

ŠKODA

KOMPLETNÍ HISTORIE ZNAČKY

ALOIS PAVLŮSEK

CPRESS

Škoda - kompletní historie značky

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz

Alois Pavlůsek
Škoda - kompletní historie značky – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ŠKODA
kompletní historie značky

CPRESS

Obsah

Václav Laurin a Václav Klement 6

Slavia jízdní kola – 1896–1905 9

Slavia Laurin & Klement motocykly – 1899–1910 11

Slavia motocykleta – 1899 12
Slavia typ A a typ B – 1899–1903 13
Slavia typ C – 1901–1904 14
Slavia typ BB, BD, CT – 1902–1904 15
Slavia typ BZ, BZP, BZN – 1902–1905 16
Laurin&Klement typ L, LW – 1904–1910 17
Laurin&Klement typ CC, CCD, CCR a CCRW – 1904–1910 20
Laurin&Klementtyp CCCC – 1904–1910 22

Laurin & Klement osobní automobily – 1905–1925 24

Laurin&Klement typ A „Voituretta" – 1905–1907 25
Laurin&Klement typ B – 1906–1908 28
Laurin&Klement typ C – 1906–1908 31
Laurin&Klement typ E – 1906–1911 31
Laurin&Klement typ EN – 1909–1910 32
Laurin&Klement typ F – 1907–1909 33
Laurin&Klement typ FN/GDV – 1909–1913 38
Laurin&Klement typ G – 1908–1911 39
Laurin&Klement typ L – 1909–1911 40
Laurin&Klement typ K, Kb – 1911–1915 40
Laurin&Klement typ S2 Rennwagen – 1910 41
Laurin&Klement typ S – 1911–1925 42
Laurin&Klement typ DN – 1912–1915 46
Laurin&Klement typ RK – 1912–1916 46
Laurin&Klement typ M, MK – 1913–1925 48
Laurin&Klement typ O, OK – 1913–1915 51
Laurin&Klement typ T – 1914–1921 52
Laurin&Klement typ A–100/105 – 1922–1925 52
Laurin&Klement typ 150 – 1923–1926 53

Škoda – Laurin & Klement osobní automobily – 1925–1929 54

Laurin&Klement – Škoda typ 110 – 1925–1929 55
Laurin&Klement – Škoda typ 120 – 1925–1929 57
Laurin&Klement – Škoda typ 360 – 1926–1927 58
Škoda – Hispano Suiza typ 25/100 – 1926–1929 58
Škoda typ 4R – 1928–1930 61
Škoda typ 6R – 1928–1930 62

ASAP – Škoda osobní sutomobily – 1930–1946 63

Škoda typ 430/430 D – 1929–1936 63
Škoda typ 645 – 1929–1934 65
Škoda 860 – 1929–1932 67
Škoda typ 422 – 1930–1932 70
Škoda typ 633 – 1931–1934 71
Škoda typ 637 – 1932–1935 72
Škoda typ 650 – 1932–1936 73
Škoda typ 932 – 1932 74
Škoda typ 935 – 1935 74
Škoda Standard typ 420 – 1933–1934 76
Škoda Rapid typ 420/421 – 1934–1935 77
Škoda typ 215 – 1932–1935 78
Škoda Popular – 1934–1946 80
Škoda Rapid – 1935–1947 95
Škoda Favorit – 1936–1941 103
Škoda Superb – 1934–1939 104
Škoda Sagitta typ 911 – 1937 109
Škoda Popular 995 typ 937 – 1939–1946 110

AZNP – Škoda osobní sutomobily – 1946–1990 111

Škoda typ 950 – 1947 112
Škoda typ 938 – 1946–1952 112
Škoda typ 966 Sport – 1949–1950 120
Škoda typ 966 Supersport – 1950–1953 122
Škoda typ 973 „Babeta" – 1952–1956 124
Škoda VOS – 1950–1952 124
Škoda 1200/1201 typ 955/980 – 1952–1961 125
Škoda 1500 Rapid typ 975 – 1956 129
Škoda 1202 typ 981 – 1961–1973 130
Škoda 900 – 1953 131
Škoda typ 440/445 (typ 970/983) „Spartak" – 1955–1959 131
Škoda typ 450 (typ 984) – 1956–1959 136
Škoda 1100 OHC typ 968 Sport – Coupé – 1957–1960 140
Škoda Octavia – 1959–1964 144
Škoda Felicia typ 994 – 1959–1964 153
Škoda NOV – Nový Osobní Vůz – 1956–1964 158
Škoda typ 990 NOV – 1959 161
Škoda 1000/1100 MB – 1964–1969 165
Škoda 1000/1100 MBX typ 723 (990 T) – 1966–1969 171
Škoda 1000/1100 MB pro sport – 1964–1971 174
Škoda F3 typ 992 – 1964 176

Škoda 100/110 – 1969–1976 177
Škoda 120 S Rallye typ 728 – 1971–1972 181
Škoda 110 R coupé typ 718 – 1970–1980 182
Škoda typ 724 Super Sport – 1970 185
Škoda 180/200 RS typ 734 – 1974–1976 187
Škoda 130 RS typ 735 – 1975–1980 188
Škoda spider B5 typ 728 S – 1972–1974 194
Škoda Spider B5 – typ 733 – 1975 194
Škoda Buggy typ 736 – 1972–1973 196
Prototypy – 1967–1976 197
Škoda 105–136 – 1976–1989 202
Škoda 105/120 typ 742 – 1976–1983 202
Škoda 105/120/130 typ 742 M – 1983–1989 206
Škoda 130 LR typ 745 – 1984–1986 208
Škoda 135/136 typ 746 – 1987–1989 211
Škoda 120 Garde typ 743 – 1981–1985 211
Škoda 130 Rapid typ 743 – 1984–1988 213
Škoda 1100/1500 typ 761–765 – 1975–1977 217
Škoda projekt 780 – 1979 219
Škoda Favorit / Forman – 1987–1994 222
Škoda Favorit pro sport – 1988–1995 230

Škoda Auto a.s. osobní automobily – 1990–dosud 234

Škoda Felicia – 1994–2001 235
Škoda Octavia – 1996–dosud 243
Škoda Octavia I. generace – 1996–2004 243
Škoda Octavia II. generace – 2004–2012 251
Škoda Octavia III. generace – 2012–2020 255
Škoda Octavia IV. generace – 2019–dosud 259
Škoda Fabia – 1999–dosud 266
Škoda Fabia I. generace – 1999–2008 266
Škoda Fabia WRC – 2003–2007 269
Škoda Ahoj – 2000 271
Škoda Fabia II. generace – 2007–2015 271
Škoda Fabia S2000 – 2007–2015 275
Škoda Fabia R2 – 2011 276
Škoda Fabia III. generace – 2014–2022 276
Škoda Fabia R5 /Rallye 2 – 2015–2019 279
Škoda Fabia IV. generace – 2021–dosud 282
Škoda Fabia RS Rally2 – 2022–dosud 285
Škoda Superb – 2001–dosud 290
Škoda Superb I. generace – 2001–2008 290
Škoda Tudor – 2002 292
Škoda Superb II. generace – 2008–2015 292
Škoda Superb III. generace – 2015–2023 296
Škoda Superb IV. generace – 2023–dosud 302
Škoda Citigo – 2011–2020 306
Škoda Rapid / Rapid Spaceback – 2012–2019 309
Škoda Scala – 2019–dosud 313

Škoda Auto a.s. osobní automobily MPV a SUV – 2006–dosud 317

Škoda Roomster – 2006–2015 318
Škoda Yeti – 2009–2017 321
Škoda Joyster – 2006 325
Škoda Kodiaq – 2016–dosud 326
Škoda Kodiaq I. generace – 2016–2024 326
Škoda Kodiaq II. generace – 2024–dosud 329
Škoda Karoq – 2017–dosud 334
Škoda Kamiq – 2019–dosud 340

Škoda Auto a.s. osobní automobily – elektromobilita 2020–dosud 350

Škoda Enyaq / Enyaq Coupé – 2020–dosud 351
Škoda Elroq – 2024–dosud 362
Škoda Epiq – 2026–dosud 366
Škoda Peaq – 2026–dosud 374

Závěrem

Použitá literatura
Katalogy a prospekty
Zdroje obrazového materiálu

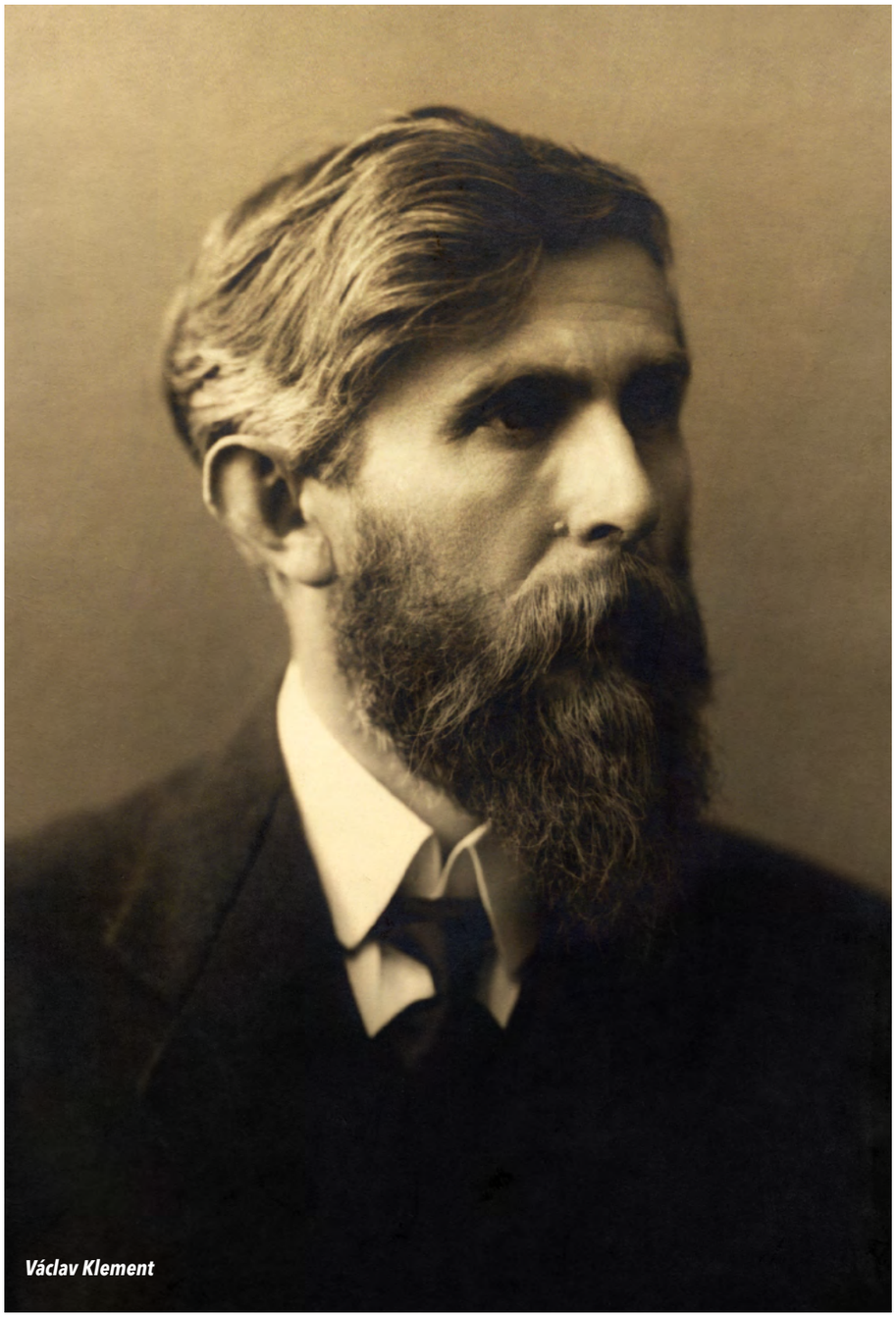
Václav Laurin a Václav Klement

Ve sbírkách Národního technického muzea je uložen dopis, který je datován 2. 7. 1894. Společně s dalšími archiváliemi, dokumentujícími historii mladoboleslavské továrny Laurin & Klement až do dvacátých let minulého století, jej muzeu daroval jeho autor – Václav Klement.

V česky psaném dopise adresovaném zástupci firmy Seidel & Naumann v Ústí nad Labem požaduje opravu bicyklu značky Germania, u kterého podle jeho názoru došlo k prohnutí trubky rámu a vyosení řetězového kola, takže dochází k častému vysmeknutí řetězu. Místo opravy se však dočkal jen doporučení, aby svou žádost napsal v jazyce srozumitelném zástupcům firmy. Je dost možné, že tato odpověď spustila sled událostí vedoucích k dnešní společnosti Škoda Auto a.s.

Václav Klement se narodil 16. října 1868 v domku číslo popisné 43 na náměstí ve Velvarech. O matku přišel malý Václav už v jedenácti letech a jeho otec se živil jako cestář nebo kočí poštovního dostavníku. Po absolvování pětileté obecné školy nastoupil do učení ke knihkupci do Slaného a tady se dostal do prostředí místních intelektuálů, mezi které patřil i Josef Michl, majitel továrny na výrobu hospodářských strojů a také vysokých kol Admirable. Knihkupecký učeň se brzy nadchnul nejenom pro cyklistiku, ale stal se i přesvědčeným vlastencem a kromě toho, že získal výuční list, dokázal dokončit i měšťanskou školu.

Už v osmnácti letech se stal vedoucím knihkupectví u Jana Novotného v Mladé Boleslavi a v roce 1891 knihkupectví dokonce odkoupil. Jako zapálený cyklista pak ve svém, na splátky koupeném knihkupectví začal prodávat vedle knih i jízdní kola, cyklistické potřeby a v nabídce nechyběly ani kurzy pro začínající cyklisty. V roce 1894 se oženil s dcerou knihkupce z Liblice, která pak vedla obchod a Václav Klement se mohl více věnovat cyklistice. A tady se dostáváme k jeho dopisu, či spíše k odpovědi, kterou na svou žádost o opravu bicyklu od zástupců firmy Seidel & Naumann dostal. Povýšenecký tón této odpovědi jej mírně řečeno rozhořčil a vedl k rozhodnutí uskutečnit svůj záměr, kterým se už nějaký čas zabýval. Otevřít vlastní dílnu na opravy a výrobu jízdních kol.



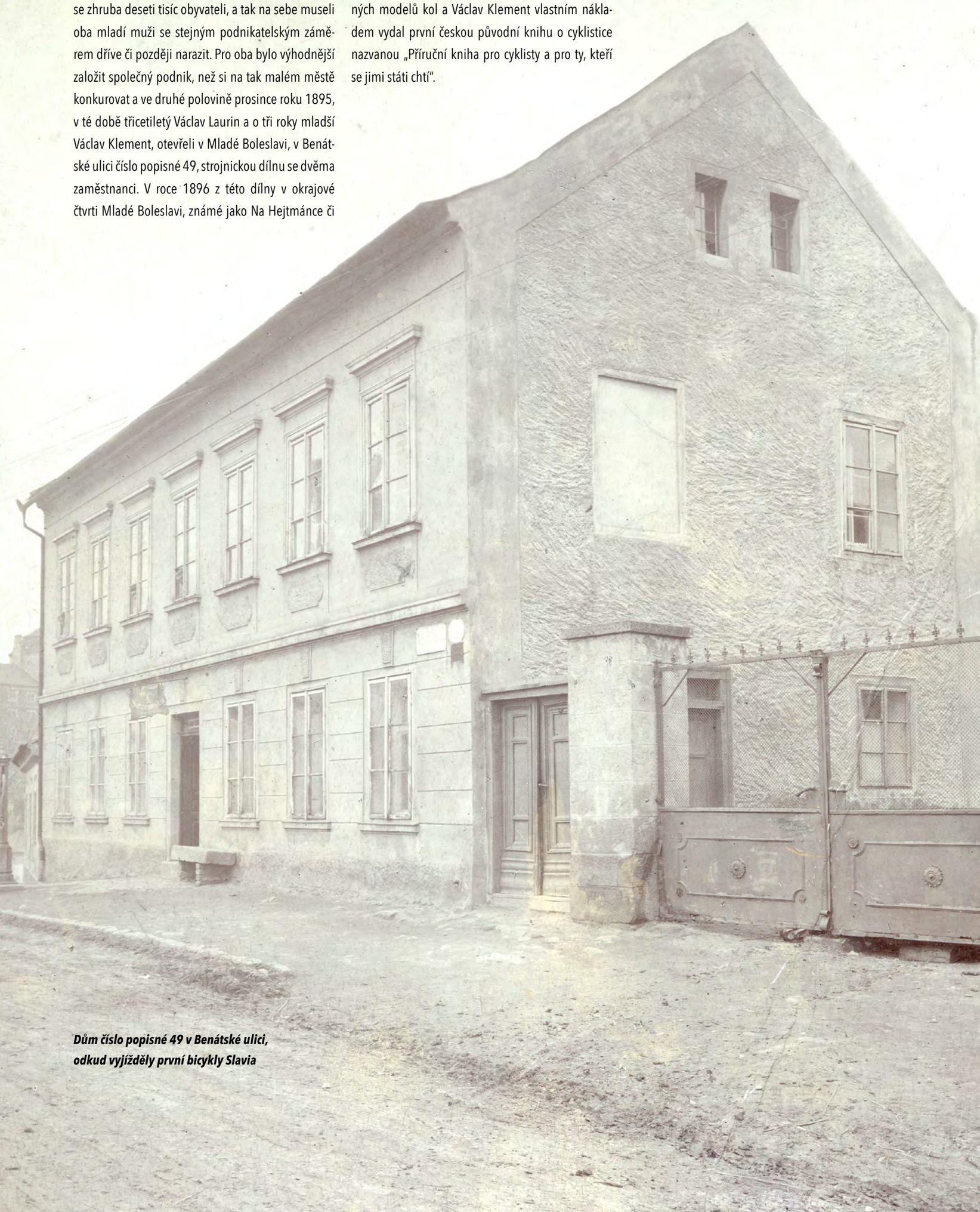
Václav Klement



Václav Laurin

Václav Laurin se narodil 27. září 1865 nedaleko od Turnova v osadě Kamení, která je dnes součástí Pěnčína. Vzhledem k ekonomickým možnostem jeho rodičů nemohl pomýšlet na vyšší vzdělání. V letech 1883 až 1886 se vyučil v Mladé Boleslavi strojním zámečníkem a ještě v roce 1893 složil v Drážďanech zkoušky z obsluhy parních strojů. Manuálně zručný zámečník pak v Turnově vyráběl s Josefem Krausem vysoká kola, ale brzy se jeho cesty měly zkřížit s cestami Václava Klementa. V roce 1894 se oženil a zamířil do Mladé Boleslavi, kde hledal vhodné prostory, ve kterých by mohl otevřít dílnu na opravy a výrobu bicyklů.

