

ING. ALOIS PAVLŮSEK

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA



 C PRESS

Alois Pavlůsek

Století automobilů

Škoda

CPress
Brno
2013

Století automobilů Škoda

Alois Pavlůsek

Odborná korektura: Jan Tulis

Fotografie: archiv autora, archiv ŠKODA AUTO a. s., archiv vydavatelství CPress

Redakce: Ondřej Weigel

Technický redaktor: Jiří Matoušek

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-0158-2

Dotazy k vydavatelské činnosti:

ondrej.weigel@albatrosmedia.cz

Informace o auto-moto knihách:

<http://knihy.cpress.cz/auto-moto.html>

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2012 ve společnosti Albatros Media, a. s., se sídlem Na Pankráci 30, 140 00 Praha 4. Číslo publikace 16832, kód knihy KA0233.

© Albatros Media, a. s. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

ALBATROS  **MEDIA** a.s.



Obsah

Od manufaktury k sériové výrobě (1905–1915)

Laurin Klement typ A (1905–1907)	8
Laurin Klement typ B (1906–1909)	11
Laurin Klement typ C (1906–1908)	13
Laurin Klement typ D (1906–1915)	13
Laurin Klement typ E (1906–1911)	15
Laurin Klement typ F (1907–1913)	15
Laurin Klement typ G (1908–1913)	23
Laurin Klement typ K (1911–1915)	24
Laurin Klement typ L (1909–1912)	25
Laurin Klement typ M (1913–1915)	26
Laurin Klement typ O (1914–1916)	26
Laurin Klement typ RK (1913–1915)	28
Laurin Klement typ S (flat-twin)	28
Laurin Klement typ S (1911–1925)	29
Laurin Klement typ T (1914–1921)	31

Automobily pro republiku (1916–1925)

Laurin Klement typ Mh (1917–1923)	33
Laurin Klement typ Si, So (1916–1922)	34
Laurin Klement typ A – 100 (1922–1925)	35
Laurin Klement typ 150 (1923–1926)	37
Laurin Klement typ 200–210 (1922–1925)	37
Laurin Klement typ 300 (1923)	39
Laurin Klement typ 350–360 (1924–1927)	39
Laurin Klement typ 400–445 (1924–1925)	39
Laurin Klement typ 450 (1924–1925)	40

S šípem na chladiči (1926–1935)

Škoda typ 110 – 120 (1925–1929)	43
Škoda typ 360 (1926–1927)	44
Škoda typ Hispano Suiza typ 25/100 (1926–1929)	45
Škoda typ 4R (1928–1930)	46
Škoda typ 6R (1928–1930)	47
Škoda typ 430 (1929–1932)	50
Škoda typ 430 D (1930–1936)	51
Škoda typ 422 (1930–1932)	51
Škoda typ 860 (1929–1932)	53
Škoda typ 645 (1929–1934)	53
Škoda typ 633 (1931–1934)	54

Škoda typ 637 (1932–1935).....	56
Škoda typ 650 (1930–1936).....	57
Škoda typ 932 (1932).....	58
Škoda typ 935 (1935).....	60
Škoda typ 420 Standard (1933–1934).....	60
Škoda Rapid typ 420 (1934–1935).....	61
Škoda Popular typ 418/ 903 (1934).....	61
Od Populara po Superb (1936–1945)	
Škoda Popular typ 420 (1934–1938).....	65
Škoda Popular Speciál typ 908 (1935).....	67
Škoda Popular typ 909 Monte Carlo (1935–1938).....	69
Škoda Popular OHV typ 912 (1937–1938).....	71
Škoda Popular 1100 OHV typ 927 (1938–1946).....	72
Škoda Popular 1101 typ 938 (1940–1944).....	74
Škoda Rapid typ 901/914 (1935–1938).....	75
Škoda Rapid Six typ 910 (1935).....	77
Škoda Rapid typ 914 (OHV) (1938).....	79
Škoda Rapid typ 922 (1938–1947).....	79
Škoda Rapid 2200 typ 953 (1939).....	81
Škoda Favorit typ 904 (1936–1939).....	81
Škoda Favorit 2000 OHV typ 923 (1938–1941).....	83
Škoda Superb typ 640 (1934–1936).....	83
Škoda Superb II typ 902 (1936–1937).....	85
Škoda Superb II typ 913 (1937–1939).....	86
Škoda Superb OHV typ 924 (1938–1940).....	87
Škoda Superb 4000 OHV typ 919 (1939–1940).....	89
Škoda Sagitta typ 911 (1937).....	89
Škoda Popular 995 typ 937 (1939–1946).....	89
Předválečné dědictví (1946–1955)	
Škoda 1101 typ 938 (1946–1949).....	93
Škoda 1102 typ 938 (1948–1952).....	95
Škoda Sport typ 966 (1949).....	97
Škoda Supersport typ 966 (1950–1953).....	99
Škoda VOS (1950–1952).....	101
Škoda typ 973 „Babeta“ (1952–1956).....	101
Škoda 1200 typ 955 (1952–1956).....	103
Škoda 1201 typ 980 (1955–1961).....	105
Škoda 1500 Rapid typ 975 (1959).....	106
Od Spartaka k Embéčku (1956–1965)	
Škoda 440 typ 970 „Spartak“ (1955–1959).....	109
Škoda 445 typ 983 (1957–1959).....	110



Škoda 440 Karosa (1956)	111
Škoda 450 type 984 (1957–1959)	112
Škoda 1100 OHC Sport – Coupé typ 968 (1957–1960)	113
Škoda Octavia typ 985/702 (1959–1961)	115
Škoda Octavia Super typ 993/703 (1959–1964)	116
Škoda Octavia TS typ 995 – (1960–1964) – Octavia TSS typ 999 (1962–1964)	117
Škoda Felicia typ 994 – (1959–1964)	119
Škoda Felicia Super typ 996 (1961–1964)	121
Škoda Octavia Combi typ 993C/703C-704 (1961–1971)	122
Škoda Trekka Nový Zéland (1966–1972)	123
Škoda Skopak, Pákistán (1969–1971)	124
Škoda 1202 typ 981 (1961–1973)	124
Škoda typ 976, 977, 978, 988, 989 (1956–1957)	127
Škoda 990 (1959)	128
S motorem vzadu (1966–1975)	
Škoda 1000/1100 MB typ 900/721 (1964–1969)	131
Škoda 1000 MBG typ 710 (1966–1969)	134
Škoda 1100 MB typ 715 (1967–1969)	134
Škoda 1000/1100 roadster typ 991 (1960–1961)	135
Škoda 1000/1100 MBX typ 990T/723 (1966–1969)	136
Škoda Vinetou (1967)	138
Škoda F3 typ 992 (1964)	140
Škoda 100 typ 722 - 110 typ 717 (1969–1977)	141
Škoda 110 LS typ 719 (1971–1976)	142
Škoda 120 S Rallye typ 728 (1972–1974)	143
Škoda typ 717 T (1966)	145
Škoda 110 R coupé typ 718 (1970–1980)	145
Škoda 180/200 RS typ 734 (1974–1976)	147
Škoda 130 RS typ 735 (1975–1980)	148
Škoda 130 typ 738 (1978–1979)	153
Škoda 130 typ 739 (1977–1981)	153
Škoda spider B5 typ 732 (1972–1974)	154
Škoda Spider B5 – typ 733 (1975)	156
Škoda typ 742 SuperSport (1970)	157
Škoda ÚVMV 1100 GT (1970)	158
Škoda Buggy typ 736 (1973)	159
Škoda 1200/1500 typ 720 (1967–1971)	161
Škoda 1500 typ 731 (1972)	163
Škoda 900/1100 typ 740 (1970–1972)	163
Škoda 1000 typ 730 – 1100 typ 750 (1971)	164
Škoda 1100 typ 760 (1973)	164
Škoda typ 727 (1972)	165

V novém kabátě (1976–1985)

