

RAF-Knight jako dvoumístný sportovní vůz (1914)



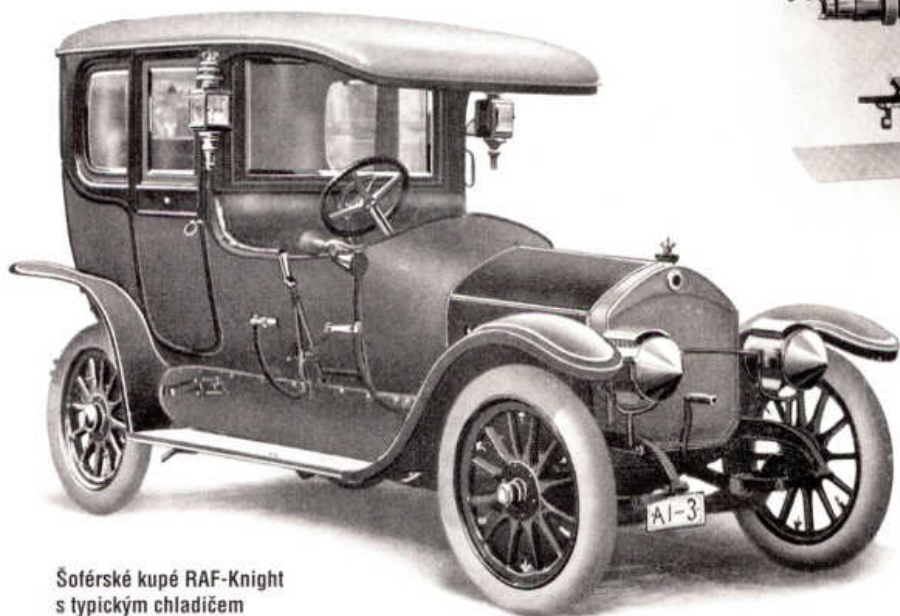
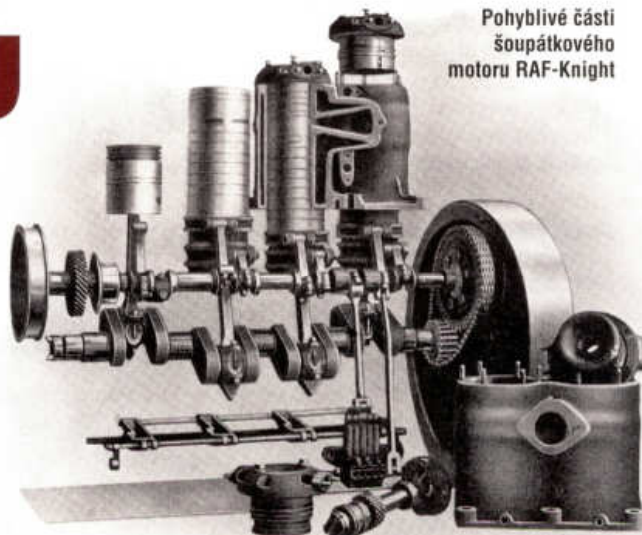
Foto Archiv Škoda Auto

Nádraží Elišky Štunkové

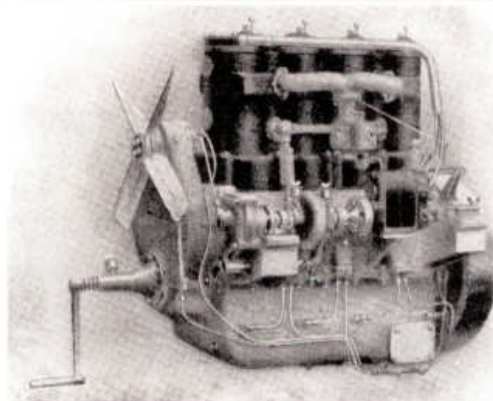
BEZ VENTILŮ

Liberecká firma RAF vyráběla před první světovou válkou i během ní automobily poháněné bezventilovými motory se šoupátkovým rozvodem Knight.