Mladá Boleslav byla v roce 1894 malým městem se zhruba deseti tisíc obyvateli, a tak na sebe museli oba mladí muži se stejným podnikatelským záměrem dříve či později narazit. Pro oba bylo výhodnější založit společný podnik, než si na tak malém městě konkurovat a ve druhé polovině prosince roku 1895, v té době třicetiletý Václav Laurin a o tři roky mladší Václav Klement, otevřeli v Mladé Boleslavi, v Benátské ulici číslo popisné 49, strojnickou dílnu se dvěma zaměstnanci. V roce 1896 z této dílny v okrajové čtvrti Mladé Boleslavi, známé jako Na Hejtmánce či méně uctivě U sedmi zlodějů, už vyjíždělo pět různých modelů kol a Václav Klement vlastním nákladem vydal první českou původní knihu o cyklistice nazvanou „Příruční kniha pro cyklisty a pro ty, kteří se jimi státi chtí".



Dům číslo popisné 49 v Benátské ulici, odkud vyjížděly první bicykly Slavia

Slavia jízdní kola

1896
—
1905

Zbývalo vybrat vhodný název pro bicykly, které se zatím montovaly z dovážených dílů v dílně o ploše sto dvaceti metrů s pomocí parního stroje o výkonu dvou koní. Václav Laurin i Václav Klement byli vlastenci, a když německá firma nabízí bicykly pod názvem Germania, proč by česká firma nemohla nabídnout bicykl nesoucí název Slavia? Tedy využít středověkého latinského pojmenování pro území obývané Slovany… Nová mladoboleslavská firma se tak nejenom vymezila proti konkurenční společnosti Germania, ale vlastenecky založeným zákazníkům poslala jasný vzkaz. A jen pro doplnění. Známý pražský sportovní klub Slavia byl založen o šest let později – v roce 1892.



Znak Slavia používaný v letech 1896 až 1905

Podle prospektu továrny Laurin & Klement z roku 1896 byly pro velocipedy Slavia použity kvalitní trubky vyráběné společností Weldless-Steel Tube Co. a nejlevnějším modelem tohoto roku bylo kolo „Slavia typ O", ve firemním prospektu označované jako „Jednoduché kolo cestovní". Vážilo přibližně 18 kg, uvezlo jezdce do hmotnosti až 100 kg a bylo prodáváno za 120 zlatých.

„Slavia typ 1", ve firemním prospektu „Kolo cestovní", mělo rám ze stejných trubek, osmadvacetipalcové ráfky s plášti Continental a luxusnější povrchovou úpravu. Šestnáct kilogramů vážící kolo bylo prezentováno jako velmi dobrý cestovní model schopný unést jezdce vážícího až 120 kg. Cena 140 zlatých byla o něco vyšší než u Slavie typ 0.

Označení „Lehké kolo cestovní" nesla „Slavia typ 2" a jako „Nejlepší kolo cestovní" byla označována „Slavia typ 3". Ve výrobním programu nechyběl dokonce ani „Dámské kolo" se sníženou horní rámovou trubkou označované jako „Slavia typ 5", s krytem řetězu a ochranným výpletem zabraňujícím zapletení šatů do zadního kola. Typy 3 a 5 měly shodnou cenovku – 165 zlatých. Dámské kolo" Slavia typ 5b" s luxusnější výbavou bylo ještě o deset zlatých dražší.

To nebylo zrovna málo, sto dvacet zlatých si mohl řemeslník vydělat přibližně za čtvrt roku, ale Václav Klement byl velmi schopný obchodník a už v říjnu roku 1896 zavedl výhodný splátkový prodej podpořený dvouletou zárukou. Obchodní úspěch se promítl do růstu firmy. Na konci roku 1896 vzrostl počet zaměstnanců na dvacítku.

Všechny modely byly průběžně vylepšovány a pro rok 1898 dostaly nové typové označení. Slavia typ 7 tak slovy dobového prospektu představovala „Velmi dobrý stroj jednodušší úpravy", Slavia typ 9 pak „Nejlepší stroj bohaté úpravy" a vrcholem nabídky modelů pro pány byla Slavia typ 11 označená jako „Nejdokonalejší stroj přepychové výbavy".

Kromě úrovně výbavy a zpracování se jednotlivé modely lišily podle únosnosti a odolnosti rámu a jejich typové označení bylo doplněno písmenem a, b nebo c. Takže například pod označením „Slavia typ 7a" bylo nabízeno „Silné cestovní kolo" vhodné pro jezdce s hmotností do 120 kg a určené pro jízdu na špatných cestách. Pro jízdu na cestách s horším povrchem byla určena i Slavia typ 7b, čili podle dobového prospektu „Slabší kolo cestovní", schopné při vlastní hmotnosti 13 kg uvézt jezdce vážícího až 85 kg. Pro sportovce bylo určeno kolo Slavia 7c – „Polozávodní kolo". Sportovec ovšem nesměl vážit víc než 80 kg a 12 kg vážící kolo bylo určeno spíše pro cesty s kvalitním povrchem. Nejlehčím pánským kolem pak byl typ Slavia 11c s hmotností 11 kg.

Ani v roce 1898 nechyběla v nabídce kola určené pro dámy se sníženou horní rámovou trubkou s označením Slavia typ 8, Slavia typ 10 a Slavia typ 12 vzájemně se lišící kvalitou použitých materiálů, výbavou i povrchovou úpravou, přičemž horní rámová trubka nejluxusnějšího provedení Slavia typ 12 byla ozdobena leptanými ornamenty. Kola, s hmotností od 13,5 kg u nejlevnějšího provedení až po 12,5 kg u nejdražšího provedení, byla nabízena za 125 až 170 zlatých.

Novinkou roku 1898 bylo tandemové kolo nabízené ve dvou provedeních jako Slavia typ 13 a Slavia typ 14, přičemž druhý z nabízených strojů byl určen především pro pány, zatímco tandem Slavia typ 13 byl určen pro smíšené dvojice, přičemž přední část rámu i přední sedlo byly převzaty z dámských kol.

Ve čtvrtém roce výroby, v roce 1899, se u pánských kol opět změnilo číselné označení typu. Ze Slavie typ 7 se stala Slavia typ 17, ze Slavie typ 9 se stala Slavia typ 19 a ze Slavie typ 11 byla nově Slavia typ 21. Každý z těchto typů se stále nabízel ve třech různých provedeních – a, b nebo c podle způsobu použití. Zákazník si mohl zvolit kterékoliv provedení, aniž by se měnila cena vybraného modelu. V souvislosti s provedením typu c je z dnešního pohledu možná zajímavé, že bicykly v tomto provedení čili jako „Polozávodní kolo" nebyly vybaveny přední brzdou. Na přelomu devatenáctého a dvacátého století se u závodních a polozávodních bicyklů nejednalo o nic výjimečného

Podobně jako u pánských kol se změnilo označení typu i u bicyklů určených pro dámy, takže ze Slavia typ 8 se stala Slavia typ 18, ze Slavia typ 10 se stala Slavia typ 20 a nejluxusnější provedení dámského kola neslo označení Slavia typ

Exponát firemního muzea
Škoda – Laurin & Klement
Bicykl Slavia typ 17 z roku 1899



22. Zákaznice mohla volit mezi rámem s rovnými nebo prohnutými sníženými trubkami a cena zůstala stejná jako v roce 1898 – Slavia typ 18 stála 125 zlatých, Slavia typ 20 byla prodávána za 150 zlatých, pouze vrcholné provedení Slavia typ 22 bylo o něco dražší, v roce 1899 bylo k mání za 180 zlatých.

Ve výrobním programu zůstal i tandemový bicykl. Verze pro smíšenou dvojici se sníženým předním rámem nesla nové označení Slavia typ 23, zatímco pánské provedení odpovídalo typu 24. Jednotná cena obou modelů činila 280 zlatých.

Výrobní program pro rok 1899 byl rozšířen o bicykly Slavia typ 25 a Slavia typ 26, oba určené pro mládež a vyráběné s rámy ve třech velikostech s průměrem kol 20", 22" a 24". Slavia typ 25 byla určena pro chlapce, a Slavia typ 26 pro děvčata. Kolo pro chlapce stálo 110 zlatých, kolo pro děvčata bylo nabízeno za 85 zlatých.

Nejvýznamnější novinkou roku 1899 v nabídce bicyklů byl model, u něhož klasický řetězový převod na zadní kolo nahradila hnací hřídel. Pánské kolo neslo označení Slavia typ 31 a jako základ pro jeho stavbu byl použit rám z modelu Slavia typ 19. Podobně vzniklo i kolo pro dámy Slavia typ 32 použitím rámu z dámského modelu Slavia č. 20, u kterého byl řetězový převod nahrazen kardanem. Cena obou modelů byla ovšem o něco vyšší než u modelů s řetězovým převodem. Slavia typ 31 stála 190 zlatých a dámská Slavia typ 32 byla ještě o 5 zlatých dražší.

Kromě bicyklů byly součástí výrobního programu i nákladní tříkolky nabízené ve třech verzích s různým provedením rámu. Prostor pro náklad mohl být umístěn vpředu, v tom případě bylo jedno kolo vzadu a dvě kola vpředu, anebo byly k dispozici dvě varianty s úložným prostorem vzadu.

Výroba bicyklů běžela v Mladé Boleslavi souběžně s výrobou motocyklů až do roku 1905. Poslední byl dokončen 8. března roku 1905. V současnosti existující bicykly Slavia dochované v původním stavu by se daly spočítat na prstech jedné ruky. Dva z nich je možné si prohlédnout v muzeích v Mladé Boleslavi a v Přerově nad Labem. Tedy nedaleko od sebe. V Mladé Boleslavi je ve firemním muzeu Škoda vystavován bicykl Slavia typ 17 z roku 1899 a jen některé součástky nejsou původní. Druhý bicykl je k vidění v soukromé sbírce Auto Moto muzeum v Přerově nad Labem, ale v tomto případě se pravděpodobně jedná o bicykl poskládaný z originálních součástek.

Slavia Laurin & Klement motocykly

1899

1910

Výrobní program pro rok 1897 zahrnoval pět různých modelů bicyklů a tři nákladní tříkolky, které se prodávaly více než dobře a původní výrobní prostory už přestávaly stačit. V dubnu roku 1897 se proto firma Laurin & Klement přestěhovala na novou adresu na mladoboleslavském městě do domu, kterému se říkalo U Vodků. Ale ani to nestačilo.

V říjnu roku 1897 zakoupili oba společníci pozemek u silnice mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy a v únoru roku 1898 už byla úředně povolena výstavba nové továrny. Potřebné finanční prostředky se jim u domácích bank nepodařilo získat, a tak i přes ne právě výhodné podmínky využili úvěr od německé Länderbank a část peněz jim půjčili jejich známí a příznivci z Mladé Boleslavi. V srpnu roku 1898 byla dokončena nová budova s plochou 1 100 m² a parními stroji o výkonu třiceti dvou koní. Práci zde získalo čtyřicet jedna zaměstnanců.

Další významnou událostí roku 1898 byla cesta Václava Klementa do Paříže. Navštívil Pařížskou výstavu a v Buloňském lesíku (Bois de Boulogne) uviděl bicykl poháněný motorem umístěným nad předním kolem. Jednalo se o motocykletu bratří Wernerů a Klement neváhal. Jeden stroj koupil a přivezl jej do Mladé Boleslavi.

Jenomže motocykleta měla poněkud vrtošivé jízdní vlastnosti. Díky motoru uloženému nad předním kolem došlo k nežádoucímu posunutí těžiště a problematickou se stala i jízda přímým směrem. Když k tomu přičteme motor prskající horký olej, zapalování pomocí rozžhavené platinové trubičky v hlavě válce, ovládací a seřizovací prvky umístěné u motoru, není se co divit, že návraty ze zkušebních jízd pěšmo vedle porouchaného stroje byly více než časté.



Znak používaný v letech 1905 až 1911

Slavia motocykleta

1899

Pro rok 1899 vydali Laurin s Klementem prospekt nazvaný „Motorová kola", kde je inzerován nejenom přívěsný vozík za motorové kolo a tříkolka s motorem uloženým mezi zadními koly, ale i motorové kolo s pohonnou jednotkou umístěnou nad předním kolem. Novinka výrobního programu nesla označení Slavia typ 40.

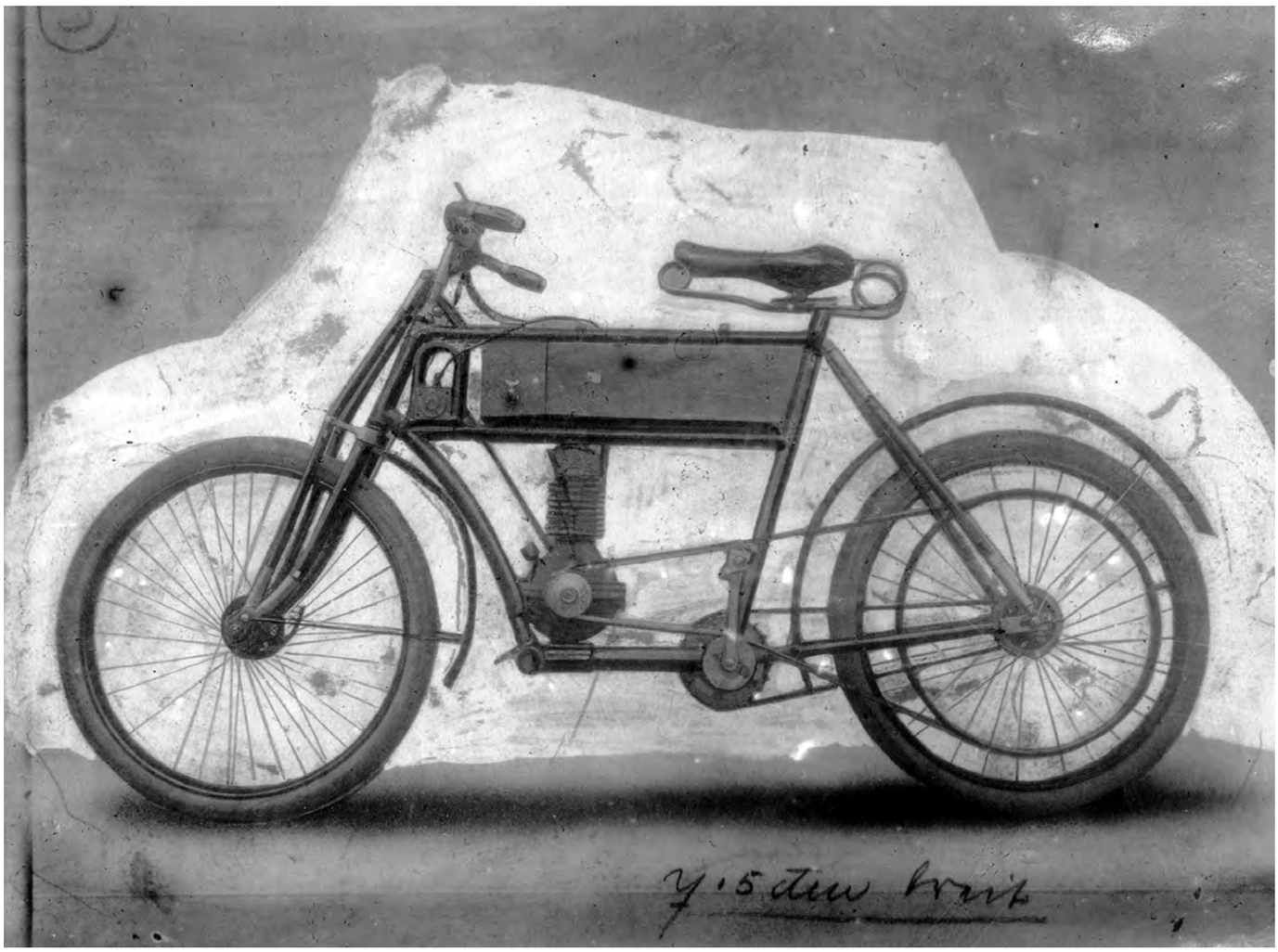
Zatímco v případě tříkolky se s největší pravděpodobností jednalo o výrobek firmy De Dion-Bouton dovezený z Francie, motocykl Slavia 40 byl vylepšenou motocykletou Werner. O motorové kolo nabízené za cenu 480 zlatých však nebyl zájem, a tak zůstalo jen u nabídky v prospektu a nanejvýš dvou vyrobených prototypů. Hlavní náplní výroby zůstala i v roce 1899 jízdní kola a mezitím se dál pracovalo na vylepšení motorové dvoukolky.

Umístění pohonné jednotky nad předním kolem se ukázalo jako slepá ulička, stejně jako ovládací prvky umístěné u motoru a zapalování platinovou trubičkou zahřívanou plamenem. Na řešení těchto problémů se začalo pracovat už koncem roku 1898. Tehdy vznikly návrhy na vhodnější umístění motoru a na přelomu let 1898 a 1899 byla navržena koncepce uložení motoru ve zcela novém rámu.

Dalším krokem bylo nahrazení nespolehlivého zapalování, u kterého i přes zakrytí plamínku docházelo k jeho častému zhasínání. Náhradou mohlo být elektrické zapalování. Jako nejdostupnější a nejspolehlivější se zdálo být nízkonapěťové odtrhové elektromagnetické zapalování, které společnost Roberta Bosche nabízela v provedeních pro stacionární motory, automobily i motorové dvoukolky. Jenomže bylo velké a drahé, navíc s dlouhými dodacími lhůtami.