Škoda 105/120 typ 742 (1976–1989)	167
Škoda 1000/1200 typ 742C-742T (1980).....	169
Škoda 105/120/130M typ 742 M (1983–1987)	170
Škoda 135/136 typ 746 (1987–1990)	171
Škoda 130 LR typ 745 (1984–1987)	172
Škoda 120 Garde typ 743 (1981–1984)	175
Škoda 130 Rapid typ 743 (1984–1988)	175
Škoda 135/136 Rapid typ 747 (1987–1990)	177
Škoda 130 Locusta typ 743 (1980)	177
Škoda 130 Rapid typ 748 (1980).....	177
Škoda Garde Turbo (1983)	178
Škoda Rapid skupina H (1988).....	179

Favorit a Felicia podruhé (1985–1995)

Škoda 1100/1500 typ 761-765 (1975–1977)	180
Škoda typ 780 (1979)	183
Škoda Favorit typ 781 (1987–1994)	183
Škoda Favorit typ 781 skupina A (1988–1995).....	187
Škoda Felicia typ 791, Combi typ 795, Pick-up typ 797 (1994–2001).....	189
Škoda Felicia FUN (1996–2000).....	191
Škoda Felicia Kit Car (1995–1997).....	192
Škoda Felicia Pick-up Cup (1996)	194

Vozy pro další tisíciletí (1996–2005)

Škoda Octavia I. generace (1996–2004).....	195
Škoda Octavia II. generace (2004–2012).....	200
Škoda Octavia Kit Car (1997–1998)	201
Škoda Octavia WRC (1998–2000)	203
Škoda Octavia WRC Evo II (2000–2002)	205
Škoda Octavia WRC Evo III (2002–2003).....	205
Škoda Octavia Cup (1996–2005)	205
Škoda Fabia (1999–2007)	206
Škoda Tudor (2002)	209
Škoda Roomster – koncept (2003).....	211
Škoda Yeti – koncept (2005).....	211
Škoda Fabia WRC (2003–2007)	212
Škoda Superb (2001–2008)	213

Příloha

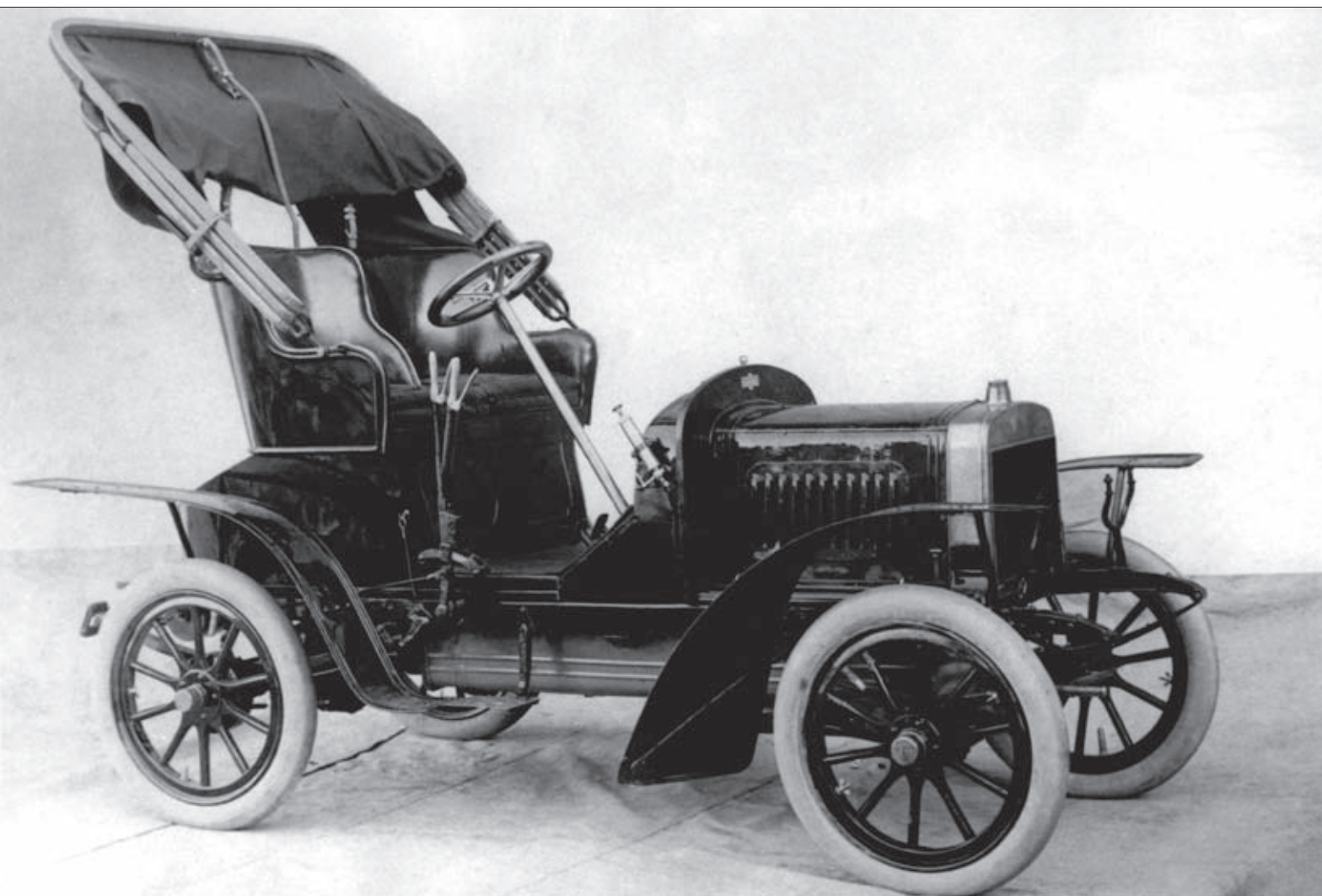
Literatura	215
Rejstřík	216
Nabídka odborné literatury.....	219



Od manufaktury k sériové výrobě (1905–1915)

Na podzim roku 1905 jste mohli na cestách kolem Mladé Boleslavi potkat první automobily se značkou Laurin Klement. Jednalo se o voiturette (česky vozík) Laurin Klement typ A, jemuž sice bylo uděleno úřední povolení k provozu na veřejných komunikacích až v lednu roku 1906, ale s jeho pohonnou jednotkou – kapalinou chlazeným vidli-

covým dvouválcem o objemu 1 005 cm³ – se mohli zblízka seznámit návštěvníci pražského autosalonu už v dubnu roku 1905. Do konce tohoto roku byly dokončeny dva první hotové vozy, a než uplynul rok 1906, nabízela mladoboleslavská továrna Laurin Klement rovnou pět různých modelů.



Voiturette (vozík) Laurin Klement typ A vyráběný v letech 1905 až 1907. Automobil na dobové fotografii je vybavený příplatkovými oddělenými sedadly a skládací střechou.

Aby bylo možné vyhovět rostoucí poptávce, byly nutné další velké investice, a na ty chyběly prostředky. Jako řešení se nabízela emise akcií, jejichž prodej by přinesl potřebné finance, ovšem za cenu ztráty rozhodujících pozic zakladatelů značky. Laurin s Klementem neváhali a 19. července roku 1907 byla do obchodního rejstříku zapsána nová společnost – Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi. Václav Klement byl jmenován generálním ředitelem, Václav Laurin technickým ředitelem. Továrna se rozrostla a zaměstnávala 572 lidí, na zelené louce vyrostla nová karosárna a nové skladiště, ve výrobních halách bylo k dispozici 267 obráběcích strojů a 13 400 m² pracovní plochy.

Kromě motocyklů a tříkolek bylo ve výrobě už celkem deset různých provedení osobních automobilů. Nejlevnější typ A 6/7 HP se dal v roce 1907 pořídit za 3 600 korun a její sestra typu B 8/9 HP za 4 200 K, větší dvouválcový typ C2 se jako faeton se standardní výbavou prodával za 7 800 K, zatímco nejdražší landaulet C2 s částečně stahovací střechou stál 9 400 K. Ceny otevřených verzí čtyřválcového typu F začínaly od 8 600 K, u landauletů však dosahovaly až 10 680 K. Špičku nabídky tvořily velké čtyřválce typu E za 16 000 až 17 100 korun, podle provedení karoserie. V roce 1909 už byly automobily poháněné původními vidlicovými dvouválci nahrazeny hned několika novými typy, pod jejichž kapotou byl uložen řadový čtyřválcový motor.