Pohyblivé části šoupátkového motoru RAF-Knight



Šoféřské kupé RAF-Knight s typickým chladičem

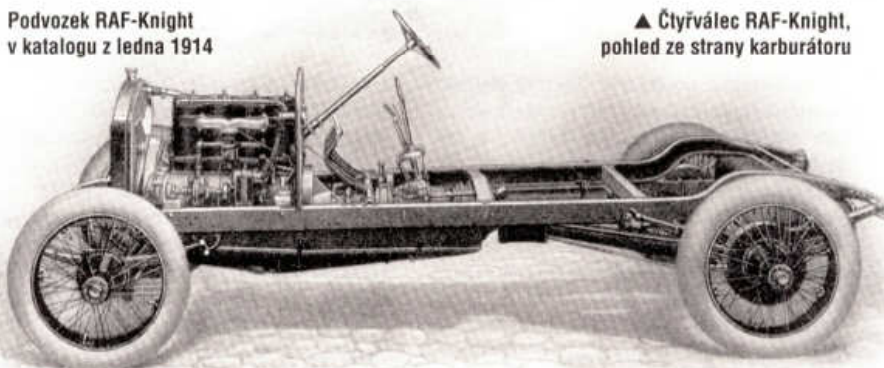


▲ Čtyřválec RAF-Knight, pohled ze strany karburátoru

JAN TUČEK

Reichenberger Automobil-Fabrik (Liberecká továrna automobilů) neboli RAF byla založena v červnu 1907. Jejím hlavním podílníkem se stal baron Theodor von Liebieg, majetný průmyslník a průkopník motorismu, spoluzakladateli společnosti s ručením omezeným byli Oskar Klinger a Alfred Ginskey. První čtyřválec RAF vznikl na podzim 1907 v dílnách Christiana Linsera v Liberci, jehož bratr byl členem představenstva nově zrozené automobilky. Na jaře 1908 předvedl RAF svůj čtyřválcový vůz na automobilové výstavě v Praze a zahájil provoz továrny v Růžodole u Liberce. Výrobní program se postupně rozšiřoval, od malého dvouválce až po velké čtyřválece, včetně užitkových. Po čtyřech letech se liberecká automobilka

Podvozek RAF-Knight v katalogu z ledna 1914



mohla chlubit dobře zaběhnutou výrobou solidně stavěných vozů a přízní zejména německy mluvící klientely, chyběl jí však kapitál potřebný k dalšímu rozvoji. Řešením se měla stát fúze s konkurencí, mladobole-

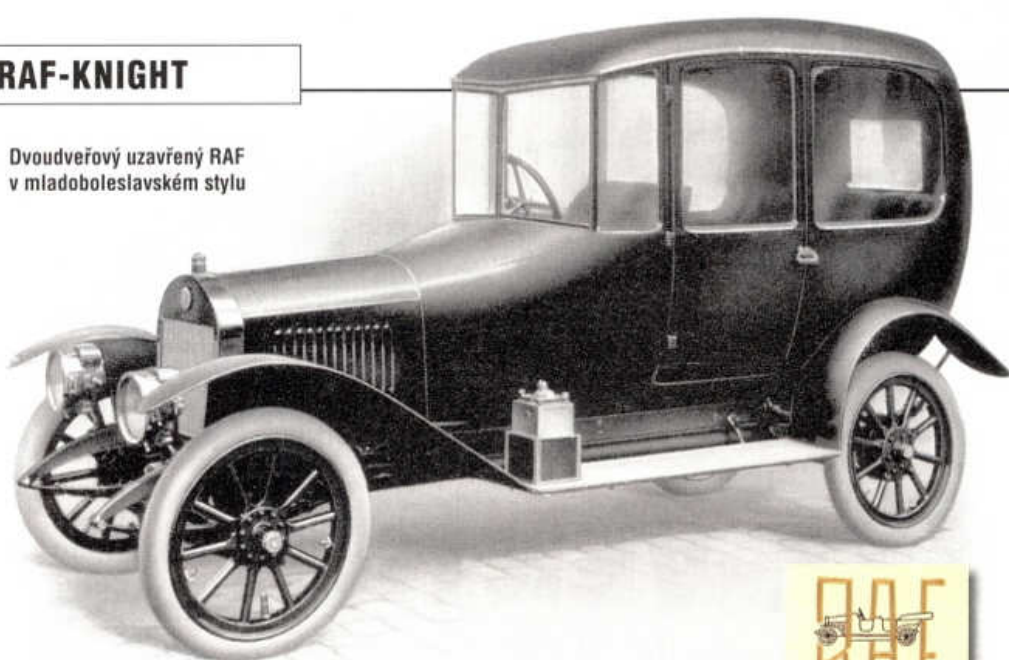
slavskou firmou Laurin & Klement. Jedním z trumfů značky RAF přitom byla licence na výrobu bezventilových motorů Knight, kterou získala v roce 1912. Konstrukci bezventilového motoru s rozvodem dvojicemi sou-



RAF-KNIGHT

osých válcovitých šoupátek vytvořil v roce 1904 Američan Charles Yale Knight (1868 až 1940). Výraznějšího úspěchu se dočkal až počínaje rokem 1908, kdy se vydal do Evropy a svůj systém si dal patentovat ve Velké Británii. Vzápětí licence prodal britské automobilce Daimler a belgické Minerva, po nichž následoval francouzský Panhard, italská Itala, německý Benz a další výrobci. Liberecký RAF získal výhradní licenci na motory Knight pro celé tehdejší Rakousko-Uhersko. Během roku 1913 zavedl výrobu tří typů osobních automobilů s bezventilovými motory, a jak dokládá katalog vydaný v lednu