I přes uvedené nedostatky jedno zapalování Robert Bosch putovalo do Mladé Boleslavi. Na jeho úpravách, tak aby jej bylo možné bez potíží vestavět do rámu motorového kola, se nepodařilo se společností Robert Bosch dohodnout a stejně tak nebylo možné smlouvat ani o jeho nižší ceně. Nezbylo než vyvinout vlastní zapalování. To se také povedlo a brzy byly na světě první prototypy se zapalováním umístěným zatím ještě nad motorem, který sice konstrukčně vycházel ze stavby motorů De Dion Bouton, ale i on byl vyvinut a vyráběn v Mladé Boleslavi.

Prototyp motorového kola společnosti Laurin & Klement z roku 1899. Zatím ještě se zapalováním umístěným nad motorem



Slavia typ A a typ B

1899—1903

18. listopadu roku 1899 na cyklistické dráze v Praze Bubnech měl oficiální premiéru výsledek vlastního vývoje mladoboleslavské firmy Laurin & Klement v podobě hned dvou verzí motorové dvoukolky. Stejně jako souběžně vyráběné bicykly nesly obchodní značku Slavia.

Slabší Slavia typ 1 byla poháněna jednoválcovým vzduchem chlazeným motorem o výkonu jeden a čtvrt koně. Slavia typ 2 byla o něco výkonnější – jeden a tři čtvrtě koně. Od roku 1900 pak byl slabší model nabízen za 460 zlatých a silnější za 500 zlatých. Přepravní kapacitu obou modelů bylo možné zvětšit pomocí přívěsných vozíků v cenách od osmdesáti do sto čtyřiceti zlatých.

V roce 1900 byl už slabší model označen jako Slavia typ A, výkonnější model jako Slavia typ B. Někdy jsou tyto motocykly označovány jako Slavia TA nebo TB podle písmen na pravé straně bloku motoru. Motor typu A o objemu 184 cm³ měl stále výkon 1,25 k (0,9 kW), výkonnější Slavia typ B měla objem vzduchem chlazeného jednoválce 240 cm³ a výkon byl tím pádem 2 k (1,5 kW). Výfukový ventil byl řízen vačkou jako u ventilového rozvodu SV, sací ventil byl automaticky otevíraný proti tahu uzavírací pružiny pod tlakem během sání. U prvních strojů bylo mazání v obou případech ztrátové pomocí olejové maznice, která byla u později vyráběných strojů nahrazena olejovou nádrží s ruční pumpičkou. Pohonnou směs připravoval odpařovací karburátor a zapalování do roku 1901 mělo nízkonapěťový induktor s kývavou kotvou, pak byl montován induktor s otočnou kotvou.

Převodovka i spojka chyběly a motor byl přímo spojen se zadním kolem nejdříve prostřednictvím kožené šňůry, která byla zhruba po roce nahrazená plochým koženým řemenem. Pákou dekompresoru na řídítkách se kromě bohatosti pohonné směsi ovládal i výfukový ventil. Motocykl se startoval roztlačením, během kterého musel být výfukový ventil otevřený. Po dosažení potřebné rychlosti jezdec naskočil, uvolnil dekompresor a nastavil plyn. Pomocí páky dekompresoru se během jízdy upravovaly i otáčky motoru, protože ovládání odpařovacího karburátoru umístěného ve stejné krabici pod sedlem jako palivová nádrž nebylo jednoduché. Páry z odpařovacího karburátoru se ve směšovacím kohoutu mísily se vzduchem, a tak jezdec musel během jízdy ovládat i kohout, protože podle otáček motoru se muselo měnit i jeho nastavení, jinak se motor zastavil. K zastavení motocyklu sloužil dekompresor a také nepříliš účinná pásová brzda ovládaná pákou na řídítkách. Ta zpočátku působila na náboj předního kola, avšak již velmi brzy byla přemístěna na náboj zadního kola.

Rozvor mezi šestadvacetipalcovými koly byl u obou modelů 1 325 mm, slabší model Slavia typ A vážil 50 kg a byl schopen dosáhnout nejvyšší rychlosti až 30 km/h, silnější Slavia typ B měl hmotnost o 5 kg větší, ale byl schopen jet až 40 km/h.

Oba motocykly vzbudily zaslouženou pozornost, ale skutečných zájemců o prodej se mnoho nenašlo. Václav Klement proto vyrazil za obchody za hranice. Nejdříve do Německa, a ještě v první polovině roku do Anglie. V Německu získal třicet pět závazných objednávek a v Anglii podepsal smlouvu na dodávku sto padesáti motocyklů.

Aby bylo možné jednoznačný obchodní úspěch dotáhnout do konce, musí se motocykly nejdříve vyrobit, a to znamená spoustu materiálu za nemálo peněz. A těch se nedostávalo. Úvěr se získat nepodařilo, motocykl nebyl považován za produkt se zaručenou návratností investice, a tak s půjčkou vypomohli známí a příznivci značky Laurin & Klement. Sto padesát motocyklů Slavia typu B putovalo pod značkou Hawetson za svými zákazníky do Anglie a o budoucím výrobním programu bylo rozhodnuto.

Václav Klement prodal své knihkupectví a utržené peníze investoval do výroby. Společnému podniku věřil a není divu. Motocykly Laurin & Klement získaly na mezinárodní výstavě ve Frankfurtu nad Mohanem v roce 1900 první cenu a zlatou medaili. Ve stejném roce už v mladoboleslavské továrně pracovalo šedesát osm zaměstnanců a společnost Laurin & Klement mohla zlevnit nejenom své bicykly nyní nabízené v rozmezí od 78 do 140 zlatých, ale i oba typy motocyklů. Slabší Typ A byl nabízen za 420 zlatých a silnější Typ B za 445 zlatých. Typ A byl vyráběn v rozmezí let 1899 až 1901 a celkem bylo postaveno něco málo přes dvě stě kusů. Typ B vydržel ve výrobě až do roku 1903 a celkem vzniklo přibližně 540 strojů.

Finální provedení – Slavia typ A z roku 1899



Slavia typ C

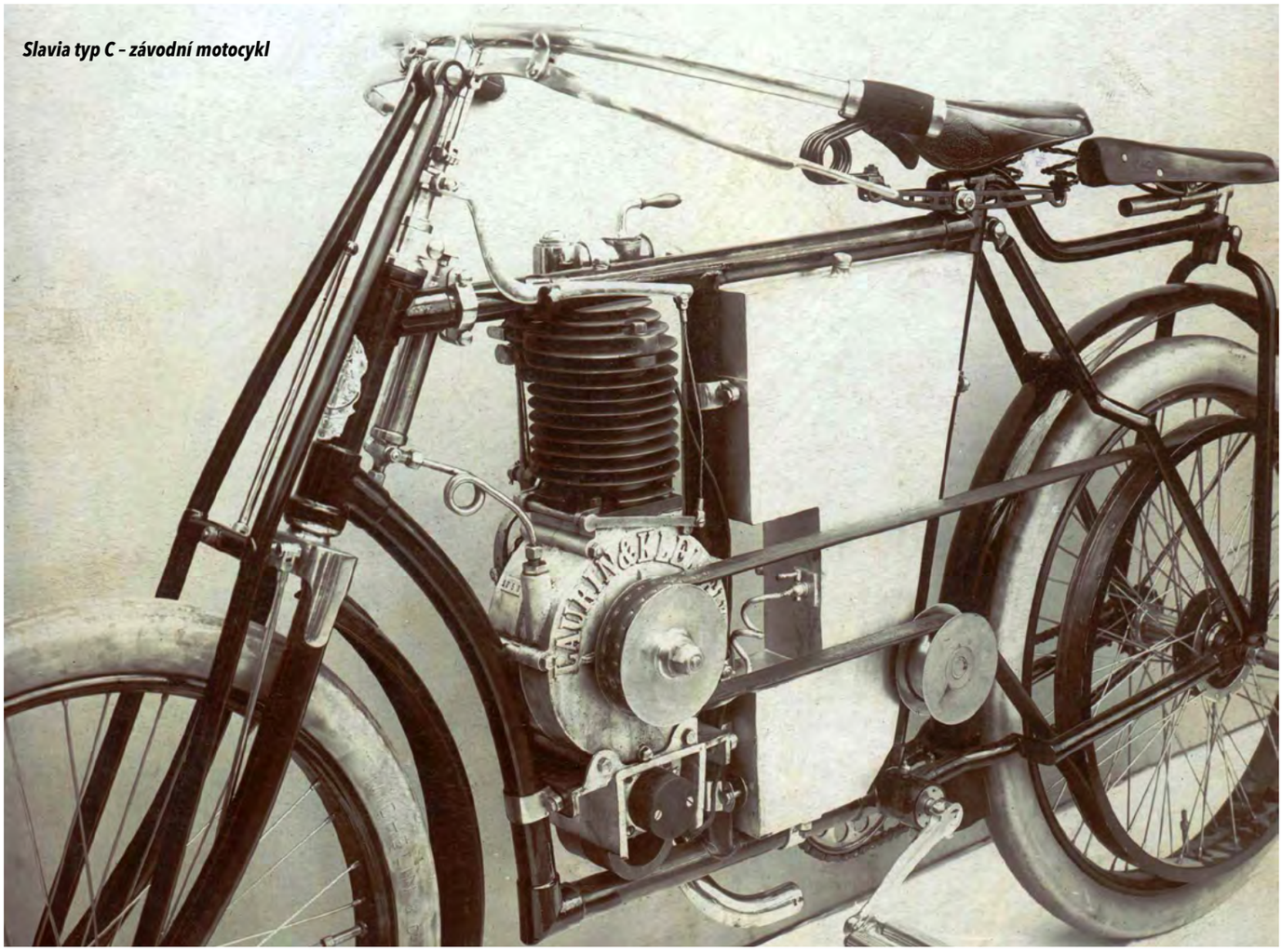
1901—1904

Výroba slabší Slavie typ A byla ukončena už po dvou letech v roce 1901. Pánové Laurin a Klement uvedli na trh další model označený jako Slavia typ C, který ve výrobním programu představoval sportovní variantu motorové dvoukolky a byl doporučován zájemcům o závodní stroj.

Jeho jednoválcový motor měl objem zvýšený na 511 cm³ a disponoval výkonem 3 k (2,5 kW). Motocykl vážil 70 kg a měl rozvor kol 1 350 mm, o něco delší než předchozí modely. Stejně jako ostatní motocykly Slavia měl hnací řemen vedený přes kladku, která se později používala už jen u slabších modelů. Díky ní se zvětšila plocha styku řemenice s hnaným kolem a snižovala se tak možnost jejího prokluzování. Ke speciální „závodnické" výbavě dodávané na přání patřilo i druhé sedadlo, které nebylo určeno pro spolujezdce, ale pro zaujetí aerodynamičtější polohy jezdce a současně i ke snížení těžiště.

V roce 1901 získaly motocykly Laurin & Klement ocenění nejenom na Všeobecné sportovní výstavě v Praze, ale i na Mezinárodní automobilové výstavě ve Vídni a Mezinárodní výstavě automobilů v Hamburku. Václav Klement si brzy uvědomil, že ještě větší publicitu než ocenění získaná na výstavách a veletrzích může přinést účast a zejména umístění na předních místech ve sportovních podnicích. Proto se rozhodl přihlásit jejich motocykl k účasti na mezinárodním automobilovém a motocyklovém závodě Paříž–Berlín, který se jel 27. – 29. června roku 1901.

Do Paříže vyrazil Václav Klement s prvním továrním závodníkem Narcisem Podsedníčkem a motocyklem Slavia typ C, který byl zkušebně vybaven pohonem zadního kola prostřednictvím řetězu namísto standardně montovaného koženého pásu. Kvůli obavám o výdrž pneumatik na nepříliš kvalitním povrchu cest, po kterých trať závodu vedla, vložil Podsedníček mezi plášť a duši látkový pás. Vzhledem k omezeným finančním prostředkům si totiž nemohli dovolit náhradní pneumatiky, natož servisní doprovod. Jeho nápad se osvědčil, pneumatiky vydržely, zato byly potíže s hnacím řetězem, který se trhal. Přesto dokázal Podsedníček dojet do cíle jako první. Jenže do Berlína dojel ve tři hodiny ráno a pořadatelé v tu dobu už spali. Nechal si tedy svůj příjezd potvrdit strážníkem, tím ale nedodržel podmínky závodu a byl diskvalifikován. Vítězem se stal Francouz Riviera. Žádný další závodník na motocyklu do cíle nedorazil, a i přes diskvalifikaci byl Narcis Podsedníček morálním vítězem závodu a Laurin s Klementem se rozhodli v účasti v závodech pokračovat. Celkem bylo vyrobeno třicet pět závodních strojů Slavia typ C.



Slavia typ C – závodní motocykl

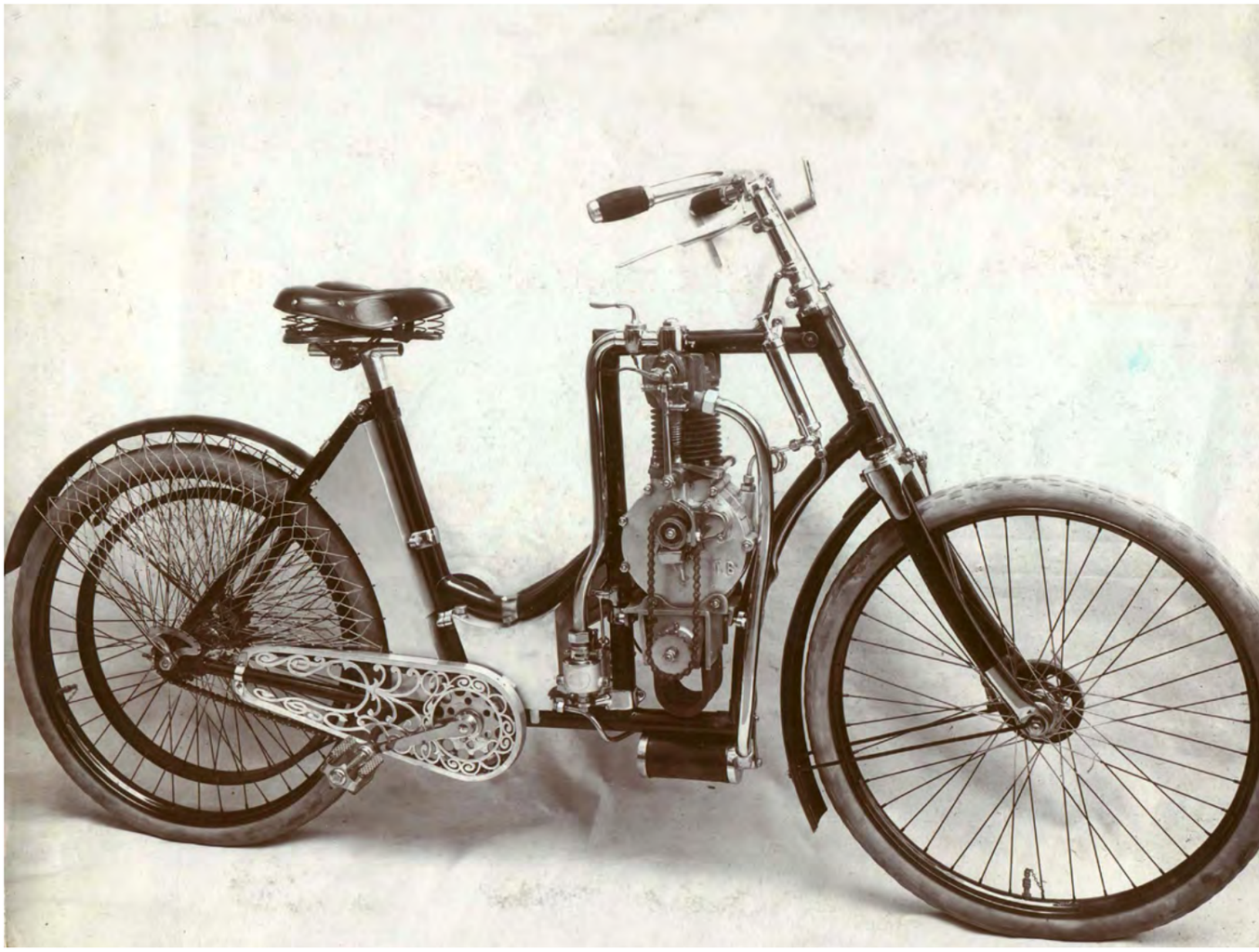
Slavia typ BB, BD, CT

1902—1904

V roce 1902 vznikla celá řada nových modelů. Jako prototyp byl dokonce postaven i dvouválcový model Slavia Typ BB. Motocykl s válci uloženými napříč se však do sériové výroby nedostal.

Novinkou roku 1902 byl motocykl Slavia typ BD uvedený na trh jako stroj určený pro dámy. Jednoduchý trubkový rám stejného provedení jako u Slavie typ B byl pouze upraven tak, že horní rovná rámová trubka byla nahrazena prohnutou trubkou, aby se dámám v sukních snadněji nasedalo. Jako pohonná jednotka byl původně použit jednoválcový motor o objemu 240 cm³ o výkonu 2 k (1,5 kW) poháněj ící i standardní Slavii typ B. Se zahájením výroby další novinky roku 1902, motocyklu Slavia typ BZ, byla Slavia typ BD osazena novým motorem s obsahem 331 cm³ o výkonu 2,5 k (1,8 kW) a s rozprašovacím karburátorem namísto původního odpařovacího karburátoru. Dámský model Slavia typ BD měl rozvor 1 350 mm a při hmotnosti 55 kg dosahoval největší rychlosti až 40 km/h. O dámský motocykl nebyl velký zájem a bylo vyrobeno jen pět kusů, které mohly být od roku 1903 dodávány i s tlumiči přední vidlice a rámem se sníženým uložením motoru jako u Slavie typ BZ. V roce 1905 už v nabídkovém katalogu tento model uváděn nebyl.