První desítka let dvacátého století v mladoboleslavské automobilce byla charakteristická doslova bouřlivým rozmachem. V roce 1910 zaměstnávali Laurin s Klementem 905 zaměstnanců, z toho 802 dělníků pracujících na 307 obráběcích strojích zabírajících 16 700 m² pracovní plochy.

V roce 1912 získala akciová společnost Laurin a Klement libereckou továrnu RAF – Reichenber-

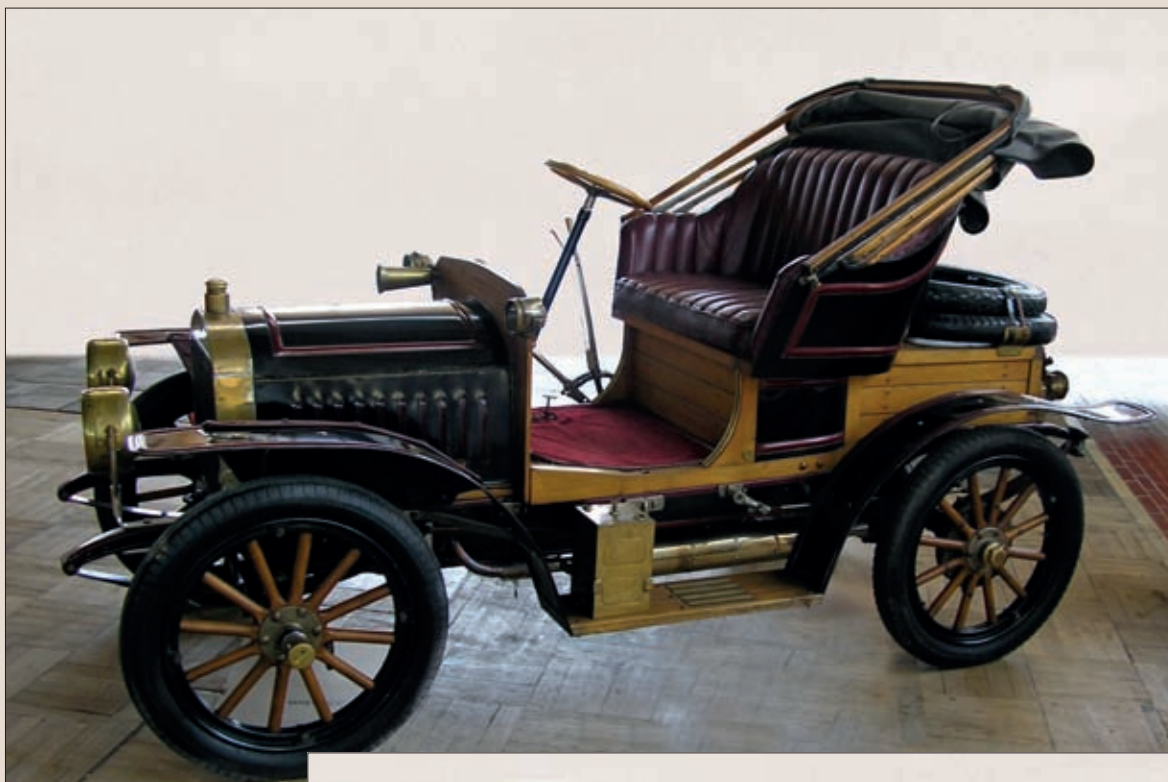
ger Automobil-Fabrik, na jejichž základech, o téměř půl století později vznikla dnes už neexistující značka LIAZ. Tato automobilka získala v roce 1912 licenci na výrobu šoupátkových motorů Knight vynikajících neobvykle tichým chodem. Tato jejich vlastnost, společně s asi o 10 % vyšším výkonem, byla ovšem vykoupena mimořádnou náročností na pečlivou a přesnou výrobu. O jak prestižní záležitost se jednalo, svědčí i to, že v Evropě vyráběly tento motor pouze tři výrobci – belgická Minerva, francouzský Panhard a německý Mercedes. Čtvrtou značkou se stala liberecká RAF a po jejím převzetí mladoboleslavskou společností přešla licence i na Laurin & Klement. Zákazníci si nyní mohli vybrat mezi automobily s klasickým nebo šoupátkovým ventilovým rozvodem, přičemž šoupátkové motory se díky svým příliš vysokým výrobním nákladům montovaly spíše do luxusnějších typů.

Výroba automobilů se slibně rozvíjela, nabídka úspěšných typů rostla, jenže přišla první světová válka a s ní i diametrálně odlišné podmínky. Vývoj a výroba dostupných osobních automobilů byla odsunuta na vedlejší kolej.

Laurin Klement typ A (1905–1907)

První automobil z mladoboleslavské továrny se oficiálně představil jako Voiturette typ A v polovině dubna roku 1906 na pražském autosalonu. Na výstavním stánku tehdy zástupci značky přijímali i první objednávky a měli se co ohánět, takový vzbudila Voiturette zájem. Jedním z důvodů proč malý vozík vzbudil senzací, byla i jeho cena – 3 600 K nebo také 1 200 zlatých – která jej zařadila někde mezi motocykly a velké automobily.

Základem voituretty byl nýtovaný rám vyrobený z lisovaných podélníků a příček. Obě nápravy byly tuhé a odpružené poměrně dlouhými podélními



Do současnosti dochované vozíky Laurin Klement typ A, jeden s drátěnými koly, montovanými zejména na počátku výroby. Oba mají standardní sedadlo a příplatkové osvětlení.

půleliptickými péry zajišťujícími relativní slušnou úroveň jízdního pohodlí. Tato konstrukce se v modifikované podobě stala typickým provedením podvozku všech vyráběných automobilů Laurin Klement a později i Škoda až do třicátých let.

Brzdy byly hned dvě, sice mechanické, ale navzájem nezávislé. Pedál brzdy působil na hřídel převodovky, ruční brzdová páka byla umístěna stejně jako řadicí páka vpravo vně karoserie a ovládala pásové brzdy zadních kol, které ale byly brzy nahrazeny brzdami bubnovými. Zpočátku sice byla montována s drátěným výpletem, ale většina Laurinek jezdila na loukoťových kolech s pneumatikami o rozměru 700 x 80, resp. 710 x 90. Pro bezpečné zastavení a stání ve svahu byly voituretty ještě pro jistotu vybavovány tzv. horskou vzpěrou.

V přední části voituretty byl v pomocném rámu uložen motor orientovaný napříč a vyhlížející podobně jako dvouválec pohánějící slavné motocykly Laurin & Klement. Čtyřdobý kapalinou chlazený vidlicový dvouválec měl objem 1 005 cm³, který dával výkon asi 6 k (4,5 kW), ale zákazník mohl zvolit i silnější variantu s objemem zvětšeným na 1 105 cm³, v tom případě bylo k dispozici o jednu koňskou sílu navíc a odtud bylo odvozeno i obchodní označení voituretty – Laurin Klement 6/7 HP. Magnetoelektrické zapalování bylo ještě odtrhovací, ale namísto v té době obvyklého odpařovacího karburátoru byl motor první Laurinky vybaven jednoduchým směšovací karburátorem – výsledkem vývoje úspěšných motocyklů stejné značky.

Výkon motoru byl přenášen prostřednictvím krátkého hřídele a kuželové spojky na třístupňovou převodovku s kulisovým řazením uloženou uprostřed vozu a odtud na kola zadní poháněné nápravou. První (s největší pravděpodobností pouze tři) vyrobené kusy měly rozvodovku umístěnou hned za převodovkou a zadní náprava byla poháněna prostřednictvím řetězů, podobně jako u motocy-

klu, ale u dalších exemplářů byly řetězy nahrazeny klasickým řešením kloubovým hřídelem.

Voituretty označované jako typ A byly vyráběny výhradně s lehkou dvousedadlovou karoserií, která mohla být za příplatek vybavena skládací střechou, acetylenovými světlomety, houkačkou a svítilnou připevněnou vzadu. Za a pod sedadly zbylo ještě dost místa pro zavazadlový prostor, zatímco palivová nádrž o objemu 25 l a nádržka na 5 l oleje byla ukryta v příčné stěně, oddělující prostor pro cestující od motoru. Co do barev laku byla na výběr červená, zelená a hnědá. Pokud měl zákazník zájem, byla k mání i bílá, ovšem za příplatek, stejně jako dělené sedadlo řidiče a spolujezdců.

