, který přijel do Mladé Boleslavi osobně převzít major Kitagawa. Na fotografii se tváří patřičně hrdě, byť musel při cestě do Evropy uniformu vyměnit za civilní oděv, včetně převlečníku a buřinky. Dobové snímky z Japonska prozrazují, že tam tehdy jezdil i sportovní vůz typu G, zřejmě dvoumístný model GC 2 se čtyřválcem 1,8 l, a také velký šestimístný cestovní vůz typu EN s motorem 5,7 l. Kolem roku 1910 sloužily automobily Laurin & Klement GDV jako taxíky v řadě evropských měst, kromě Prahy mimo jiné ve Vídni, Budapešti, Petrohradu a Paříži. Z metropole nad Seinou pochází i několik snímků z roku 1911, na nichž je zveřejněn sportovní vůz Laurin & Klement typu L, přesněji dvoumístný model LC 2 se čtyřválcovým motorem 3,7 l, s nímž se tehdy do Paříže vydal redaktor vídeňského deníku Neues Wiener Tagblatt Adolf Schmal-Filius. Obrázky pocházejí z pařížského náměstí Svornosti (Concorde) a není bez zajímavosti, že jediným automobilem na nich je právě *laurinka*, ostatní zobrazená vozidla jsou tažena koňmi. Těsně před vypuknutím první světové války vyrobili v Mladé Boleslavi několik poštovních automobilů typu MS se čtyřválcovým motorem 4,7 l a robustním podvozkem na kolech z ocelolityny, opatřených plnými pryžovými obručemi. Vozy s užitečnou hmotností 2000 kg, určené ke smíšené přepravě osob a poštovních zásilek, si objednala Srbská královská pošta, přesněji její ředitelství v Bělehradu. Patrně měly následovat ještě další dodávky automobilů tohoto typu, mezitím však Rakousko vyhlásilo Srbsku válku a ze zákazníka se tak stal nepřítel. ■