Laurin s Klementem se od samého začátku výroby motocyklů snažili uvést na trh stroj, který by umožnil přepravu dvou osob. Kromě nabídky různých přípojných vozíků experimentovali i s umístěním sedadla spolujezdce nad přední kolo anebo nabízeli i životaschopnější tricykly se sedadlem umístěným mezi předními koly. Jedním z produktů této snahy byl tandemový motocykl z roku 1902 označovaný jako Slavia typ CT, pro jehož stavbu byl použit jako základ typ C s rámem prodlouženým směrem dozadu, který mohl být v provedení jak pro dva pány, tak pro pána a dámu. Ve druhém případě byla horní rovná trubka nahrazena prohnutou trubkou pro snadnější nasedání dámy.



Slavia typ BD v původním rámu odpovídajícímu Slavii typ B

Slavia typ BZ, BZP, BZN

1902—1905

Nejvýznamnější novinkou roku 1902 byl motocykl Slavia typ BZ, který sice vycházel z původní Slavie typ B, ale přinášel celou řadu novinek, z nichž nejvýraznější byl nový rám motocyklu s charakteristickým prohnutím pod motorem. Oproti starší Slavii typ B nebyl motor na spodní části uchycen nad rámovou trubkou, ale pod ní. Nahoře byl motor uchycen za hlavu válce ke krátké vodorovné trubce. Těžiště motocyklu bylo tím pádem nižší, což společně s rozvorem kol prodlouženým na 1350 mm přineslo o poznání lepší jízdní vlastnosti. Nižší uložení motoru umožnila i další novinka roku 1902, rekonstruovaný magnetický induktor nízkonapěťového zapalování s menšími podkovovitými magnety.

Úpravami prošel i jednoválcový motor s rozprašovacím karburátorem, který měl blok o průměru 195 mm, zatímco motorový blok z modelu Slavia typ B měl průměr 180 mm. Zvětšil se i objem válce, ze kterého byla odstraněna dvě spodní chladicí žebra. Vrtání i zdvih měly nyní stejnou hodnotu – 75 mm a objem byl 331 cm³, takže výkon vzrostl na 2,75 k (2 kW) a 58 kg vážící motocykl mohl dosáhnout nejvyšší rychlosti 60 km/h. Nově byla olejová nádržka situována přímo nad motorem, což představovalo změnu oproti Slavii typ B, u níž se nacházela ve spodní části palivové nádrže. Dalšími změnami bylo například zvětšení pásové brzdy na předním kole anebo příplatkové ovládání předstihu zážehu. Slavia typ BZ také už obvykle neměl montovanou napínací kladku hnací řemenice.

Přestože Laurin s Klementem uváděli Slavii typ BZ jako novinku pro rok 1903, její výroba byla zahájena už v červnu roku 1902 a první zákazníci si své stroje odváželi v druhé polovině téhož roku. Slavia typ BZ byla doporučována i pro jízdu s přívěsným vozíkem a jako jeden z prvních motocyklů v Rakousku-Uhersku byla na konci roku 1903 nabízena i v kombinaci s postranním vozíkem.

Slavia typ BZ se uplatnila také ve sportovních podnicích a vznikly i verze s vodou chlazenými



Slavia Typ BZ – stroj na snímku svým provedením odpovídá prototypu z první poloviny roku 1902

válci určené pro účast v závodech. Prvního úspěchu s tímto strojem dosáhl Václav Klement v závodě do vrchu Exelberg, kde dojel na prvním místě v kategorii do 50 kg a na druhém místě se v témže závodě umístil Narcis Podsedníček.

Na dálkovou jízdu Paříž–Vídeň vyslala továrna v roce 1902 rovnou tři závodní stroje s jezdci Podsedníčkem, Rieglem a Dietrichem. Na start závodu se postavilo 137 automobilů a 14 motocyklů většinou francouzské provenience. Ve třídě motocyklů dorazili do cíle pouhé čtyři stroje, přičemž jako čtvrtý dojel Riegl a pátý Podsedníček, který jako jediný dokázal bez cizí pomoci vyjet na vrch Alberg a jako jediný neměl být diskvalifikován. Ale pořadatelé, s ohledem na počet motocyklistů i většinu automobilistů, kteří by vrch bez cizí pomoci nevyjeli, tuto část trati do závodu nezapočítali.

Na našem území pořádal první závod motocyklů, ještě jako součást cyklistického závodu, poděbradský klub cyklistů 31. srpna roku 1902 na trati Poděbrady – Hradec Králové přes Turnov, Jičín a zpět. První tři místa obsadili Narcis Podsedníček, Josef Zahrádka a debutant Václav Vondřich. Všichni na strojích Slavia.

Slavia typ BZ byla v letech 1902 až 1904 nosným modelem výrobního programu. Celkem bylo vyrobeno 690 strojů prodávaných za 1 200 rakousko-uherských korun, a ještě v roce 1905 byly poslední kusy doprodávány za 950 korun.

Kolem Vánoc roku 1902 se objevil další model Slavia typ BZP kombinující rám Slavia typ BZ s motorem Slavia typ B. Od modelu Slavia typ BZ se tento model lišil kromě motoru i umístěním olejové nádržky pod palivovou nádrží a montáží kladky napínající hnací řemenici. Motocykl byl v nabídce pouze v roce 1903 a celkem bylo vyrobeno asi sedmdesát pět strojů Slavia typ BZP.

Nic nesvědčí o překotnosti vývoje motocyklové techniky na počátku dvacátého století více, než rychlý sled po sobě jdoucích novinek uváděných společností Laurin & Klement na trh. Motocykly byly vylepšovány v zásadě průběžně a tomu odpovídá i další model, který programovou nabídku doplnil v roce 1903 s označením Slavia typ BZN. Představoval jakýsi přechodný model mezi Slavií typ BZ a připravovanou Slavií typ L. Kombinoval upravený rám Slavia typ BZ s novým jednoválcovým motorem s objemem válce zvýšeným na 353 cm³, kterého bylo dosaženo zvětšením zdvihu ze 75 mm na 80 mm. Vrtání zůstalo stejné jako u předchozí Slavie typ BZ – 75 mm. Výkon motoru byl 3 k (2,5 kW) a 60 kg vážící motocykl mohl dosáhnout nejvyšší rychlosti až 50 km/h. Stejně jako dosud vyráběné modely nebyl ani stroj Slavia typ BZN vybaven spojkou a převodovkou. Oproti Slavii typ BZ byl motocykl Slavia typ BZN vybaven pákou umožňující nastavení předstihu už jako součástí základního vybavení a na přání byl dodáván i mechanicky řízený sací ventil.

V roce 1903 mohly být všechny vyráběné modely vybaveny příplatkovým odpružením přední vidlice a za příplatek byla i přídavná palivová nádrž zvětšující dojezd o 80 km. Motocykl Slavia typ BZN byl nabízen stejně jako Slavia typ BZP pouze v roce 1903 a celkem bylo postaveno deset strojů prodávaných za 1 050 rakousko-uherských korun.

Přibyly rovněž další úspěchy na výstavách. V roce 1903 získaly motocykly Slavia zlatou medaili na výstavě ve Vídni a také státní cenu ministerstva obchodu. A samozřejmě Václav Klement dál nasazoval motocykly Slavia do závodů. V závodě do vrchu Exelberg dojeli v roce 1903 na prvním a druhém místě tovární jezdci František Toman a Narcis Podsedníček. V polovině září téhož roku v závodě do vrchu Semmering zvítězil Václav Vondřich, na dalších místech dojeli Toman a Podsedníček. Celkem motocykly Slavia v roce 1903 startovaly ve třiceti čtyřech závodech a ve třiceti dvou případech dojely na prvním místě. Navíc vynikaly až neuvěřitelnou spolehlivostí. Do cíle dojely v osmdesáti šesti případech z osmdesáti sedmi startů.

Laurin&Klement typ L, LW

1904—1910

V roce 1903 byla továrna Laurin & Klement rozšířena o prostory pro montáž motorů, novou klempírnu a kovárnu, takže celková plocha se rozrostla na 3 000 m² a na 118 obráběcích strojích tu pracovalo 204 zaměstnanců. O rok později byla továrna Laurin & Klement vybavena novými obráběcími stroji Loewe určenými pro přesnou výrobu válců. Ve stejném roce uzavřeli Laurin a Klement licenční smlouvu s firmou, která byla svým způsobem odpovědná za vznik dílny na opravy a výrobu bicyklů v Mladé Boleslavi. Šlo totiž o společnost Seidel & Naumann, která projevila vážný zájem o licenci na výrobu motocyklů Slavia. Ty pak byly prodávány pod obchodní značkou Germania.

V roce 1904 už v nabídce nefigurovaly modely Slavia BZ, BZP ani BZN. Jejich místo zaujal Laurin & Klement typ L a i v celosvětovém měřítku jeden z prvních dvouválcových motocyklů – Laurin & Klement typ CC. Motocykly vyráběné od roku 1904 totiž už nenesly značku Slavia, ale Laurin & Klement.

Právě jednoválcový Laurin & Klement typ L se měl stát nejprodávanějším motocyklem mladoboleslavské továrny. Do poloviny roku bylo vyrobeno 3 946 motocyklů Slavia a Laurin & Klement a z toho bylo 965 motocyklů Laurin & Klement typ L. V hierarchii značky zastával tento typ pozici spolehlivého cestovního stroje, který byl nabízen rovnou ve třech provedeních podle objemu motoru jako typ L75, L80 a L85 přičemž číslo v označení modelu znamenalo hodnotu vrtání válce. Zdvih měl hodnotu 90 mm, 100 mm a 108 mm, takže zákazník si mohl vybrat mezi jednoválcem o objemu 397 cm³, 502 cm³ a 633 cm³, jejichž výkon se pohyboval v rozmezí 3 k (2,5 kW) až 4 k (2,9 kW). Motocykl s rozvorem kol 1 350 mm vážil 63 až 65 kg a dosahoval největší rychlosti 50 km/h, 60 km/h a v nejsilnější verzi až 70 km/h.

Jednalo se o obchodně jednoznačně úspěšný motocykl, který vydržel v nabídce až do roku 1910

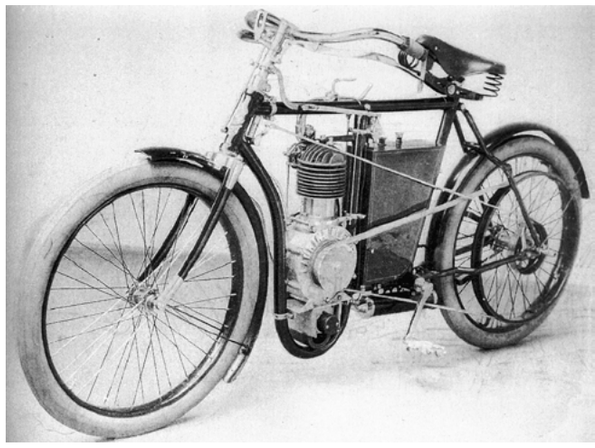
a během této doby byl průběžně vylepšován. Od roku 1905 mohl mít motor i ventilový rozvod typu SV, za příplatek byla nabízena, stejně jako pro model Slavia typ BZ, třecí spojka v řemenici motoru a od roku 1906 mohl být typ L vybaven nábojem zadního kola s třecí spojkou a dvoustupňovým planetovým převodem. K příplatkovému vybavení patřil i ventilátor zlepšující chlazení motoru, několik kusů bylo vybaveno vysokonapěťovým zapalováním se zapalovací svíčkou a od roku 1907 pohonem zadního kola klínovým řemenem. Podobně mohl být standardně dodávaný odpařovací karburátor nahrazen rozprašovacím karburátorem.

V prospektech společnosti Laurin & Klement byl typ L uváděn jako „…cestovní stroj luxusní výpravy, kterého při nevelké změně rámu a převodu i jako polozávodního stroje použíti lze. Vhodný pro zvlášť těžké jezdce a zcela hornaté krajiny".

Ještě širší možnosti použití nabízel Laurin & Klement typ LW, přičemž písmeno W znamenalo Wasser, tedy voda. Motocykl byl totiž vybaven vodním chlazením. Šlo v podstatě o model L85 jehož válec o objemu 633 cm³ byl chlazený vodou. V porovnání s výchozím typem L80 sice u vodou chlazeného modelu LW mírně vzrostla celková hmotnost na 68 kg, avšak jeho výkon se nijak nezměnil. Hlavním důvodem použití vodního chlazení nebylo totiž zvýšení výkonu, ale možnost využití motocyklu jako statického zdroje energie k pohonu různých strojů v hospodářství. Kromě toho byl motocykl zejména ve výkonnějších verzích doporučován k provozu s postranním vozíkem anebo jako tříkolka se sedadlem mezi předními koly, v tom případě bylo vodní chlazení pro namáhanější motor více než vhodné. Navíc díky třecí spojce a dvoustupňové planetové převodovce už nebylo nutné stroj roztlačit na potřebnou rychlost a motor bylo možné nastartovat i u stojícího stroje, což bylo výhodné právě u tříkolek anebo u motocyklů spojených s postranním vozíkem.

Celkem nakonec vzniklo jen deset strojů typu LW s vodním chlazením. Posledních čtrnáct strojů Laurin & Klement typu L bylo dokončeno v červenci roku 1910.

Po tříkolce Slavia De Dion Bouton nabízené v letech 1899 až 1901, která uvezla jen řidiče a náklad, anebo možnosti namontovat namísto předního kola přívěsný dvoukolový vozík schopný uvézt jednoho cestujícího (případně náklad do 200 kg), byla v roce 1905 nabízena třetí verze tříkolového vozidla postaveného na základě typu LW s vodou chlazeným motorem. Objem válce s hodnotami vrtání a zdvihu 95 × 110 mm vzrostl na 780 cm³ a výkon už byl 5 k (3,7 kW). Rozvor byl 1 650 mm a lavice umístěná mezi předními koly s rozchodem 1 150 mm byla schopná uvézt dva cestující, nebo 200 kg nákladu v krytém nákladním prostoru. Tuhá přední náprava byla odpružena dvojicí listových per a stroj byl schopen dosáhnout rychlosti 40 km/h. V nabídce tříkolka vydržela až do roku 1911.



Laurin & Klement typ L



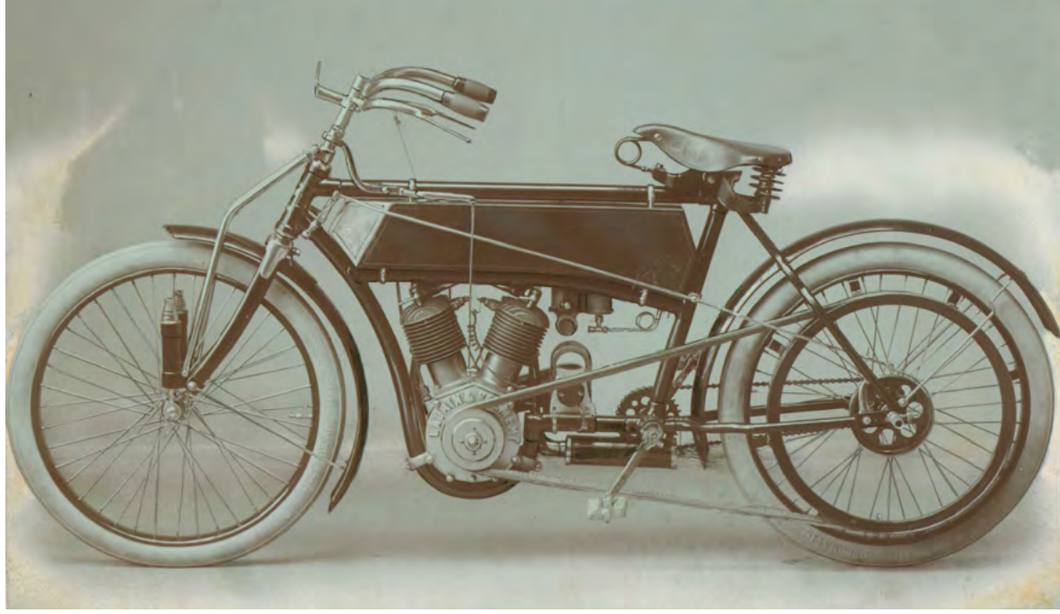


Laurin & Klement typ LW

Tříkolka Laurin & Klement typ LW pro řidiče
a dva cestující sedící na lavici mezi předními koly

Laurin&Klement typ CC, CCD, CCR a CCRW

1904—1910



Laurin & Klement typ CCD na obrázku z prospektu z roku 1912 má nový rám z konce výroby, rozprašovací karburátor a příplatkovou palivovou nádrž umístěnou nad motorem

Pokud byl motocykl Laurin & Klement typ L představitelem solidního cestovního motocyklu, pak další stroj, který v roce 1904 obohatil výrobní program, představoval skutečnou špičku. Dvouválcová pětistovka typ CC se stala základem pro stavbu legendárních závodních speciálů Laurin & Klement. Brzy po ní z mladoboleslavské továrny vyjel typ CCD a prototyp označený jako CCR, který v roce 1905 ovládl motocyklové závody v celé Evropě. Stejně jako u typu L nechybělo ani provedení CCRW s vodou chlazenými válci.

Prvním z řady dvouválcových motocyklů Laurin & Klement typ CC měl objem válců 491 cm³ a výkon 3 k (2,5 kW). Motocykl vážil 65 kg a dosahoval rychlosti 70 km/h. V rozmezí let 1904 až 1906 bylo vyrobeno 165 motocyklů tohoto typu.

Nejprodávanějším dvouválcem z Mladé Boleslavi byl následující typ CCD. Jeho motor měl zpočátku objem válců 544 cm³, později zvýšený na 615 cm³. Výkon byl už 4 k (2,9 kW) a 66 kg vážící stroj dosahoval rychlosti 75 km/h. Laurin & Klement typ CCD byl vyráběn v letech 1904 až 1907 a celkem vzniklo 675 strojů.

Nejvýkonnějším modelem byl typ CCR, od kterého byly odvozeny tovární závodní speciály. Jeho dvouválec měl objem 812 cm³ a výkon 5 k (3,7 kW), takže 76 kg vážící motocykl bez problémů dosahoval rychlosti až 85 km/h. Ze všech dvouválců Laurin & Klement vydržel ve výrobním programu nejdéle. Od roku 1904 až do roku 1910 a celkem bylo vyrobeno asi 550 strojů. Tento model byl dodáván také s vodním chlazením jako typ CCRW. Vyráběl se pouze jeden rok a brány továrny opustilo dohromady jen pět kusů.