Laurin s Klementem chtěli vyrábět lehký, snadno ovladatelný dopravní prostředek, který by byl pohodlnější než motocykl, a tomu musely odpovídat také vnější rozměry. Celková délka 2 800 mm, šířka 1 300 mm a výška 1 500 mm. Výsledná hmotnost pak nepřevyšovala 465 kg a poměrně skromný výkon postačoval k dosažení 40 km/hod při spotřebě v rozmezí 8 až 10 litrů na 100 km.

Modernizace se dočkala Voituretta už v roce 1906. Rozvor malého vozíku se prodloužil na 1 900 mm, a tím pádem typ A i trochu přibral na hmotnosti – nyní vážil 550 kg.

Ovládání nebylo nijak složité, ovšem v měřítkách daných soudobou konkurencí. Každých 5 až 10 km bylo nutné přimazávat motor ručním čerpadlem a kromě pedálu akcelérátoru mohl řidič ovládat otáčky motoru také ruční páčkou na volantu, hned vedle páčky určené k seřizování předstihu.

Nakonec bylo vyrobeno celkem 44 prvních automobilů se značkou Laurin Klement, přičemž poslední „Áčko“ si odvezl zákazník ještě v roce 1911 a podle evidence vyrobených motorů mohla vzniknout i více než stovka malých voituret.



Laurin Klement typ B (1906–1909)

V květnu roku 1906 se představil i výkonnější sourozenec – Laurin Klement typ B lišící se především větším motorem o objemu 1 399 cm³, který vznikl zvětšením vrtání válců výkonnějšího motoru „Áčka“ o objemu 1 105 cm³. Výkon 9 koní (7kW) se odrazil i v novém obchodním označení – Laurin Klement 8/9 HP. Zvnějšku se novorozenec lišil od staršího sourozence jen minimálně, zato největší dosažitelná rychlost stoupla o plných 5 km/hod na 45 km/hod. Kromě výkonu vzrostla také cena – na 4 200 K, což nejspíš nebylo na závalu, protože jenom z Mnichova přišla objednávka na 75 kusů

a během tří let bylo vyrobeno takřka neuvěřitelných 250 kusů nejen v provedení dvousedadlové voituretty, ale později také s prodlouženým rozvorem jako čtyřsedadlový vůz nebo i dodávka. Ve výrobě se voituretta typu B udržela do roku 1908, ale poslední kusy byly podle podnikového archivu smontovány ještě v roce 1913 a celkem bylo postaveno více než 200 automobilů typu B. Některé motory tohoto typu měly objem 1 595 cm³ a dvouválec pak dával výkon 8 k (5,9 kW).

V září roku 1906 se Karl Slevogt posadil za volant jedné ze tří továrních voiturett typu B 8/9HP a postavil se s ní na start závodu do vrchu Semmering nedaleko Vídně s převýšením 400 m. První



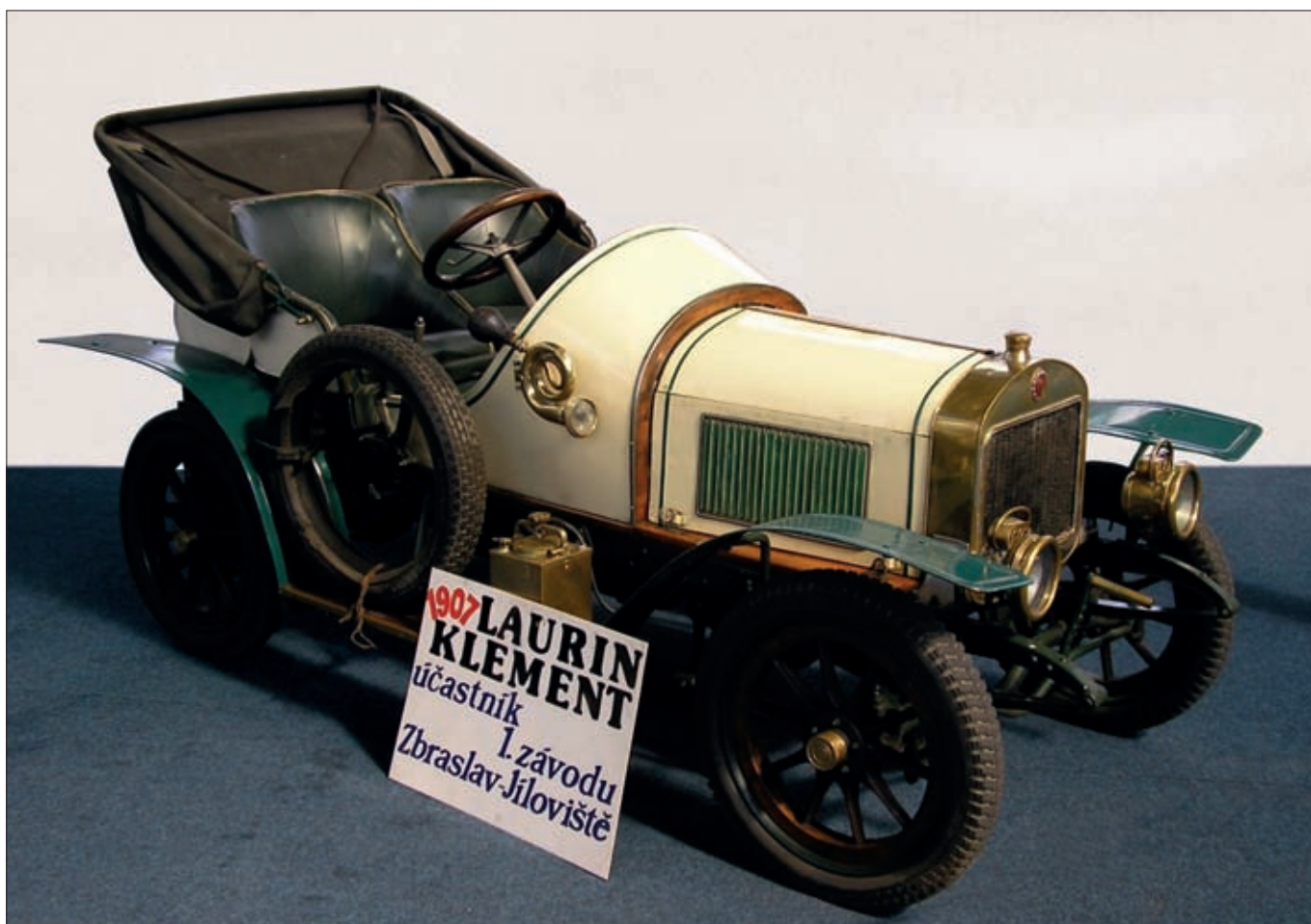
Laurin Klement typ B bylo možné koupit nejen jako dvoumístnou voiturette nebo v provedení taxi, ale také jako dostatečně pohodlný cestovní automobil pro čtyři cestující

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

dvě místa ve třídě do 1,5 litru nakonec získaly dvě Laurinky, první řídil Slevogt a druhou Kolarz. Na čtvrtém místě byla další Laurinka řízená motocyklovým šampionem Václavem Vondřichem.

Typ B2, vyráběný v letech 1907 až 1908 postavený v počtu 10 kusů, proslul především jako vůz taxi-slужby, ale novinkou roku 1908 byl od něj odvozený model Laurin Klement typ BS, který se současně stal i posledním automobilem s dvouválcovým motorem vyráběným v Mladé Boleslavi. Všechny následující Laurinky už byly poháněny výhradně čtyřválcí.