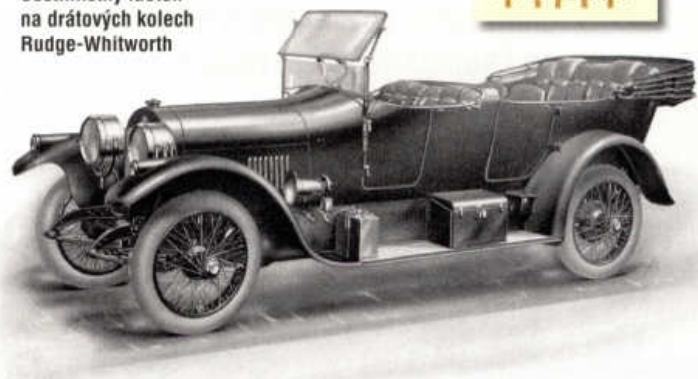
Dvoudveřový uzavřený RAF v mladoboleslavském stylu



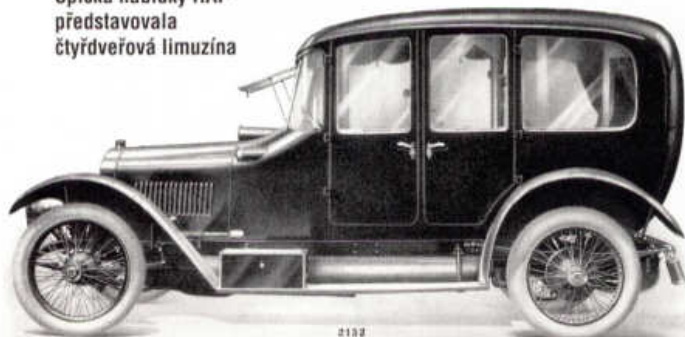
Dvojitý faeton s druhým čelním sklem před zadním sedadlem



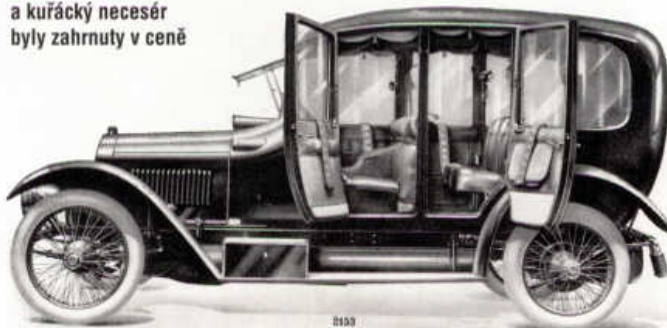
Šestimístný faeton na drátových kolech Rudge-Whitworth



Špičku nabídky RAF představovala čtyřdveřová limuzína



Hedvábné závěsy a kuřácký necesér byly zahrnuty v ceně



1914, z něhož pocházejí všechny obrázky ilustrující tento článek, i po převzetí firmou Laurin & Klement se nadále vyráběly a prodávaly pod značkou RAF-Knight. Podle dostupných údajů byla výroba v Růžodole ukončena až ve válečném roce 1916, automobilka Laurin & Klement pak vozy se šoupátkovými motory nabízela až do roku 1927. K tomu se ale vrátíme jindy.

Katalog z ledna roku 1914 prezentoval tři typy RAF-Knight s označením 10/30HP, 13/40HP a 18/50HP. Všechny měly robustní obdélníkový rám, tuhé nápravy odpružené podélnými půleliptickými listovými pery, přenos točivého momentu k rozvodovce zadní nápravy obstarával spojovací hřídel. Rozvor náprav jednotlivých typů byl 3150, 3200 a 3400mm, rozchod kol 1300, 1350

a 1400mm. Čtyřválec 2,4l dával podle výrobce 30k (22kW), motor 3,3l vykazoval výkon 40k (29kW) a největší čtyřválec nabízel z objemu 4,7l kolem 50k (37kW). Výrobce zdůrazňoval tichý a pružný chod šoupátkových motorů. Hmotnost podvozků se pohybovala kolem 900, 1000 a 1300kg. Všechny vozy měly palivovou nádrž vzadu za nápravou, dopravu benzínu ke karburátoru zajišťoval přetlak vytvářený vzduchovým kompresorem. U jednotlivých typů továrna udávala největší rychlost v rozpětí 65 až 70, 70 až 80 a 80 až 90km/h, objem palivové nádrže byl odstupňovaný 75, 80 a 90 litrů. Nabídka karoserií čítala dvě desítky různých provedení, jejichž tvarová řešení prozrazují rukopis mladoboleslavské karosárny. Zákazník mohl u kompletně karoso-

vaných vozů volit ze tří základních barev; tmavomodré, tmavozelené a hnědé s odpovídajícím koženým čalouněním. Podle přání klientů byla továrna schopna zhotovit i vozy se zvláštní výbavou a v jiných barevných odstínech, ovšem s delší dodací lhůtou. Třetinu kupní ceny musel zákazník zaplatit v hotovosti při objednávce, zbytek uhradil po dohotovení vozu, před jeho převzetím. Samozřejmostí byla možnost koupit samotný podvozek a dát si jej karosovat u některé ze specializovaných firem, automobilka ovšem v katalogu varovala, že *v sezóně jsou karosáři přetížení zakázkami a nemohou pracovat s požadovanou rychlostí* a navíc koupě kompletního karosovaného automobilu ušetří zákazníkovi mnohé starosti a vyjde levněji. ■