Tovární závodní speciály v letech 1905 až 1907 odvozené od typu CCR měly objem zvýšený na 692 cm³ a 940 cm³. Rozvor byl u všech tří dvouválců 1 380 mm a pásová brzda působila na zadní kolo.

Stejně jako u předchozích modelů měly válce automatické sací ventily a postranní výfukové ventily, pohonnou směs připravoval odpařovací karburátor, který mohl být od roku 1907 nahrazen rozprašovacím karburátorem. Podobně jako u jednoválcových motocyklů typ L bylo od roku 1905 možné nízkonapěťové zapalování nahradit vysokonapěťovým zapalováním se zapalovací svíčkou, ale tuto možnost využilo jen málo zákazníků. Od roku 1905 byla k dispozici příplatková třecí spojka v řemenici u motoru a od roku 1906 náboj zadního kola s třecí spojkou a dvoustupňovou planetovou převodovkou. Ve stejném roce bylo možné zlepšit chlazení pomocí ventilátoru. Dvanáct strojů typu CCR se v září roku 1910 stalo posledními motocykly vyrobenými společností Laurin & Klement.

A samozřejmě i v sezóně 1904 se závodilo. Motocykly Slavia a nově i Laurin & Klement neměly konkurenci nejenom doma, ale ani v zahraničí. To vedlo k tomu, že Rakouské sdružení motocyklistů vyzvalo firmu Laurin & Klement, aby svými motocykly reprezentovala Rakousko v mezinárodním závodě o Gordon Bennettův pohár ve Francii.

Na přípravu musely stačit pouhé tři týdny, ale 18. září roku 1904 vyrazila do Francie výprava vedená Václavem Klementem. Kromě továrních jezdců Františka Tomana a Václava Vondřicha patřil k výpravě i náš tehdejší nejlepší motoristický novinář Vilém Heinz v roli delegovaného zástupce mezinárodní jury. K dispozici měli dva závodní speciály původně připravované pro závod do vrchu Semmering. Jenomže trať na Semmeringu měřila jen několik kilometrů, zatímco ve Francii musely motocykly vydržet na trati dlouhé 54 km, kterou absolvovaly v běžném provozu celkem pětkrát. Pravidla závodu navíc vyžadovala, aby motocykly měly přední brzdu a tlumič výfuku, což oba stroje postrádaly. Nezbylo než motocykly alespoň provizorně upravit na místě závodu.

Samotný závod měl dramatický průběh, který skvěle popsal Adolf Branald v románu Dědeček automobil. Jezdci se museli potýkat s prašnými cestami, které místní fanoušci „upravili" hrstmi hřebíků rozesetými po trati. Na propíchnutou pneumatiku doplatil spolu s dalšími pěti jezdci i Václav Vondřich, který jel ještě ve třetím kole za vedoucím Francouzem Demesterem. Kvůli propíchnuté pneumatice havaroval a prorazil palivovou nádrž. I tak dokázal jako jeden z pěti jezdců dojet do cíle, ale překročil o necelých devatenáct minut časový limit šesti hodin a byl diskvalifikován. Na druhém místě dojel František Toman, který po havárii ztratil sedadlo a závod dokončil jen se sedlovou trubkou obalenou čepicí. Kromě zisku druhého místa zajel i nejrychlejší čas na jedno kolo průměrnou rychlostí 79,4 km/h. Mezi pěti jezdci, kteří závod dokončili, byli tři Francouzi a dva Češi. K tomuto úspěchu Václav Vondřich ještě přidal druhé místo z říjnového závodu v Padově, kde s dvouválcem o výkonu tří koní dosáhl rychlosti 102 km/h.

V roce 1905 továrna Laurin & Klement v Mladé Boleslavi dál rostla. Na konci roku už zabírala plochu 8 000 m², počet obráběcích strojů vzrostl na 170 a zaměstnanců už bylo 355. A znovu se závodilo a znovu se jelo do Francie na trať v okolí Dourdanu.

Závod Coupé Internationale, který se jel 25. června roku 1905, byl stejně jako v roce 1904 jakýmsi neoficiálním mistrovstvím světa. Zbývalo vybrat vhodné jezdce. O účasti Františka Tomana bylo rozhodnuto už předem s ohledem na jeho úspěšné vystoupení v roce 1904. O dalších dvou závodnících

rozhodl květnový závod na okruhu v Pacově. Na prvním místě tady dojel do cíle Eduard Nikodém na stroji Puch, druhý dojel Václav Vondřich. Jako náhradník jel Oskar Kafka. Výpravu doplnil mistr Tuta a Podsedníček, vedoucím nemohl být nikdo jiný než Václav Klement.

Po loňských zkušenostech se František Toman a Václav Vondřich vybavili koženými brašnami, ve kterých si na zádech vezli nejnutnější nářadí a náhradní díly. A už týden před závodem začali na cestách v okolí Dourdanu trénovat. Na silnějším stroji typu CCR s objemem zvýšeným na 903 cm³ startoval František Toman, na slabším dvouválci o objemu 693 cm³ startoval Václav Vondřich. Podle pravidel závodu musely být stroje vybaveny pouze součástkami vyrobenými v zemi svého původu, a právě tady nastala potíž. Během tréninku byly pneumatiky opotřebované a nové do startu samotného závodu nebyly z Rakouska doručeny. To se stalo osudným Františkovi Tomanovi. Jeho pneumatiky nevydržely a hned v prvním kole musel ze závodu odstoupit.

Václav Vondřich sice startoval do závodu jako poslední z dvanácti účastníků, ale už během prvního kola se propracoval na druhé místo, pouhých 18 vteřin za vedoucího Demestera. Do cíle pak dorazili jen tři jezdci a na prvním místě s náskokem 9 minut před Demesterem a půl hodiny před třetím v cíli Francouzem Giupponem dojel Václav Vondřich, který si od diváků kvůli brašně na zádech vysloužil přezdívku „cestující kovář".

Francouzský úspěch motocyklů Laurin & Klement vedl k tomu, že francouzská firma Alcyon požádala o licenční výrobu motocyklů Laurin & Klement a z Václava Vondřicha se stal národní hrdina, na jehož počest slavný kolínský kapelník František Kmoch složil kvapík „Na motoru".

Éra úspěšných závodních motocyklů Laurin & Klement skončila v roce 1906. Podle pravidel Coupé Internationale se totiž měl jet následující ročník v zemi vítěze. Francouzi ovšem odmítli startovat na Pacovském okruhu a rozhodli se založit nový mezinárodní závod nazvaný Grand Prix Internationale. Pro Václava Klementa jejich rozhodnutí představovalo vrchol nesportovního jednání, takže v závodě rovněž odmítl startovat, a přestože do Pacova přijel francouzský tým značky Gillet, tovární speciály Laurin & Klement už v žádném závodě nestartovaly.

Ostatně pozornost pánů Laurina a Klementa se ubírala jiným směrem. Na pražském autosalonu konaném na konci dubna v roce 1905 byl na stánku společnosti Laurin & Klement k vidění nový kapalinou chlazený dvouválcový motor určený pro pohon zbrusu nového automobilu, na kterém se v Mladé Boleslavi pracovalo.



Laurin & Klement typ CCR

Laurin&Klement typ CCCC

1904—1910

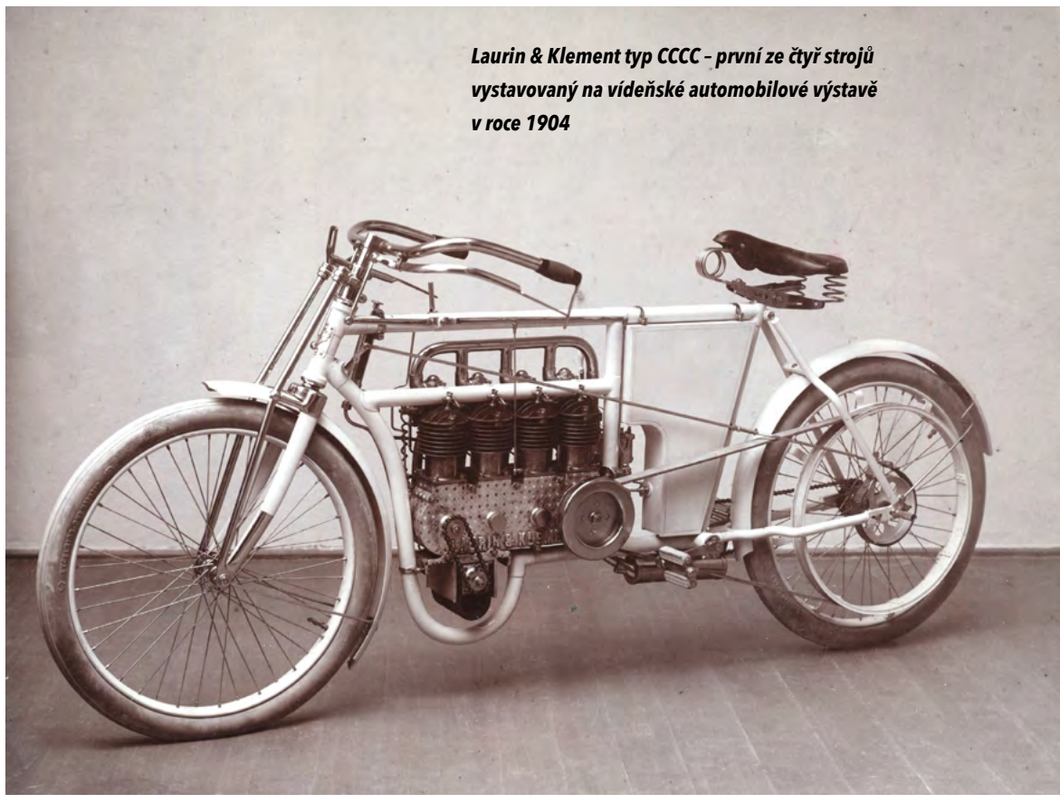
Ještě, než se dostaneme k prvním automobilům se značkou Laurin & Klement, musíme se vrátit do roku 1904. Na jarní vídeňské automobilové výstavě se představil čtyřválcový motocykl Laurin & Klement typ CCCC. Na podzim téhož roku představila podobný motocykl s řadovým čtyřválcem belgická firma FN a ve stejném roce postavila motocykl s řadovým čtyřválcem i britská firma Binks, která vycházela z prototypu navrženého ve firmě Evart – Hall v roce 1903. V roce 1902 představila čtyřválcový motocykl s válci uspořádanými do V francouzská firma Clement. Starší byl jen ležatý čtyřválec typu „boxer" z roku 1897 další britské značky Holden.

Laurin & Klement typ CCCC ve svém prvním provedení byl poháněn podélně uloženým čtyřválcem, který vznikl spojením čtyř samostatných jednoválců, takže měl čtyři napříč uložené klikové hřídele, které byly propojeny ozubeným soukolím. Vyváženého běhu motoru bylo údajně dosaženo tím, že dvojice klikových hřídelí se točily proti sobě. Celkový objem čtyřválce byl 471 cm³.

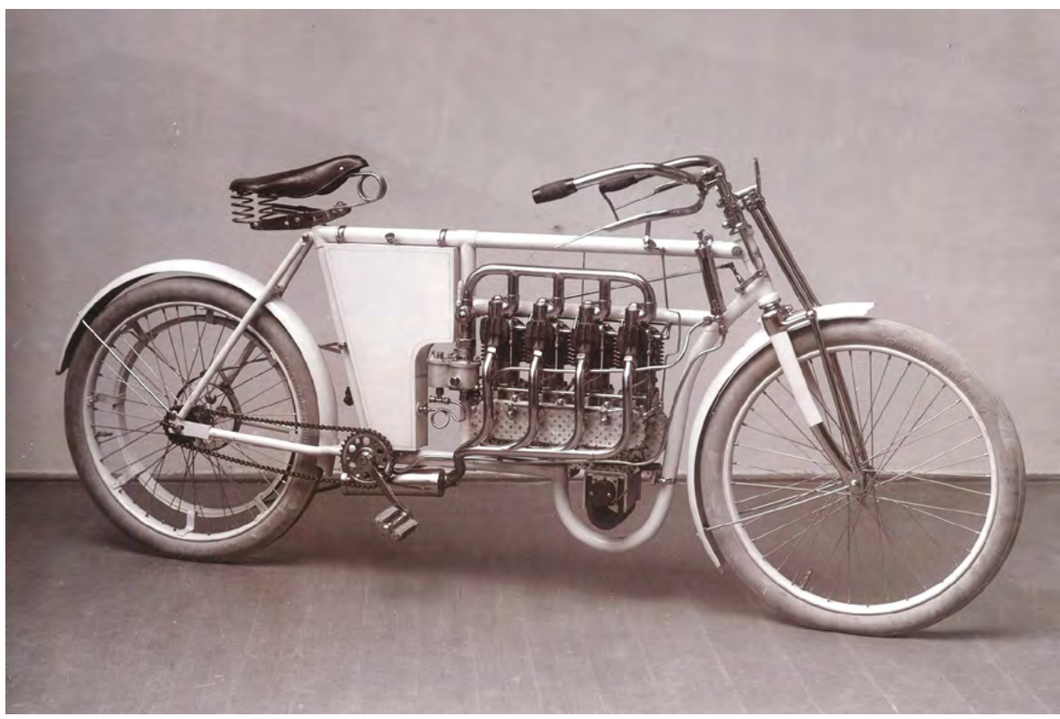
Po prvním motocyklu vystavovaném na automobilové výstavě ve Vídni v roce 1904 byly vyrobeny pravděpodobně další čtyři stroje, které se lišily nejenom objemem válců 735 cm³, 570 cm³ a 550 cm³, ale i přepracovanou konstrukcí pohonné jednotky, která měla válce seskupené po dvojicích a podélně orientovaný třikrát uložený klikový hřídel ve společné skříni.

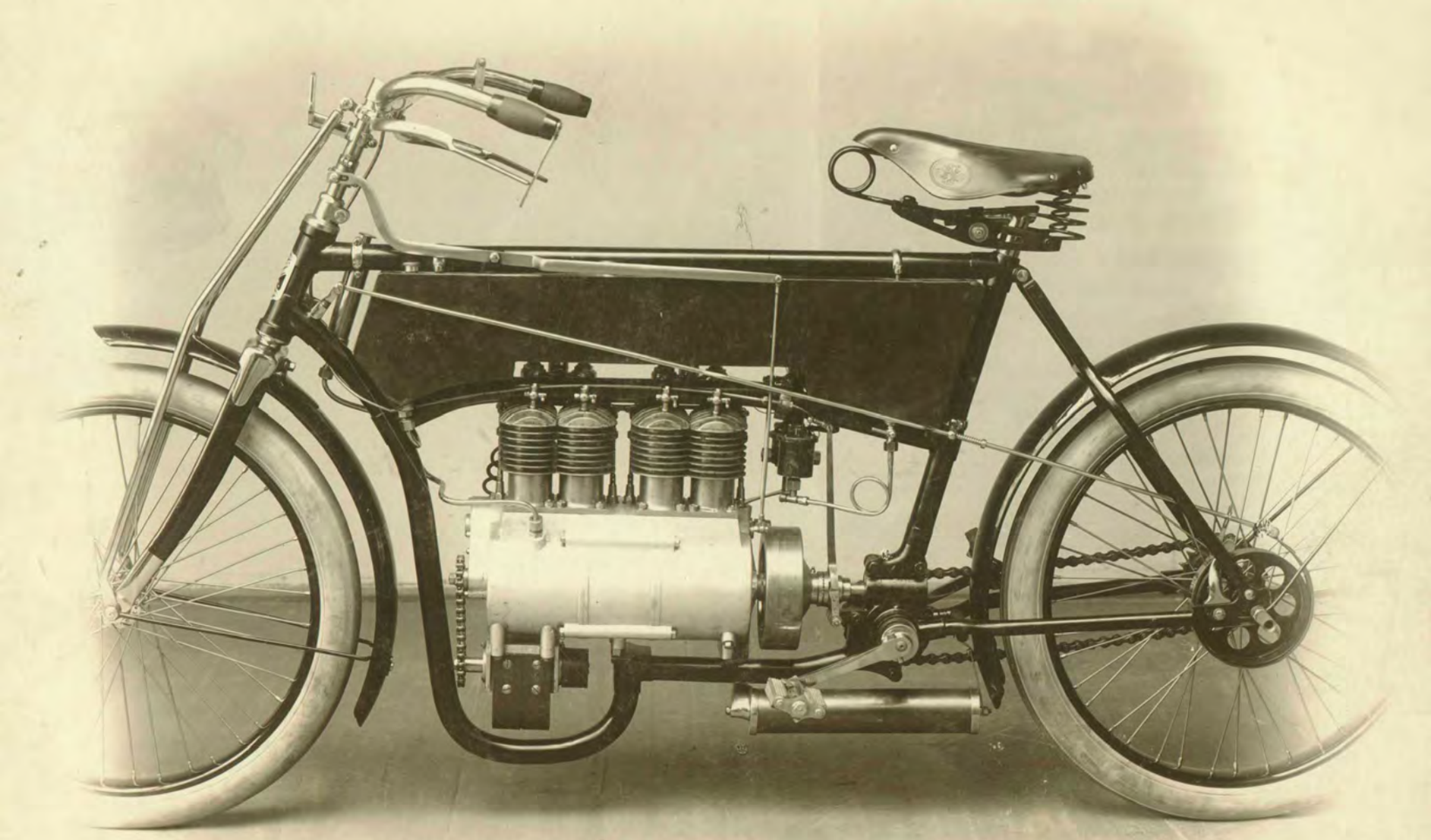
První provedení mělo zadní kolo poháněné řemenem, další vyrobené kusy měly zadní kolo poháněné přes šnekový převod řetězem. Kvůli rozměrnému motoru byl rozvor kol prodloužen na 1 550 mm a 75 kg vážící stroj s výkonem kolem 5 k (3,7 kW) dosahoval rychlosti až 75 km/h.