Laurin Klement typ BS byl zvenjšku téměř shodný se základní voiturettou, hlavní změna se ukrývala pod motorovou kapotou. Vidlicový dvouválec motocyklového byl nahrazen dvouválcem, jehož válce s nesnímatelnými hlavami byly uspořádány za sebou. Motor s ventilovým rozvodem SV měl objem 1 399 cm³ a dosahoval výkonu kolem 10 k (7,4 kW), což postačovalo k dosažení šedesátikilometrové rychlosti, v případě verze BSC až 75 km/hod. Voituretta byla dlouhá 3 075 mm a vážila 655 kg. Na podvozek s rozvorem náprav 2 142 mm nebo 2 160 mm, s tuhými nápravami a dřevěnými koly s nesnímatelnými ráfky byly montovány dvou-



Dvoumístná sportovní voituretta Laurin Klement typ BSC z roku 1908 byla poháněna řadovým dvouválcovým motorem o objemu 1,4 litru



sedadlové karoserie – BS 2 nebo čtyřsedadlové BS 4, a po malých úpravách vznikl vyloženě sportovní model označovaný BSC, který dosáhl celé řady sportovních úspěchů – nejvýznamnějším byl zisk Thurn-Taxisovy ceny v roce 1912. Ještě předtím přinesl typ BSC, řízený hrabětem Kolowratem, značné vítězství v dvoulitrové kategorii prvního mezinárodního závodu do vrchu Zbraslav–Jíloviště v roce 1908 a v závodě do vrchu Semmering získalo devět vozů této značky čtyři první ceny.

Voituretta BS byla vyráběna v rozmezí let 1908 až 1909, i když poslední kus byl smontován ještě v roce 1919. Celkem bylo vyrobeno 66 kusů tohoto typu a v roce 1909 bylo postaveno 29 kusů sportovních BS a BSC.

Laurin Klement typ C (1906–1908)

Malé voituretty typu A a B nebyly v roce 1906 jedinými modely, které mladoboleslavská automobilka vyráběla. Kromě nich byla v září tohoto roku představena další novinka – cestovní phaeton typu C. Byl zatím rovněž poháněn vidlicovým dvouválcem jako předchozí modely, ovšem s objemem motoru zvětšeným na 2 042 cm³ o výkonu 12 k (8,8 kW).

V srpnu 1907 vydalo pražské místodržitelství povolení k provozu pro nový dvouválcový vůz Laurin a Klement typ C2 s označením 12/14 Hp. Ale pozor, k jeho pohonu už nesloužil vidlicový dvouválec až příliš připomínající motocyklové začátky, nýbrž řadový dvouválec, vlastně polovina motoru z typu E o objemu 2 281 cm³ a výkonu 14 k (10,3 kW).

Podobnou modernizaci prodělala i voituretta nabízená jako model Laurin Klement B2, v tomto případě sice pod kapotou zůstal vidlicový dvouválec, ovšem s objemem zvýšeným na hodnotu

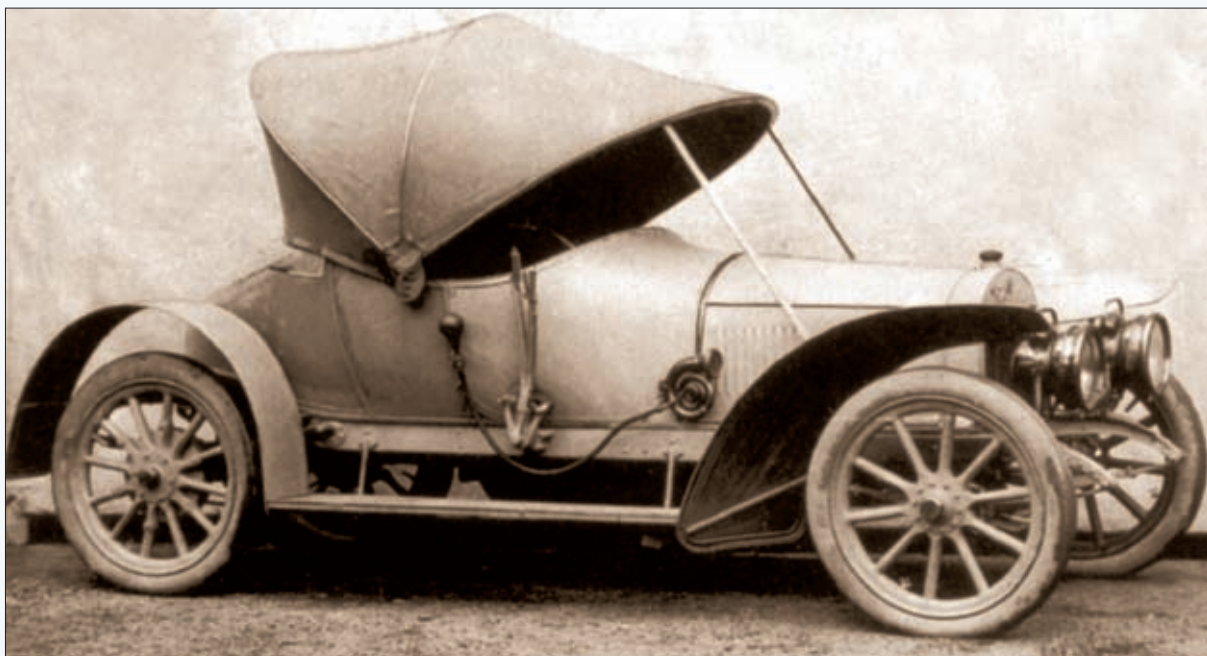
1 595 cm³ o výkonu 12 k (8,8 kW). Oba typy se proslavily jako autodrožky, 6. září 1907 právě tyto modely zahájily provoz jako první taxíky v Praze a jeden z vozů Laurin Klement typ C používala i Laurinova rodina. V letech 1906 až 1907 bylo postaveno 14 vozů typu C s různými karoseriemi, ke kterým je možné přičíst ještě dalších 49 vozů typu C2 s karoseriemi faeton, autodrožka nebo valník.

Laurin Klement typ D (1906–1915)

Ještě než skončil rok 1906, byl dokončen první čtyřválec označovaný jako model D, který vznikl podle záznamů v podnikovém archívu pouze v jediném exempláři spíše jako jakési konstrukční cvičení, na které navázal až v roce 1912 čtyřválcový typ DN. Do roku 1915 pak bylo postaveno celkem 105 vozů s typovým označením DN nejčastěji jako dvoudveřový čtyř- až pětímístný landaulet s rozvorem náprav 3 070 mm a hmotností 1 192 kg, ale v nabídce figurovalo také provedení DN 2, což byl dvousedadlový automobil s nízkou dřevěnou karoserií typu torpedo, který byl nabízen za 11 600 K. Jeho čtyřválec o objemu 2 882 cm³ s ventilovým rozvodem SV a výkonem 18,4 kW (25 k) dokázal rozjet tenhle „sporták“ až na 70 km/hod.

Pod označením DN 3 se skrýval stejný vůz, ovšem třísedadlový, DN 4 čtyřsedadlový a DN 6 šestisedadlový. Všechny tyto verze byly v prospektech značky prezentovány jako sportovní modely. Základní provedení, typ DN, byl karosován jako landaulet nebo limuzína a existovala také luxusní verze, v jejíž výbavě nechyběl telefon k řidiči, kuřácký a toaletní soubor, hedvábné záclonky a polštářování kůží. Takto vybavená dvojitá limuzína s mezistěnou k řidiči a okenními rámy z kovu byla nabízena za 14 500 K. K tomu, aby dokázala jet až sedmdesátikilometrovou rychlostí, jí stačil i poměrně malý výkon, ovšem při spotřebě 20–24 l / 100 km.

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA



Sportovní Laurin Klement typ DN 3 z roku 1912. Se shodnou karoserií jste si ovšem mohli v těchto letech koupit téměř jakýkoliv model z produkce automobilky Laurin Klement.



Laurin Klement typ F s karoserií landaulet z roku 1908



Laurin Klement typ E (1906–1911)

Vozy Laurin Klement poháněné dvouválcovými motory sice šly velmi dobře na odbyt, ale v nabídce chyběl automobil, který by dokázal splnit požadavky i náročnější klientely. A tak ještě před typem DN byl na automobilové výstavě ve Vídni jako první sériový čtyřválec Laurin Klement představen typ E neboli také model 24/28 HP, který byl od roku 1906 nabízen v celé řadě provedení včetně varianty landaulet, limuzína, faeton anebo i kupé, která byla ovšem v té době na rozdíl od současného pojetí chápána spíše jako luxusně vybavená karoserie pro dva cestující.