Poslední ze čtyřválců Laurin & Klement typ CCCC byl dokončen 10. srpna roku 1909. Jediný exemplář tohoto stroje se dochoval v expozici Historického muzea vojenských vozidel v Římě, kde prezident České republiky Petr Pavel během návštěvy v červenci roku 2025 tlumočil nabídku firmy Škoda Auto na renovaci tohoto motocyklu – za možnost zápůjčky do firemního muzea s tím, že by byla vyrobena i replika unikátního stroje. Na začátku dubna roku 2026 pak mohla společnost Škoda Auto a.s. vydat tiskovou zprávu, že se souhlasem italského ministerstva kultury byl raritní čtyřválec zapůjčen do firemního muzea v Mladé Boleslavi na dobu 18 měsíců. Zapůjčený motocykl představuje třetí vývojovou fázi, jeho řadový podélně uložený čtyřválec měl ventilový rozvod SV, objem 570 cm³ a podélně dělenou skříň s třikrát uloženým klikovým hřídelem. Při výkonu 6 koní (4,5 kW) byl motocykl s výrobním číslem 4775 schopen dosáhnout nejvyšší rychlosti 75 km/hod.



Laurin & Klement typ CCCC – první ze čtyř strojů vystavovaný na vídeňské automobilové výstavě v roce 1904





Jediná dostupná fotografie čtyřválce Laurin & Klement typ CCCC s motorem se společnou klikovou hřídelí pro všechny válce



Laurin & Klement typ CCCC zapůjčený z Itálie firemnímu muzeu Škoda Auto a.s.

1905

1925

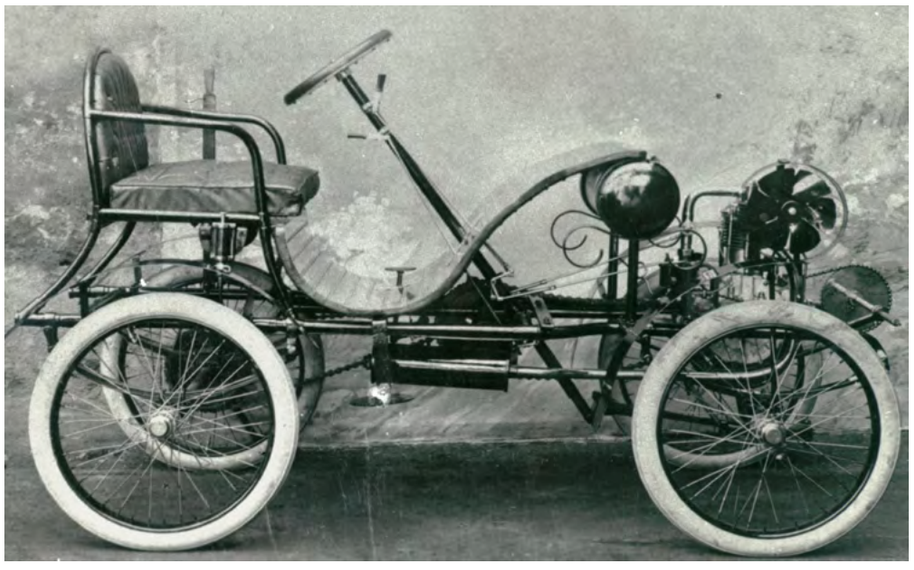
Laurin & Klement osobní automobily

Výroba sportovně i obchodně úspěšných motocyklů sice běžela až do roku 1910, ale počínaje rokem 1905 se zájem Václava Klementa a Václava Laurina stále více přesouval na automobily. Když si návštěvníci pražského autosalonu v dubnu roku 1905 prohlíželi na stánku společnosti Laurin & Klement nový vodou chlazený dvouválcový motor, bylo veřejným tajemstvím, že v Mladé Boleslavi chystají vozidlo schopné uvézt dvě osoby podstatně pohodlnějším způsobem než dosud vyráběné motocykly.

Ostatně s výrobou stroje pro přepravu dvou cestujících koketovali Laurin s Klementem už delší čas. V jejich továrně vzniklo několik dvoustopých vozíků, které těžily ze zkušeností zaměstnanců s tehdejší stavbou motocyklů. Již v roce 1901 pak na automobilové výstavě ve Vídni představili quadricykl, jehož koncepce přímo navazovala na konstrukční prvky motorových tříkolek. Velmi brzy ovšem přišli na to, že konstrukční postupy použité u jednostopých vozidel se na skutečně funkční dvoustopý dopravní prostředek použít nedají.



Emblém používaný na automobilech Laurin & Klement v rozmezí let 1905–1925



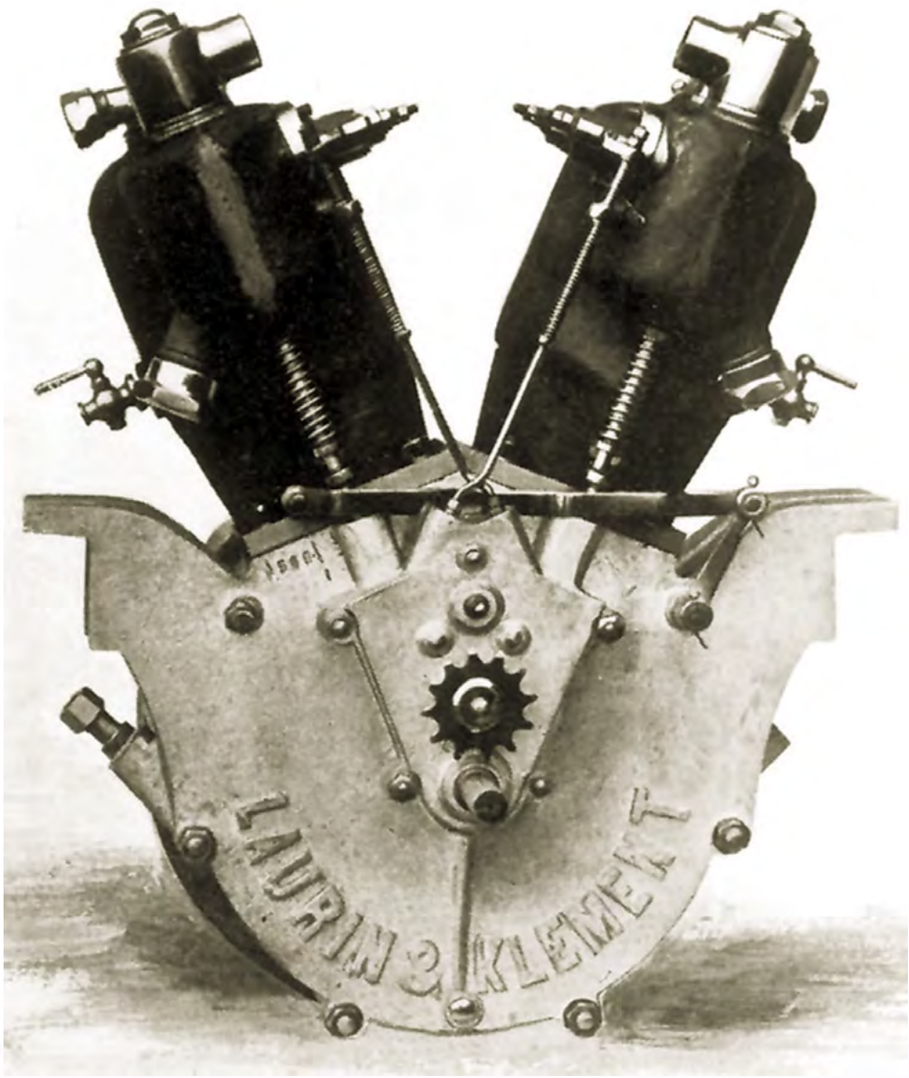
Quadricykl, který v roce 1901 Laurin s Klementem vystavovali ve Vídni

Laurin&Klement typ A „Voituretta"

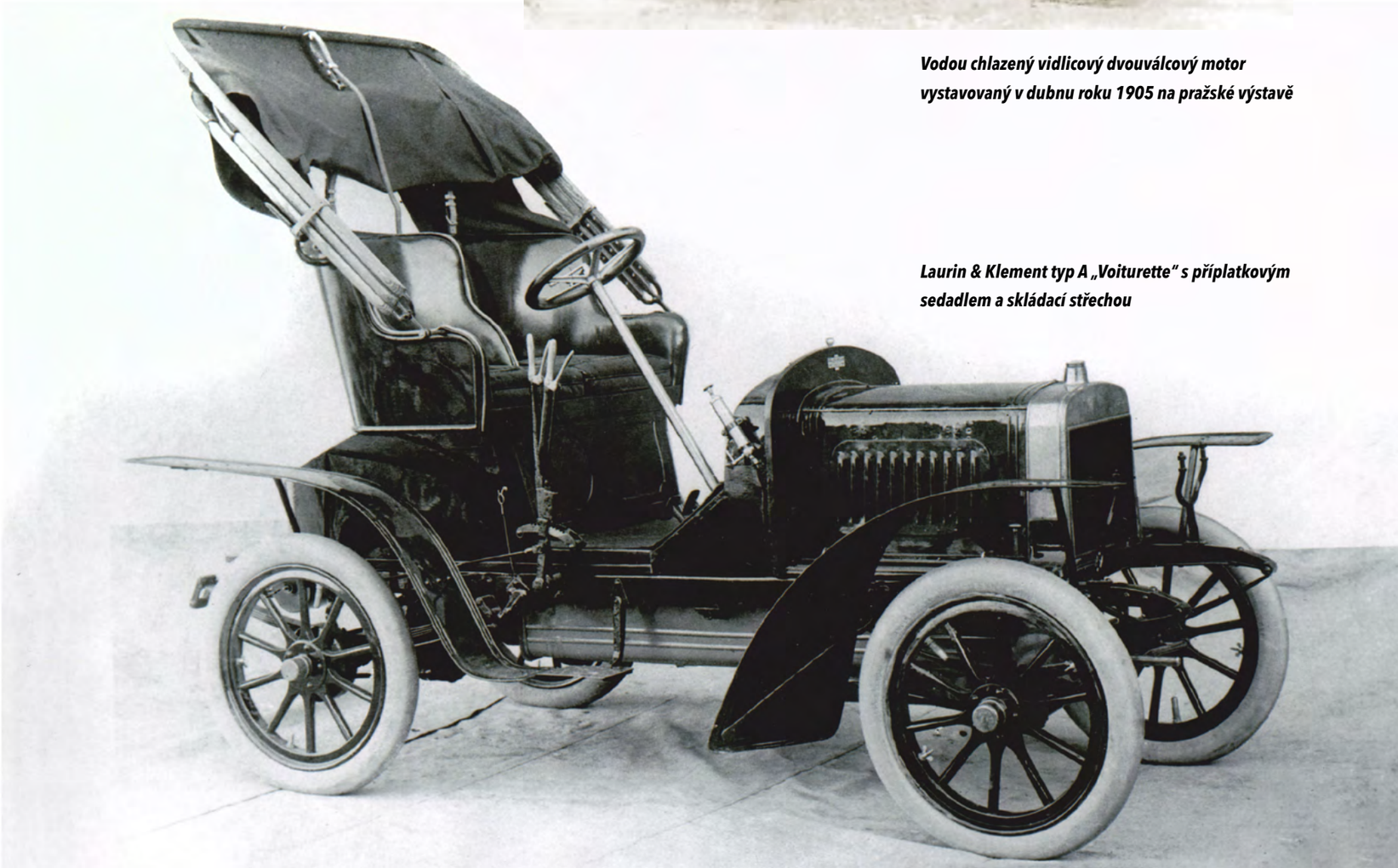
1905—1907

Rok po premiéře nového vodou chlazeného dvouválcového motoru mohli návštěvníci pražského autosalonu pořádaného na pražském výstavišti obdivovat první skutečný automobil Laurin & Klement, který byl označen jako typ A. První dva automobily Laurin & Klement byly hotové už před koncem roku 1905 a v lednu roku 1906 obdržely úřední schválení do provozu.

Šéfkonstruktérem zodpovědným za vznik první voituretty Laurin & Klement byl německý inženýr Karl Slevogt (1876–1951), kterého pro práci ve společnosti Laurin & Klement získal Václav Laurin v roce 1904. Karl Slevogt už měl v té době za sebou slušnou kariéru v automobilce Cudell z Cách. Kromě první voituretty stál Ing. Slevogt i za vznikem dalších



Vodou chlazený vidlicový dvouválcový motor vystavovaný v dubnu roku 1905 na pražské výstavě



Laurin & Klement typ A „Voiturette" s příplatkovým sedadlem a skládací střechou

typů až do roku 1907, kdy z Mladé Boleslavi odešel k rakouskému výrobci Puch v Grazu.

K pohonu prvního automobilu se značkou Laurin & Klement byl použit dvouválec vystavovaný na pražském autosalonu v roce 1905. Měl objem 1 005 cm³ s vrtáním válců 80 mm a zdvihem 100 mm. Stejně jako u motocyklů i tento motor byl vybaven automatickým sacím a postranním výfukovým ventilem, ztrátovým mazáním s pumpičkou a nízkonapěťovým zapalováním s elektromagnetickým induktorem. Také pohonnou směs připravoval podobně jako u motocyklů odpařovací karburátor. Výkon motoru se pohyboval kolem 7 k (5,2 kW) při 1 200 min^{-1} a odsud bylo odvozeno i obchodní označení, pod kterým byl automobil inzerován – Laurin & Klement 6/7 HP.

Motor byl spojen s třístupňovou převodovkou umístěnou uprostřed vozu prostřednictvím kuželové spojky se dvěma pružinami a koženým obložením. Hřídelem byla poháněna zadní kola, i když pravděpodobně tři vozy měly rozvodovku umístěnou u převodovky, a zadní nápravu poháněnou řetězem. Standardně byla dodávaná dřevěná loukoťová kola, levnější variantou byla nesnímatelná kola s ocelovými ráfky a drátovým výpletem.

Podvozek samotného automobilu byl tvořen žebřinovým rámem snýtovaným z ocelových U-profilů s tuhými nápravami odpruženými poměrně dlouhými půleliptickými listovými pery. Rozvor náprav měl u prvních tří vozů hodnotu 1 800 mm, u dalších vyrobených kusů byl prodloužen na 1 905 mm. Rozchod kol byl shodný vpředu i vzadu – 1 150 mm a zadní kola byla brzděná nejdříve pásovými, později bubnovými brzdami ovládanými ruční pákou umístěnou vně karoserie stejně jako řadící páka, zatímco nožním pedálem byla ovládána převodová brzda.

První automobil se značkou Laurin & Klement zaujal i svým exteriérem. Lehká dvousedadlová karoserie se líbila. Polstrovaná lavice mohla být za příplatek nahrazena oddělenými sedadly a před nepřízní počasí chránila rovněž příplatková skládací střecha. Příplatková výbava zahrnovala ještě i acetylenové světlomety, zadní svítilnu a houkačku. Zavazadlový prostor byl za a pod sedadly, palivová nádrž o objemu 25 litrů a nádrž na 5 litrů oleje byla umístěna ve stěně oddělující prostor pro cestující od motorového prostoru. Zákazník si mohl vybrat mezi červeným, zeleným a hnědým lakem karoserie, která mohla být za příplatek nalakována i bílým odstínem.

Laurin & Klement typ A nebyl nijak rozměrný. Na délku měřil 2 800 mm, na šířku 1 300 mm a vysoký byl 1 500 mm. Nízká byla i hmotnost, pouhých 465 kg, po prodloužení rozvoru na jaře roku 1906 na 1 910 mm vzrostla na 550 kg. Díky nízké hmotnosti stačil výkon sedmi koní k dosažení rychlosti 40 km/h při spotřebě pohybující se v rozmezí 8 až 10 l/100 km a ani ovládání vozu nebylo nijak složité. Pouze každých 5 až 10 km bylo nutné přimazávat motor ruční pumpičkou a rychlost bylo možné regulovat kromě nožního pedálu také páčkou na volantu, která byla umístěna hned vedle páčky určené k seřizování předstihu. Nízká hmotnost spolu s rozměry karoserie, velikostí motoru a snadnou obsluhou stály i za jeho označením „Voiturette", tedy „Vozík", které se na počátku dvacátého století používalo pro malé a lehké dvoumístné vozíky.

V porovnání s dováženými automobily byl Laurin & Klement skutečně nejenom menší, ale také snadněji ovladatelný a také neporovnatelně levnější. Jeho cena nebyla o mnoho vyšší než cena dosud vyráběných motocyklů, jejichž cenovka se pohybovala kolem 1 200 rakousko-uherských korun, zatímco voituretta typu A byla nabízena za 3 600 rakousko-uherských korun. Není divu, že malý Laurin & Klement typ A zaujal a obvykle se uvádí, že bylo vyrobeno minimálně 44 vozů. To „minimálně" se přidává kvůli tomu, že podle údajů v knize vyrobených motorů mohlo vzniknout až 123 nových motorů montovaných do typu A. Poslední vyrobený vůz si zákazník odvezl ještě v roce 1911. Nicméně vzhledem k tomu, že v roce 1906 byl roční příjem kvalifikovaného dělníka kolem 1 200 korun, nemohla být voituretta typ A snadno dostupným dopravním prostředkem. Na každý pád se do současnosti zachovalo asi pět automobilů tohoto typu a jedna replika byla vyrobena v renovátorské dílně Škoda Auto a.s.