Laurin Klement typ E byl poháněn řadovým čtyřválcem o objemu 4 562 cm³ a výkonu 26 kW (35 k), se kterým poměrně velký automobil s rozvorem kol 3 470 mm dosahoval nejvyšší rychlosti 85 km/hod. V rozmezí let 1906 až 1909 bylo postaveno celkem 16 luxusně vybavených automobilů, přičemž cena šestisedadlového vozu činila 15 400 Kč.

V roce 1908 se firma Laurin Klement přihlásila do konkursu na dodavatele automobilů vhodných pro pravidelnou osobní a poštovní dopravu na horských silničkách v Černé Hoře. Vítězem se stal právě typ E se zkráceným podvozkem a s kabinou řidiče umístěnou nad motorem. Typ E se vyvážel mimo jiné i do Francie a poslední vůz byl posazen na zakázku ještě v roce 1923, jako sedmdesátý pátý vyrobený automobil řady E.

Velký luxusní automobil Laurin Klement typ E byl v roce 1909 nahrazen typem nesoucím označení EN, případně 30/35HP nebo 35/40 HP, který vznikl přepracováním konstrukce svého předchůdce. Jeho motor měl objem válců 5 703 cm³ a výkon 50 k (36,8 kW), a kromě zapalování magnetkou měl navíc zcela oddělené akumulátorové zapalování. Rozměrný vůz o celkové délce 4 600 mm při

rozvoru náprav 3 500 mm a hmotnosti 1 786 kg byl nabízen ve třech variantách: jako dvojitý phaeton s bočním nastupováním (karoserie měla název Roi de Belge) dále jako limuzínu, landaulet a konečně i jako speciální limuzínu s luxusní výbavou podle přání objednavatele. Podle dobových časopisů několik podvozků dostalo i dvousedadlovou luxusní karoserii označovanou jako ENC 2 a ENC 4, čili dvou- nebo čtyřsedadlový sportovní vůz postavených v rámci patnáctikusové série v letech 1909 až 1910.

V roce 1910 rozšířily nabídku značky odvozené verze nesoucí označení ENM a ENS, vynikající impozantním objemem válců 7 364 cm³ a výkonem 47,8 kW (65 k). Společně se základním provedením EN byly nabízeny výhradně s karoseriemi dvojitý phaeton, landaulet, případně limousine. Ve dvacetikusové sérii osobních automobilů typu ENS označované také jako typ 45/50 HP postavené v rozmezí let 1910 až 1911 však rovněž najdeme sportovní verze ENSC 2 a ENSC 4, stejně jako v předchozím případě dvou- či čtyřsedadlové sportovní automobily.

Laurin Klement typ F (1907–1913)

Od jara roku 1907 rozšířila výrobní program Laurinka určená pro méně náročné zákazníky označená dalším písmenem abecedy – Laurin Klement typ F. V dobových prospektech jej najdeme jako „čtyřcilindrový lehký vůz 14/16HP pro cestovní, městskou, obchodní a sportovní potřebu.“

V praxi se vůz osvědčil díky svému solidnímu dílenskému zpracování a v porovnání s konkurencí i výjimečnými výkony. Jenom v roce 1907 bylo vyrobeno 68 kusů a od května roku 1907 do října roku 1909 si našlo své majitele 371 vozů označených právě tímto písmenem.



Laurin Klement typ FC z roku 1908. Za volantem sedí ing. Otto Hieronymus.

V základním provedení byl typ F poháněn čtyřválcem objemu 2 437 cm³ a výkonem 14 koní (10,3 kW). Jeho čtyřválcový motor měl již blok válců litý vcelku a poprvé v historii značky byl vybaven vysokonapěťovým magnetoelektrickým zapalováním. Výkon byl na zadní kola přenášen prostřednictvím třístupňové převodovky. Rám vozu byl vyroben z plechu, lisovaného do tvaru písmene C, s rozvorem náprav 2 700 mm. Celý automobil měřil na délku 3 725 mm.

Při spotřebě v rozmezí 10 až 16 litrů na 100 km byl jízdní dosah 150 km, a výrobce proto nabízel jako zvláštní výbavu montáž rezervní nádrže. Od počátku výroby byl model F nabízen se čtyřmi různými druhy karoserií zahrnujícími cestovní phaeton, landaulet, kupé, dvousedadlový sportovní i rozvážkový plošinový vůz s bočnicemi.

Laurin Klement typ F byl ve čtyřmístném provedení nabízen za 9 140 K a zákazník si mohl vybrat z palety laků zahrnujících červený, zelený nebo modrý odstín, za příplatek mohla mít karoserie i bílou barvu.

Typ F disponoval velkým sportovním potenciálem, což dokázal senzačním výsledkem na nejvýznamnějším vrchařském závodě ve francouzském Gaillonu v roce 1909 hrabě Alexander Kolowrat. Firma k tomuto závodu sice přihlásila sportovní model FCS, ale jeho příjezd se zpozdil kvůli problémům na železnici, a tak byl hrabě nucen startovat se svým starým phaetonem typu F. Odmontoval z něj všechny nepotřebné součástky a v závodě zvítězil.

„Efko“ ve sportovní nebo závodní úpravě přineslo během let 1908 až 1913 mladoboleslavským dokonce ještě víc vavříků než oslavovaný model BS nebo BSC. Jednotlivé automobily řady F určené pro sportovní zápolení se od sebe často lišily jen v detailech, anebo dokonce jen změněným vrtáním motoru. Automobilový sport z počátku dvacátého století totiž neznal dnešní rozdělení do kategorií podle objemu motoru, většinou rozhodoval počet válců a jejich vrtání a k tomu ještě téměř každý pořadatel měl svá vlastní měřítka pro rozdělení startujících.



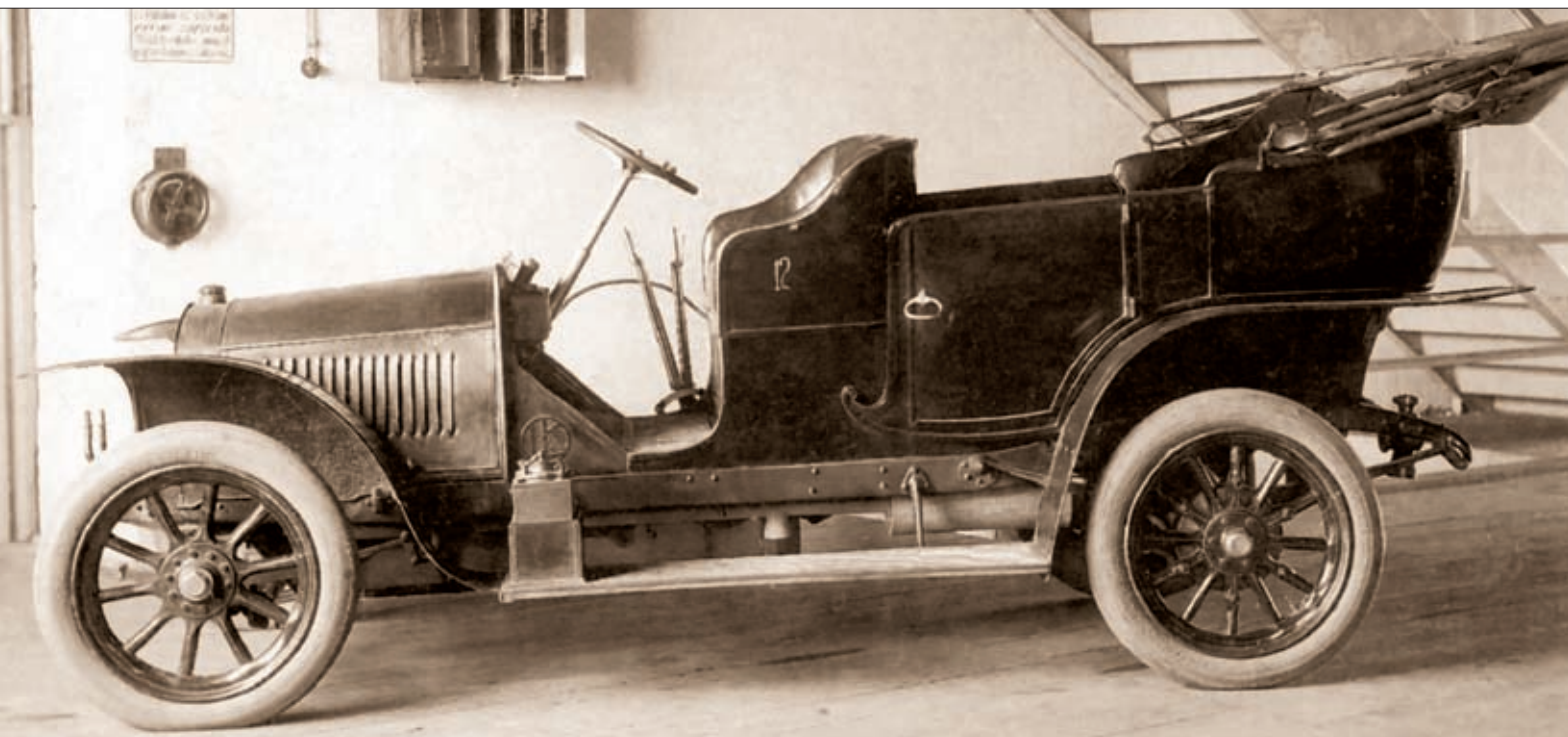
K sériovým „efkám“ tak měla nejbližší provedení označovaná jako FC, která vznikla pravděpodobně v devatenácti exemplářích se čtyřmi různými objemy motoru v rozmezí hodnot 1 943 cm³ až 2 496 cm³ a jejichž úprava z typu F na FC byla dílem ing. Hieronyma.

V září a říjnu roku 1907 byly postaveny pro závod do vrchu Semmering tři závodní automobily typu FC s objemem motoru 1 994 cm³ a brzy tato první trojice dostala další sourozence. V květnu roku 1908 byl postaven typ FC pro závod Petrohrad-Moskva a další tři vozy s objemem motoru 1 943 cm³ vznikly v srpnu a září téhož roku s určením pro závod v Semmeringu. Během roku 1909 bylo postaveno dalších 12 kusů typu FC tentokrát s objemem motoru 2 437 cm³.

V podstatě šlo o sportovní verze normálního typu F, které při obvyklé hmotnosti 700 kg dosahovaly

největší rychlosti kolem 70 km/hod. Některé vozy měly sice vrtání válců shodné se základním modelem F, ale díky většímu zdvihu mohl mít FC z roku 1908 výkon 30 k (22,1 kW) a dosahovat největší rychlosti 120 km/h, provedení z následujícího roku už dosahovalo se stejným motorem výkonu 50 k (36,8 kW) a nejvyšší rychlosti 125 km/hod.

Nefalšovaný „sporťák“ byl dlouhý 3 725 mm, vážil 850 kg a měl tři rychlostní stupně plus zpátečku. Rám vozu byl tvořen lisovaným plechem ve tvaru písmene c stejně jako u starších modelů a podobně byly řešeny i brzdy – nožní pedál ovládal pásovou brzdou působící na hnací hřídel, ruční bubnová brzda ovládala zadní kola. Sportovní FC byl dokonce na prodej, zákazník si mohl vybrat dvousedadlový luxusní nebo dvousedadlový regulerní, tedy obyčejný vůz ve třech základních barevných provedeních – červená, zelená, modrá. Individualisti mohli mít vůz vyvedený i v bílé barvě, ovšem za příplatek.



Laurin Klement typ FN s karoserií faeton z roku 1910

Řada dosažených úspěchů byla ještě impozantnější než u typu BSC. V závodě Petrohrad–Moskva v roce 1908 startoval ing. Hieronymus s vozem FC, který měl výkon pouhých 16 koní (11,8kW), svou třídu vyhrál a celkově skončil na pátém místě. Tým Kollarz, Kolowrat, Draskovich na dvousedadlových čtyřválcích zvítězili jako jediný kompletní tým ve zkušební jízdě lehkých vozů Vídeň – Terst – Celovec – Vídeň v roce 1909. V závodě Vídeň – Klagenfurt – Vídeň zvítězil s typem FC výtečný konstruktér automobilky Laurin & Klement Ing. Rezler. V závodě do vrchu Ries zvítězil ve třídě do 3 000 cm³ s typem FC jezdec Vokurka, druhý byl jezdec Hahn. Na téže podniku obsadil ve třídě do 4 000 cm³ první místo jezdec Satzger a ještě navíc vytvořil nový traťový rekord. V závodě do vrchu Semmenring zvítězil ing. Hieronymus a ve třídě do 86 mm vrtání vytvořil navíc rekord. Rekordní tažení typu FC pokračovalo v Neukirchen-

ské aleji u Vídně – kde zvítězil průměrnou rychlostí 116,150 km/h.

Rekord dosažený v prosinci roku 1908 na autodromu v Brooklands už ale patří na konto dalšího speciálu odvozeného z typu F. Tentokrát bylo jeho typové označení FC doplněno písmenem „S“. Čtyřválec měl objem 3 486 cm³, ventilový rozvod SV původního motoru typu F byl nahrazen nekrytým ventilovým rozvodem OHV. Vůz měl rozvor náprav 2 130 mm a vážil 928 kilogramů.

V měřeném úseku jedné míle dosáhl ing. Hieronymus v roce 1908 na okruhu Brooklands rekordní rychlosti 118,72 km/hod a jméno jezdce i vozu se tak ocitlo na mramorové desce cti.

Celkem byly v rozmezí let 1908 až 1909 postaveny tři vozy FCS s objemem motoru stejným, jako měl



Laurin Klement typ FCR na snímku z roku 1911. Za volantem Dr. Alexander Comanos – vítěz ze závodu do vrchu Gaillon.



rekordní vůz z Brooklandu, tedy 3 486 cm³ a výkon 96 k (70,6 kW). Tuto trojici doplňovalo ještě dalších pět závodních speciálů se skromnější motorizací – dva vozy s objemem motoru 1 994 cm³, jeden vůz s motorem o objemu 2 437 cm³, další s motorem o objemu 2 496 cm³ a poslední byl poháněn motorem o objemu 2 940 cm³.

V roce 1910 dostal čtyřválec F silnějšího bratra FN s objemem zvětšeným z původních 2 437 cm³ na 2 659 cm³ a výkonem 24 k (18 kW). Stejně jako základní model F také Laurin & Klement typ FN se vyznačoval solidním zpracováním a slušnými výkony, takže původně cestovní vůz se neztratil ani v automobilových soutěžích a závodech. Karoserie si vystačila s červenou, modrou, zelenou či příplatkovou bílou barvou. Výběr zůstal stejný, i co se týká provedení karoserie – cestovní phaeton, městský landaulet nebo coupé, tříčtvrteční landaulet, sportovní dvousedadlový vůz či užitková verze s odnímatelnými bočnicemi.

Vrcholem vývoje typu F se pak stal čistě závodní vůz FCR, vynikající obrovskou chutí zrychlovat, který v roce 1909 zkonstruoval ing. Hieronymus s přímým souhlasem Václava Klementa. K tomu, aby se tento závodní speciál mohl poprvé postavit na start stačily pouhé tři měsíce, od prvního náčrtku do prvního startu v závodě do vrchu Semmering.

Laurin Klement typ FCR na první pohled zaujme nezvyklou výškou své karoserie, která má zcela prozaickou příčinu a tou je stavební výška motoru. Byl totiž konstruován v duchu velkých závodů své doby a tehdejší formulí byl omezován pouze předepsaným vrtáním motoru a počtem válců. Jedinou cestou jak dosáhnout co největšího objemu a tím i největšího výkonu bylo využití maximálního zdvihu pístu až do samé krajnosti. Téměř hrůzu nahánějící zdvih 250 mm je tedy příčinou neobvykle vysoké stavby motoru a z toho vyplývající celkové výšky automobilu.

Kapalinou chlazený řadový čtyřválec se dvěma bloky válců odlitými vždy po dvou a s ventilovým rozvodem OHC (nezapomeňte, píše se rok 1909) má objem 5 671 cm³ a výkon rovných 100 k (73,6 kW), který byl dosahován už při 2000 ot/min. Uvnitř válců se pohybují litinové písty po drahách 250mm nahoru a 250 mm dolů. Na levé straně motoru byly umístěny výfuky, na pravé straně sání. Karburátor byl umístěn rovněž vpravo blízko spodní části motoru a předeřhřívané potrubí karburátoru bylo protaženo mezi dvěma bloky válců. Za motorem byl mohutný setrvačnick se spojkou, za ním čtyřstupňová převodovka a zadní nápravu poháněl spojovací hřídel. Řadicí páka a páka ruční brzdy byly vně karoserie vpravo. Nastartovat toto obrovské monstrum bylo možné pouze ruční klikou, což se stalo osudným jednému z mechaniků, kterému při startování klika přerazila ruku.