Exponát továrního muzea Škoda v Mladé Boleslavi – Laurin & Klement typ A „Voituretta"







Laurin&Klement typ B

1906—1908



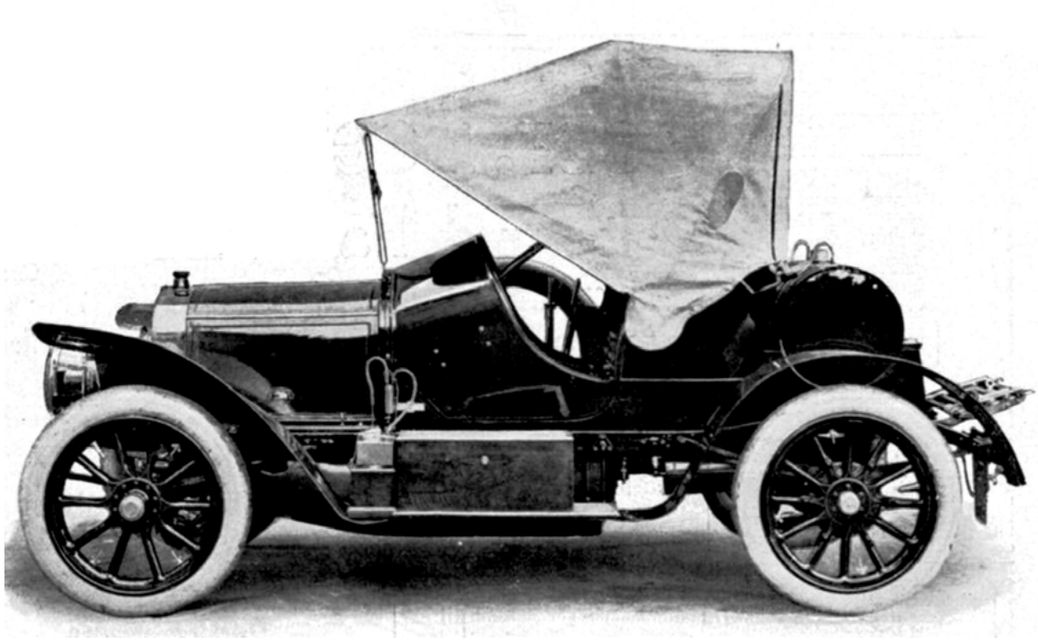
Laurin & Klement typ B se čtyřmístnou karoserií phaeton

Ještě téhož roku, kdy si svou premiéru odbyla voituretta Laurin & Klement typ A, rozšířil nabídku mladoboleslavské značky výkonnější model. V květnu roku 1906 se představil Laurin & Klement typ B, ve firemních prospektech uváděný jako Laurin & Klement 8/9 HP.

Co do konstrukce se nový model od předchozího typu lišil jen minimálně, ale pod jeho kapotou byl výkonnější motor s objemem dvou válců navýšeným na 1 399 cm³. Výkon byl nyní 9 k (7 kW) a dvoumístná voituretta mohla dosáhnout rychlosti až 45 km/h.

Vzrostla ovšem i cena. Laurin & Klement typ B byl prodáván za 4 200 korun. Podle všeho ale vyšší cena rozhodně nepředstavovala příliš velkou překážku. Alespoň podle počtu prodaných vozů. Výroba běžela od poloviny roku 1906 až do roku 1909. Během tří let vzniklo téměř 250 kusů, což zahrnovalo přes 200 vozů s karoserií voiturette, patnáct čtyřsedadlových automobilů s prodlouženým rozvorem náprav na 2 190 mm (shodně jako u dvou vyrobených valníků) a jedenáct podvozků bez karoserie. Poslední vozy pak továrna smontovala ještě v roce 1913.

V září roku 1906 se Karl Slevogt posadil za volant jedné ze tří továrních voiturett typu B 8/9 HP a postavil se s ní na start závodu do vrchu Semmering, 10 km dlouhou zatáčkovitou trať nedaleko Vídně s převýšením 400 m. První dvě místa ve třídě do 1,5 litru nakonec získaly dvě Laurinky, první řídil Slevogt a druhou Kolarz. Rozdíl mezi oběma vozy činil pouhých 9 s a na čtvrtém místě byla další Laurinka, tentokrát řízená motocyklovým šampionem Václavem Vondřichem.



Laurin & Klement typ BS na fotografii otištěné v časopise Sport in Bild v roce 1909

V roce 1907 byla zahájena výroba výkonnějšího typu Laurin & Klement typ B2 poháněného sice opět vodou chlazeným dvouválcem, ale s objemem navýšeným na 1 595 cm³, takže výkon už byl 12 k (8,8 kW). Díky výkonnějšímu motoru bylo možné zvětšit i rozměry podvozku, takže rozchod kol vpředu a vzadu byl 1 220 a 1 190 mm oproti 1 150 mm vpředu i vzadu u původního typu B, a vzrostl i rozvor náprav z 1 920 mm na 2 380 mm. Vůz mohl vážit 700 až 800 kg.

V letech 1907 a 1908 vzniklo pouhých deset vozů, a to v provedení dvousedadlové voiturette, jako phaeton, dodávka, či dokonce autodrožka neboli taxi. Především však na bázi verze B2 tehdy vznikly známé modely Laurin & Klement s označením BS a BSC.



Výkonný Laurin & Klement typ BSC byl vyroben v počtu dvanácti kusů v letech 1908–1909

Laurin & Klement typ BS

1908—1909

Laurin & Klement typ BS byl sice rovněž poháněn dvouválcovým motorem, ale na rozdíl od typů B a B2 už nešlo o vodou chlazený vidlicový dvouválec, který nemohl zapřít svůj původ u motocyklových motorů, ale o dvouválec řadový s válci orientovanými podélně, tedy rovnoběžně s osou vozu. Motor s nesnímatelnými hlavami válců měl ventilový rozvod SV a při objemu 1 399 cm³ disponoval výkonem 10 k (7,4 kW).

Ani model BS nijak nevybočoval z konstrukčního řešení použitého u předchozích typů. Třístupňová převodovka byla uložena uprostřed vozu a obě tuhé nápravy byly odpruženy listovými pery.

Laurin & Klement typ BS byl nabízen v několika provedeních. BS2 byla dvousedadlová voiturette, BSD byl tzv. „doktorský" landaulet a BS mohl mít i stejnou sportovní karoserii jako výkonnější provedení BSC. Rozvor náprav u těchto verzí byl 2 142 mm až 2 160 mm. V nabídce bylo i provedení BS4 s rozvorem náprav 2 630 mm, později 2 600 mm, které mělo karoserii phaeton Emboutie, případně Roi de Belges. Hmotnost se pohybovala v rozmezí 600 až 700 kg a vůz dosahoval největší rychlosti 40 až 50 km/h.

Celkem bylo v letech 1908 a 1909 vyrobeno sedmnáct vozů v provedení BS, přičemž poslední byl smontován ještě v roce 1919.

Laurin & Klement typ BSC

1908—1909

Nejvýkonnějším vozem odvozeným od Laurin & Klement typu B2 byl sportovní Laurin & Klement typ BSC, který měřil na délku 3 075 mm, vážil 655 kg a byl schopen jet až 75 km/h. Výkon jeho motoru byl navýšen na 12 k (8,8 kW).

Celkem bylo vyrobeno dvanáct vozů v provedení BSC, které byly prodávány za 5 500 rakousko-uherských korun. Ve své době dosáhl tento vůz celé řady sportovních úspěchů a podílel se i na zisku Thurn Taxisovy ceny v roce 1912. Například v roce 1908 získal hrabě Kolowrat s tímto vozem vítězství ve třídě do jedenapůllitru v závodě do vrchu Ries u Štýrského Hradce. V závodě do vrchu Semmering v roce 1908 startoval tým Laurin & Klement s devíti vozy typů BSC, FC a FCS, které získaly čtyři první ceny.

Jediný dochovaný vůz tohoto typu patří k nejcennějším exponátům mladoboleslavského firemního muzea. Za zmínku stojí, že restaurovaný vůz si zahrál i ve filmu Alfréda Radoka „Dědeček automobil", poprvé uvedeného v českých kinech v březnu roku 1957.

Řadový, podélně uložený dvouválec Laurin & Klement typu BSC

Laurin & Klement typ BSC patří k nejvzácnějším exponátům mladoboleslavského firemního muzea

Laurin&Klement typ C

1906—1908

V roce 1906 byly postupně představeny tři nové modely Laurin & Klement poháněné dvouválcovými motory. V dubnu to byl typ A, v květnu typ B a v září typ C, označovaný také jako 10 /12 HP, který měl v nabídce značky zastávat roli velkého a pohodlného cestovního vozu. Tomu odpovídal i rozvor náprav 2 630 mm a hmotnost v rozmezí 790 až 810 kg. Konstrukcí podvozku se od menších typů A a B nijak nelišil a stejnou konstrukci měla i jeho pohonná jednotka – vidlicový vodou chlazený dvouválec vycházející z původních motocyklových motorů. Jeho objem díky zvětšeným hodnotám vrtání a zdvihu 100 × 130 mm vzrostl na 2 042 cm³ a výkon na 12 k (8,8 kW). V letech 1906 a 1907 bylo postaveno jen 14 vozů a jeden z těchto vozů s karoserií phaeton používala i rodina Václava Klementa, ale na podvozky typu C byly montovány i karoserie skříňových dodávek.

Už za necelý rok byl typ C modernizován zástavbou nového řadového dvouválce o objemu 2 281 cm³ s výkonem 14 k (10,3 kW) a v srpnu 1907 vydalo pražské místodržitelství povolení k provozu pro nový dvouválcový vůz Laurin & Klement typ C2 s obchodním označením 12/14 HP. Jeho motor byl vlastně polovinou motoru typu E. Vůz s rozvorem náprav 2 630 mm v závislosti na vybavení karoserie vážil 820 až 1030 kg, dosahoval největší rychlosti 45 km/h a byl prodáván s karoserií phaeton ve standardní výbavě za 7 800 korun a 3,7 m dlouhý luxusní landaulet stejného typu s částečně stahovací střechou měl cenovku 9 400 korun.

Laurin & Klement typ C a typ B2 se pak proslavily jako autodrožky a 6. září 1907 právě tyto modely zahájily provoz jako první taxíky v Praze. Bylo vyrobeno 49 vozů typu C2 s karoseriemi phaeton, autodrožka nebo valník.

Nahoře: ***Laurin & Klement typ E s karoserií dvojitý phaeton***

Dole: ***Laurin & Klement typ C2 s karoserií phaeton Roi des Belges***

Laurin&Klement typ E

1906—1911

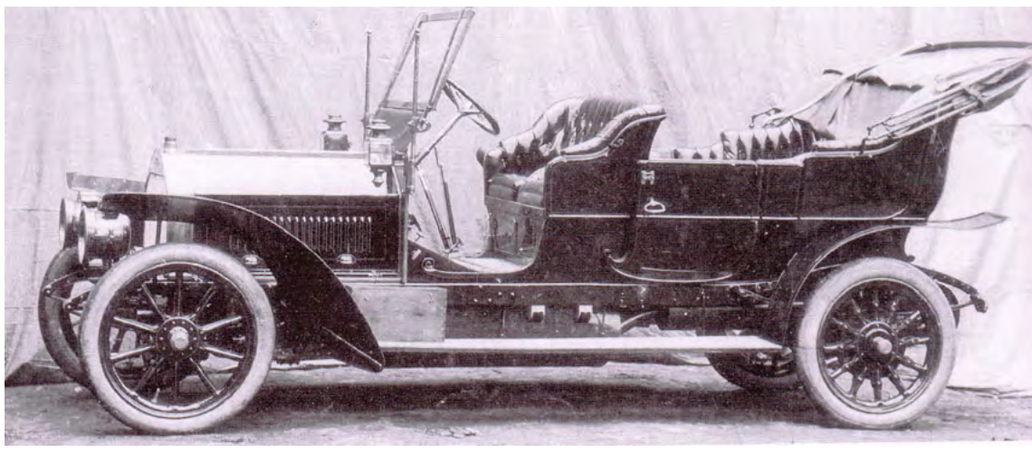
Ještě než skončil rok 1906, byl v Mladé Boleslavi dokončen první řadový čtyřválcový motor o objemu 3 402 cm³ s výkonem 20 k (14,7 kW), který byl zabudován do podvozku vojenského nákladního automobilu, a kromě něj vznikl ještě jeden podvozek. Vůz byl označen jako typ D a šlo spíše o konstrukční cvičení, na které navázal až v roce 1912 osobní automobil Laurin & Klement typ DN, jehož čtyřválec měl objem 2 882 cm³ a výkon 25 k (18,4 kW).

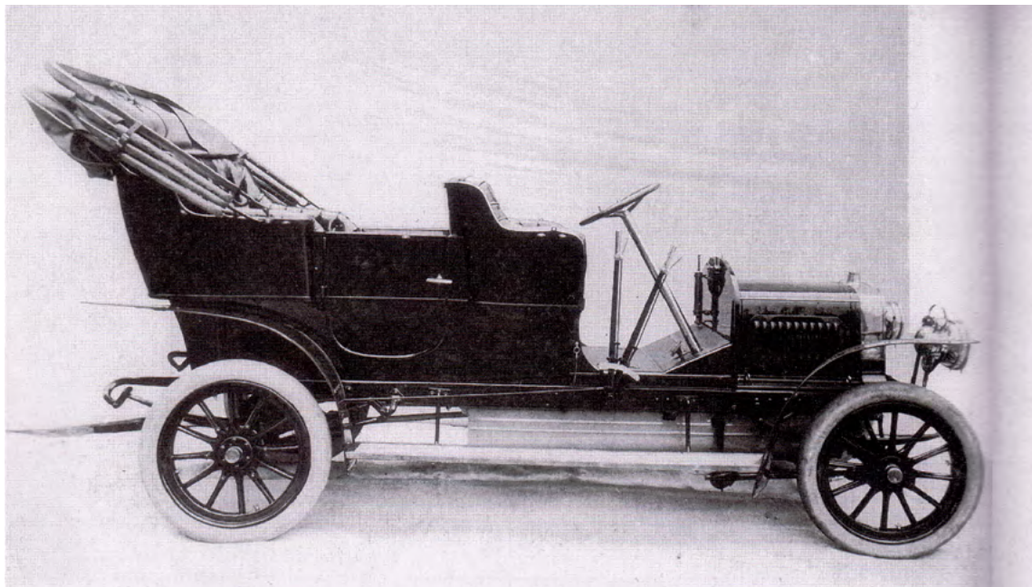
Na automobilové výstavě ve Vídni byl v roce 1906 představen další automobil Laurin & Klement poháněný velkým řadovým čtyřválcem o objemu 4 562 cm³ s výkonem 35 k (25,7 kW) a spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Dostal označení typ E a v reklamních letácích byl uváděn jako Laurin & Klement model 24/28 HP.

Díky svým rozměrům a velkému čtyřválci byl schopen splnit požadavky náročnějších zákazníků. Na podvozek s rozvorem náprav 3 470 mm a s rozchodem kol 1 300 mm vpředu i vzadu mohla být namontována luxusně vybavená karoserie landaulet, dvojitý phaeton Roi de Belges pro šest osob, limousine anebo coupé. Typ E představoval vrcholný model nabídky značky Laurin & Klement a vyvážel se mimo jiné i do Francie. Poslední vůz byl postaven na zakázku ještě v roce 1923.

V letech 1906 až 1909 bylo postaveno celkem šestnáct automobilů, jejichž výkonům a výbavě odpovídala i cena pohybující se v rozmezí 15 000 až 17 000 korun podle provedení a výbavy. Jeden z těchto vozů si koupil i slavný český vynálezce František Křižík a přestavěl jej na hybridní pohon. Benzínový motor poháněl dynamo, které napájelo dva elektromotory poháněj ící zadní kola. Křižíkova přestavba byla představena na Jubilejní výstavě v Praze roku 1908.

V roce 1907 vypsalo knížectví Černá Hora výběrové řízení na zajištění pravidelné osobní a poštovní automobilové dopravy na horských silnicích. Vítězem se stala firma Laurin & Klement, která v červenci 1908 podepsala příslušnou smlouvu. Základem speciálních vozidel se stal osobní a lehký užitkový typ E. Pro náročné místní podmínky dostal zkrácený podvozek, užší rozchod kol a kabinu řidiče umístěnou nad motorem.





Laurin&Klement typ EN

1909—1910



Laurin & Klement typ ENS s karoserií limousine byl v roce 1910 vrcholným modelem výrobního programu značky

Velký luxusní automobil Laurin & Klement typ E byl v roce 1909 nahrazen typem nesoucím označení EN, případně 30/35 HP nebo 35/40 HP, který vznikl přepracováním konstrukce svého předchůdce. Jeho čtyřválcový motor měl objem zvýšený na 5 703 cm³, výkon 50 k (36,8 kW) a vedle zapalování magnetem disponoval navíc zcela odděleným akumulátorovým zapalováním. Rozměrný vůz o celkové délce 4 600 mm, rozvoru náprav 3 470 mm (později až 3 520 mm) a hmotnosti 1 786 kg dokázal jet rychlostí až 85 km/h.

Vůz nabízeli ve třech variantách: jako dvojitý phaeton s bočním nastupováním (s karoserií s názvem Roi des Belges), limuzínu či landaulet a konečně jako luxusní speciální limuzínu. Podle dobového tisku několik podvozků obdrželo i dvousedadlovou luxusní karoserii coupé s označením ENC 2 a ENC 4. Šlo o dvou- či čtyřsedadlové sportovní vozy, které byly postaveny v rámci patnáctikusové série v letech 1909 až 1910.