Základ vozu tvořil obdélníkový rám z tzv. U profilů, obě nápravy byly tuhé, přičemž přední náprava byla vybavena seřiditelnými třecími tlumiči s dřevěnými lamelami. Přes obrovský výkon a poměrně velkou hmotnost nepovažovali tvůrci tohoto pozoruhodného stroje za nutné vybavit jej brzdami na předních kolech. Drátová kola o průměru 22 palců si musela vystačit s mechanickými bubnovými brzdami pouze na zadní nápravě, a to se ještě brzdy ovládaly ruční pákou. Nožní brzda působila na hnací hřídel za převodovkou podobně jako u menšího typu FC. Pro svůj vzhled si FCR od diváků vysloužil příhodnou přezdívku – „rakev“.

S největší pravděpodobností byly vyrobeny dva exempláře, které se kromě jiného lišily i tvarem své zádě – jeden vůz měl na rámu umístěnou sudovitou nádrž paliva, zád druhého vozu měla tzv. člunové ukončení. Jeden vůz byl dokončen v červnu roku 1909, druhý v červenci téhož roku. Oba vozy doplňoval ještě náhradní motor.

Přes poměrně vysoké těžiště se FCR osvědčil, zřejmě díky svému obrovskému výkonu, ploché cha-

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

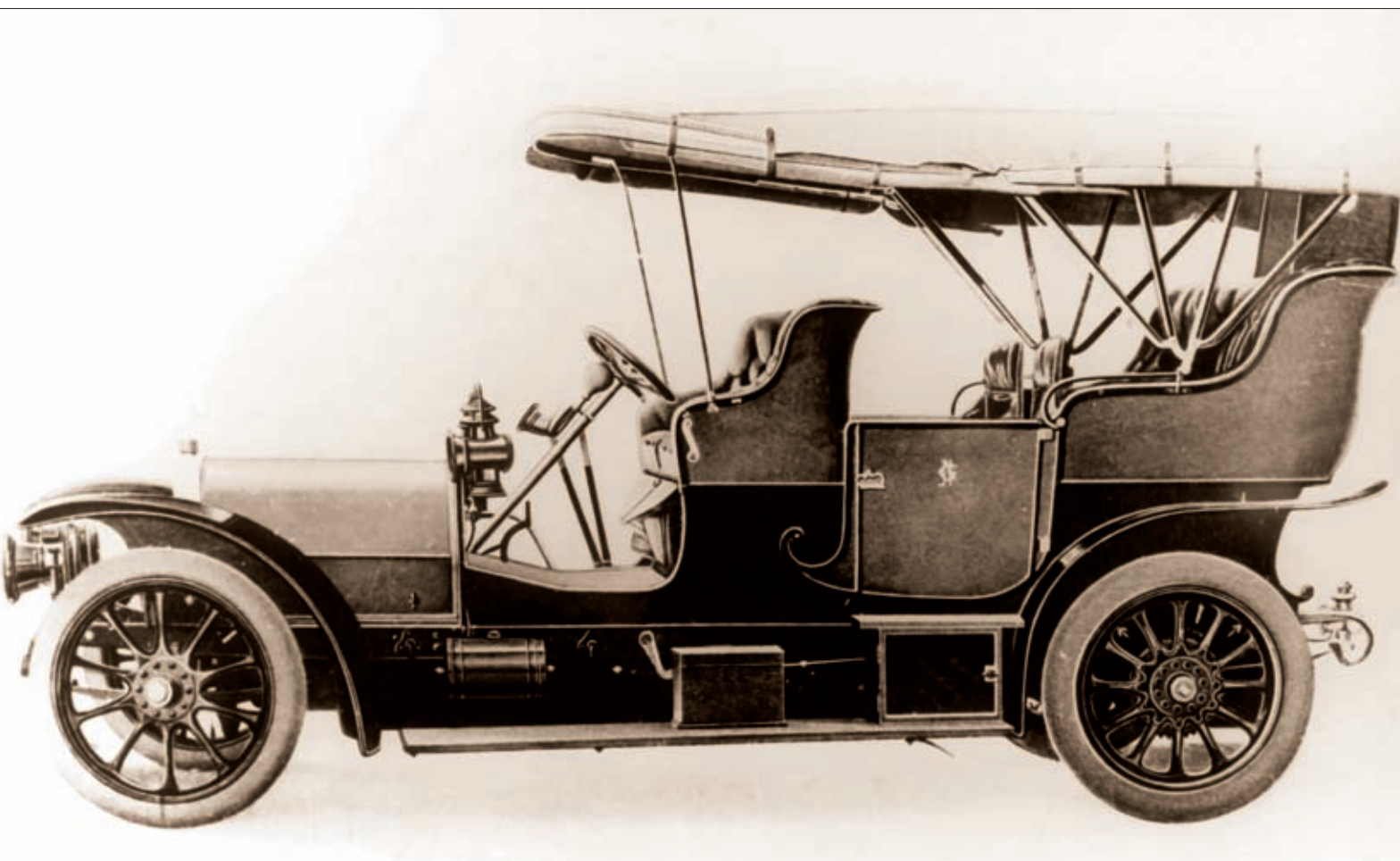
rakteristice motoru a akceleraci, i v závodech do vrchu. Zvítězil na Semmeringu, Gaillonu, v Terstu a ve výčtu samozřejmě nesmí chybět ani Zbraslav-Jíloviště. V této souvislosti stojí za zmínku, že při prvním startu na Semmeringu vyhrál Hieronimus průměrnou rychlostí 72,1 km/h, přičemž trať měla stoupání až 9,2 % a uprostřed desetikilometrového úseku pět zatáček téměř o 180°.

Ani jeden z obou vozů se s největší pravděpodobností nedochoval až do současnosti, přestože v továrních záznamech jsou uvedena i jména jejich soukromých majitelů. Jeden vůz byl 17. 5. roku 1913 prodán do Amsterdamu, druhý koupil

4. 10. 1914 známý pražský milovník sportovních automobilů a letadel Karel Bondy.

Motor typu F nebyl ovšem úspěšný pouze jako základní materiál pro stavbu sportovních speciálů, velmi úspěšně posloužil také jako pohonná jednotka pro modely FO, FOZ a FOF, FOD, což byl lehký omnibus pro osm až deset sedících cestujících, a také pro typ FL, FD a FDL – nákladní jednotunu.

Čtyřválec typu F posloužil jako základ ke stavbě osmiválcového motoru typu FF, který si pánové Laurin a Klement připravili jako senzaci už v roce 1907. Představili jej na autosalonu v Paříži, kam



Laurin Klement typ FF s osmiválcovým motorem z roku 1907



Laurin Klement typ F. Tento konkrétní vůz původně patřil hraběti Kolowratovi.



Laurin Klement typ GC2 s dvoumístnou sportovní karoserií vyráběný v letech 1909 až 1911

STOLETÍ AUTOMOBILŮ ŠKODA

přijel po vlastní ose velký cestovní phaeton s nápisem „8-CYLINDRE-8 LK“ na kapotě, a za jeho volantem neseděl nikdo menší než slavný závodní jezdec Kolowrat a inženýr Rezler.

Ke stavbě řadového osmiválce použili v Mladé Boleslavi dvou bloků válců typu F montovaných na společnou motorovou skříň, v níž uložili osm-

krát zalomený klikový hřídel. Tímto způsobem vznikl velký řadový osmiválcový motor o objemu 4 874cm³, jehož výkon 33 kW (44,5 k) byl na svou dobu docela slušný. Čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem měla kulisové řazení, brzdy byly jako obvykle dvě – provozní, ovládaná nožním pedálem a působící na převody, zatímco ruční brzda brzdila zadní kola. Že nešlo o žádného drobečka,



Laurin Klement typ G4 s karoserií faeton