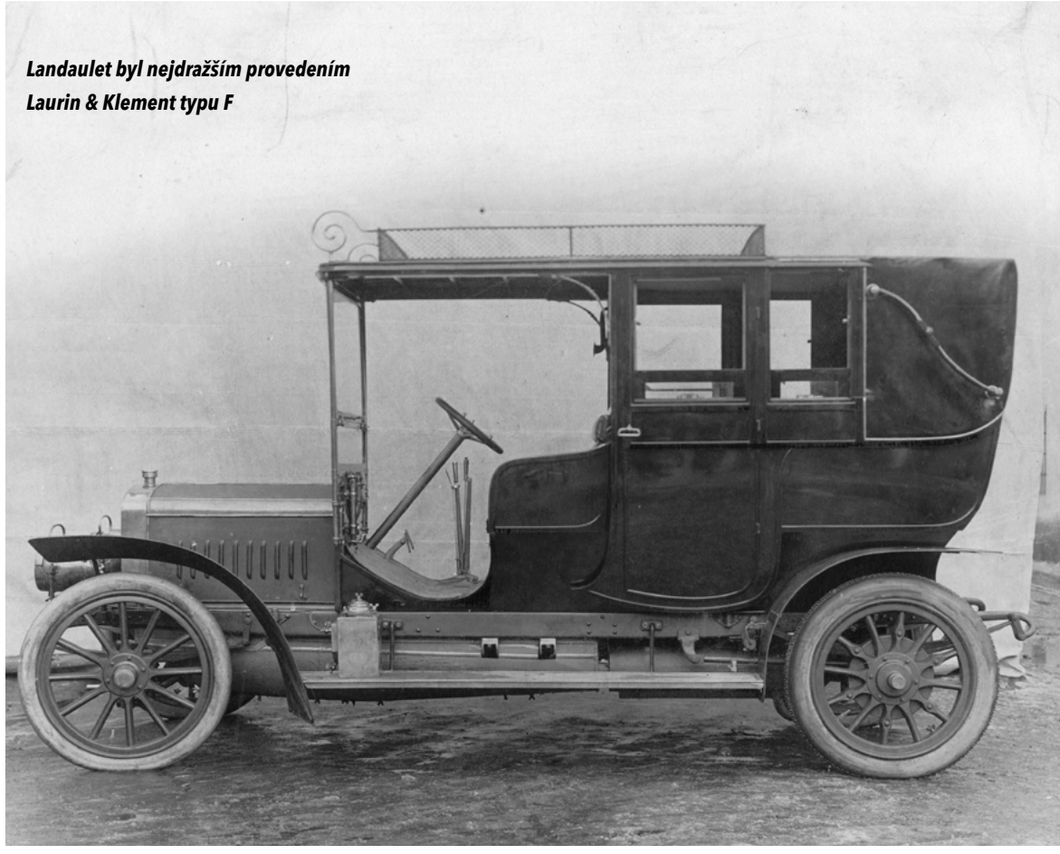
Laurin & Klement ENM/ENS

1910—1911

V roce 1910 rozšířily nabídku značky odvozené a ještě výkonnější verze nesoucí označení ENM a ENS, vynikající impozantním objemem válců 7 364 cm³ a výkonem 65 k (47,8 kW), který umožnil dosáhnout rychlosti až 95 km/h. Společně se základním provedením EN byly pozdější modely ENM a ENS nabízeny převážně s karoseriemi dvojitý phaeton, landaulet případně limousine.

Ve dvacetikusové sérii vozů typu ENS, označované jako typ 45/50 HP a postavené v letech 1910 až 1911, však rovněž najdeme sportovní verze ENSC2 a ENSC4. Stejně jako u dřívějšího typu ENC šlo o dvou- či čtyřsedadlové sportovní automobily.

Landaulet byl nejdražším provedením Laurin & Klement typu F



Výroba byla ukončena v roce 1911 a místo vlajkové lodi značky zaujal typ K s motorem o objemu 4 253 cm³. Celkem bylo vyrobeno 16 vozů typu E v letech 1906 až 1909, 15 vozů typu EN v letech 1909 až 1910 a dvacet vozů typu ENS v letech 1910 až 1911.

Laurin&Klement typ F

1907—1909

V roce 1907 byla založena akciová společnost Laurin & Klement, továrna automobilů v Mladé Boleslavi. Důvodem pro vznik akciové společnosti byla potřeba zajistit dostatečný kapitál pro další rozvoj společnosti. Václav Klement byl jmenován generálním ředitelem, Václav Laurin technickým ředitelem. Oba si koupili v centru Mladé Boleslavi vily, v místě známém jako Výstaviště, a pustili se znovu do práce. Továrna 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.

Novinkou tohoto roku byl vůz určený pro méně náročné zákazníky, který vyplnil mezeru mezi lehkými dvouválcovými voiturettami a luxusním typem E. Laurin & Klement typ F v dobových prospektech najdeme jako „…čtyřcylindrový lehký vůz 14/16 HP pro cestovní, městskou, obchodní a sportovní potřebu."

V základním provedení byl typ F poháněn čtyřválcem o objemu 2 437 cm³, který měl blok válců litý vcelku a poprvé v historii značky byl vybaven vysokonapěťovým magnetoelektrickým zapalováním. Výkon 14 koní (10,3 kW) 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, dvousedadlovou sportovní karoserii a dále rozvážkový plošinový vůz s bočnicemi.

Laurin & Klement typ F byl v otevřeném dvoumístném provedení nabízen za ceny od 8 600 korun, ve čtyřmístném provedení za 9 140 korun a nejdražší landaulet mohl stát až 10 680 korun. Zákazník si mohl vybrat z palety laků zahrnujících červený, zelený nebo modrý odstín, za příplatek mohla mít karoserie i bílou barvu. V praxi se vůz osvědčil díky svému solidnímu dílenskému zpracování a v porovnání s konkurencí i výjimečnými výkony. Jen 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.

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.



Laurin & Klement typ F se sportovní dvoumístnou karoserií byl vyroben pro Alexandra Kolowrata 17. srpna 1907
(foto sbírka autora)

Laurin & Klement typ FC

1907—1909

Koncem roku 1907 nahradil Karla Slevogta v roli šéfkonstruktéra další muž, který se stal legendou – opět německý inženýr, osmadvacetiletý Otto Hieronimus. Právě se jménem tohoto konstruktéra jsou spojeny slavné sportovní modely z počátků existence mladoboleslavské automobilky. Neúspěch zažil pouze tehdy, když se v Mladé Boleslavi pokusil zavést výrobu leteckých motorů. Ing. Hieronimus se narodil v Kolíně nad Rýnem v rodině pozdějšího Benzova obchodního zástupce. Automobil se naučil ovládat už ve svých čtrnácti letech a jako šestnáctiletý nastoupil k Benzovi, kde pracoval až do svých dvaceti let. Kromě toho, že byl nadaným konstruktérem, patřil také mezi nejlepší závodní jezdce své doby. V roce 1903 zvítězil na voze Mercedes v závodě do vrchu La Turbie v čase, který nebyl dodnes překonán.

Dílem Ing. Hieronyma byla i slavná řada závodních automobilů, která začala typem FC. Tento vůz byl postaven pravděpodobně v devatenácti exemplářích se čtyřmi různými objemy motoru v rozmezí hodnot 1 943 cm³ až 2 496 cm³. 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. K tomu všemu měl téměř každý pořadatel svá vlastní měřítka pro rozdělení startujících.

V září a říjnu roku 1907 byly postaveny pro závod do vrchu Semmering tři závodní automobily typu FC s objemem motoru 1 994 cm³. 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. Laurin & Klement typ FC z roku 1908 mohl mít 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/h oproti 70 km/h výchozího Laurin & Klement typ F, který vážil 700 kg.

Laurin & Klement typ FC 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 brzdu 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.

Řada dosažených úspěchů byla ještě impozantnější než u typu BSC, které jezdily sice v nižších třídách, ale zúčastňovaly se stejných závodů jako typ FC.

Na prvním ročníku závodu Zbraslav–Jíloviště v roce 1908 dojel na prvním místě ve třídě do dvou litrů hrabě Kolowrat.

V závodě do vrchu Semmering v roce 1908 zvítězil hrabě Kolowrat s vozem FC ve své třídě.

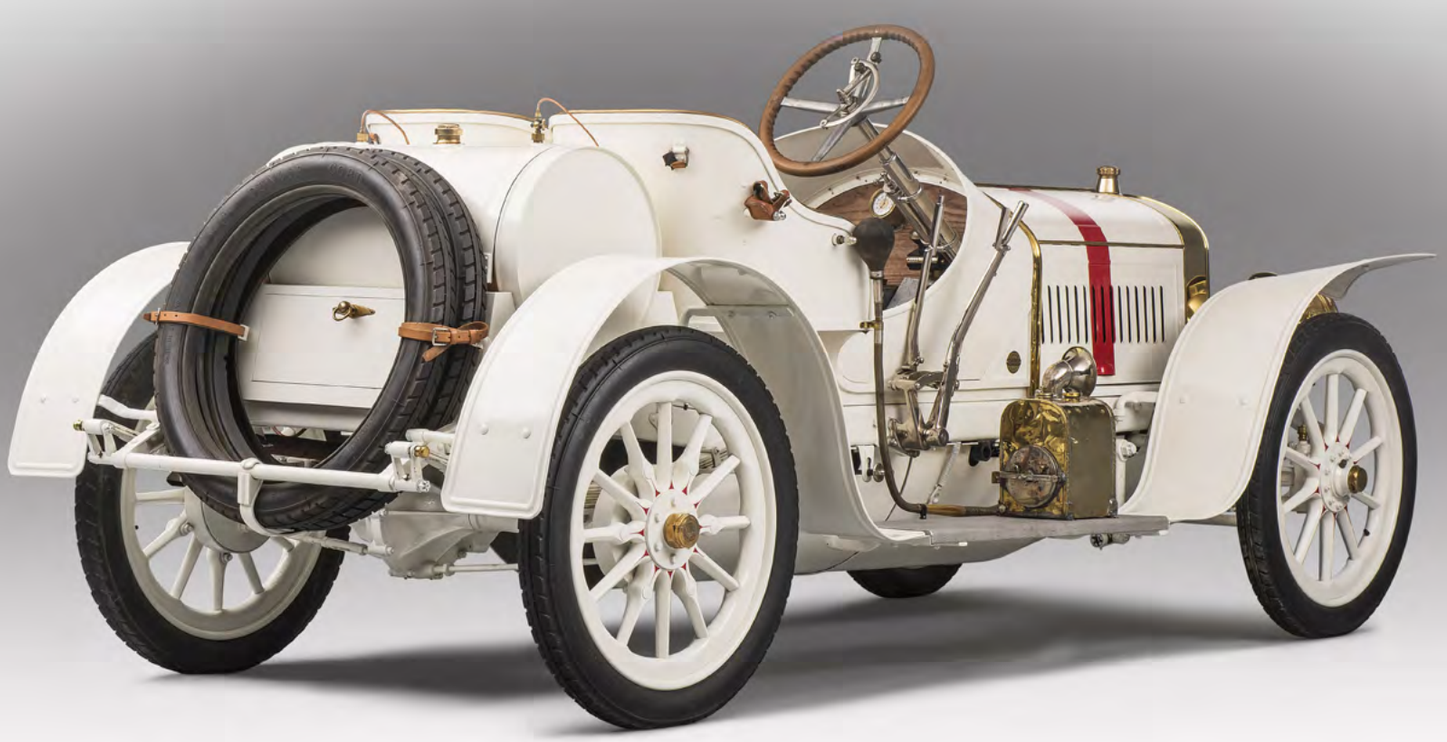
V závodě Petrohrad – Moskva v roce 1908 startoval Ing. Hieronimus s vozem FC, který měl výkon pouhých 16 koní (11,8 kW), svou třídu vyhrál a celkově skončil na pátém místě.

V závodě Vídeň – Klagenfurt – Vídeň zvítězil s typem FC výtečný konstruktér automobilky Laurin & Klement Ing. Emil Rezler.

V závodě do vrchu Ries v roce 1908 zvítězil ve třídě do 3 000 cm³ s typem FC jezdec Vokurka, druhý byl jezdec Hahn. Na témže podniku obsadil ve třídě do 4 000 cm³ první místo jezdec Satzger a ještě navíc vytvořil nový traťový rekord.

Tým ve složení Kollarz, Kolowrat a Draskovich na dvousedadlových čtyřválcích zvítězil jako jediný kompletní celek ve zkušební jízdě lehkých vozů na trase Vídeň – Terst – Celovec – Vídeň v roce 1909.

Laurin & Klement typ FC ze sbírek firemního muzea v Mladé Boleslavi







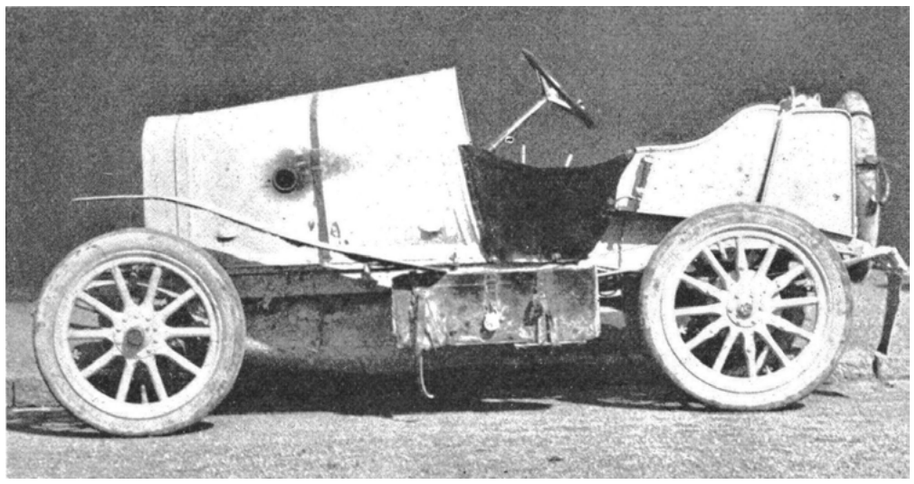
Laurin & Klement typ FCS

1908—1909

Dalším článkem evoluce, na jejímž počátku byl Laurin & Klement typ F, se stal typ FCS. Jeho 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 závodě do vrchu Semmering v roce 1908 zvítězil Ing. Hieronimus a ve třídě čtyřválcových automobilů s vrtáním do 86 mm vrtání vytvořil navíc rekord. Na prvním oficiálním silničním okruhu pro závody automobilů a motocyklů v britském Brooklands Ing. Hieronimus ve stejném roce dosáhl s tímto vozem v měřeném úseku jedné míle rekordní rychlosti 118,72 km/h, opět pro vozy se čtyřválcovým motorem a vrtáním do 86 mm. 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 rekordní vůz z Brooklandu, tedy 3 486 cm³, a výkonem 96 k (70,6 kW). Tuto trojici doplňovalo ještě dalších pět závodních speciálů se skromnější motorizací – dva vozy disponovaly objemem 1 994 cm³, další pak 2 437 cm³, 2 496 cm³ a poslední z nich byl poháněn agregátem o velikosti 2 940 cm³.



Laurin & Klement typ FCS, se kterým Ing. Hieronimus zajel rekord na okruhu Brooklands a zvítězil v závodě na Semmeringu. Snímek byl otištěn 18. října roku 1908 v Allgemeine Automobil-Zeitung

Kapalinou chlazený řadový čtyřválec se dvěma bloky odlitými vždy po dvou válcích a s ventilovým rozvodem OHC má objem 5 671 cm³ a výkon rovných 100 k (73,6 kW), který byl dosahován už při 2 000 min^{-1}. Na levé straně motoru byly umístěny výfuky, na pravé straně sání. Karburátor byl umístěn rovněž vpravo blízko spodní části motoru a předehřívané potrubí karburátoru bylo protaženo mezi dvěma bloky válců. Za motorem byl mohutný setrvačník se spojkou, za ním čtyřstupňová převodovka. Řadicí páka a páka ruční brzdy byly vně karoserie vpravo. Nastartovat toto obrovské monstrum bylo možné pouze ruční klikou, což se stalo osudným jednomu 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 ovládanými ruční pákou pouze na zadní poháněné

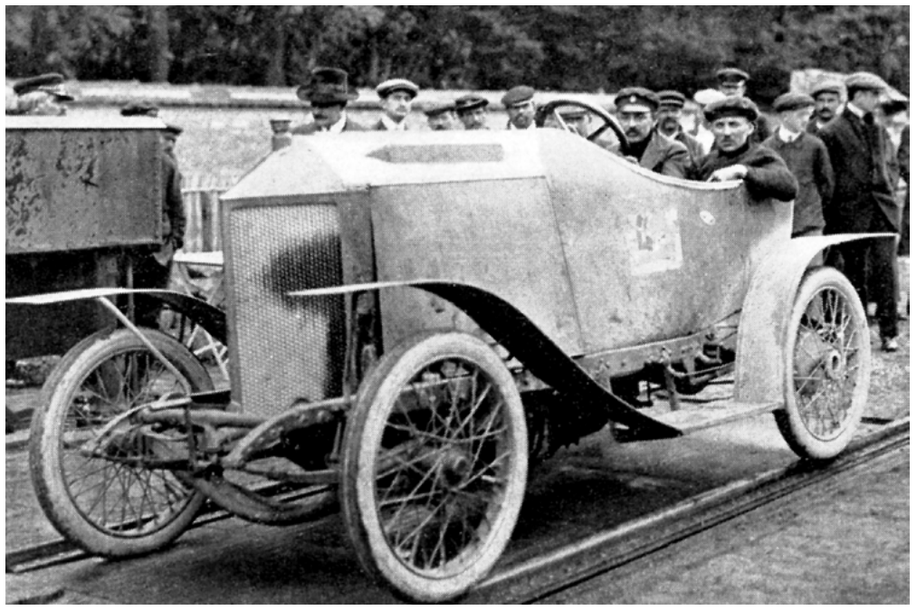
Laurin & Klement typ FCR

1909

V roce 1909 tento vůz v rekordně krátké době zkonstruoval Ing. Hieronimus s přímým souhlasem Václava Klementa. Od prvního náčrtku do prvního startu v závodě do vrchu Semmering mu stačily pouhé tři měsíce.

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 podle tehdejších předpisů omezujících pouze rozměry vrtání a počet 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.

Laurin & Klement typ FCR s člunovým zakončením zádě





Laurin & Klement typ FCR se zádí s válcovitou palivovou nádrží. Za volantem Ing. Otto Hieronimus

nápravě. Nožní brzda působila na hnací hřídel za převodovkou podobně jako u menšího typu FC.

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, záď 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. Pro svůj vzhled si FCR od diváků vysloužil příhodnou přezdívku – „rakev".

Přes poměrně vysoké těžiště se FCR osvědčil, zřejmě díky svému obrovskému výkonu, ploché charakteristice motoru a akceleraci, i v závodech do vrchu. Zvítězil na Semmeringu, Gaillonu, v Terstu a ve výčtu samozřejmě nesmí chybět ani Zbraslav – Jíloviště, kde s ním dojel na prvním místě a současně ustanovil traťový rekord v roce 1911 Ing. Hieronimus. 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 nedochoval až do současnosti, přestože v továrních záznamech jsou uvedena i jména jejich soukromých majitelů. Jeden vůz byl v květnu roku 1913 prodán do Amsterodamu, druhý koupil v říjnu roku 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 typy FL, FD a FDL – nákladní jednotunu.

Laurin & Klement typ FF 1907

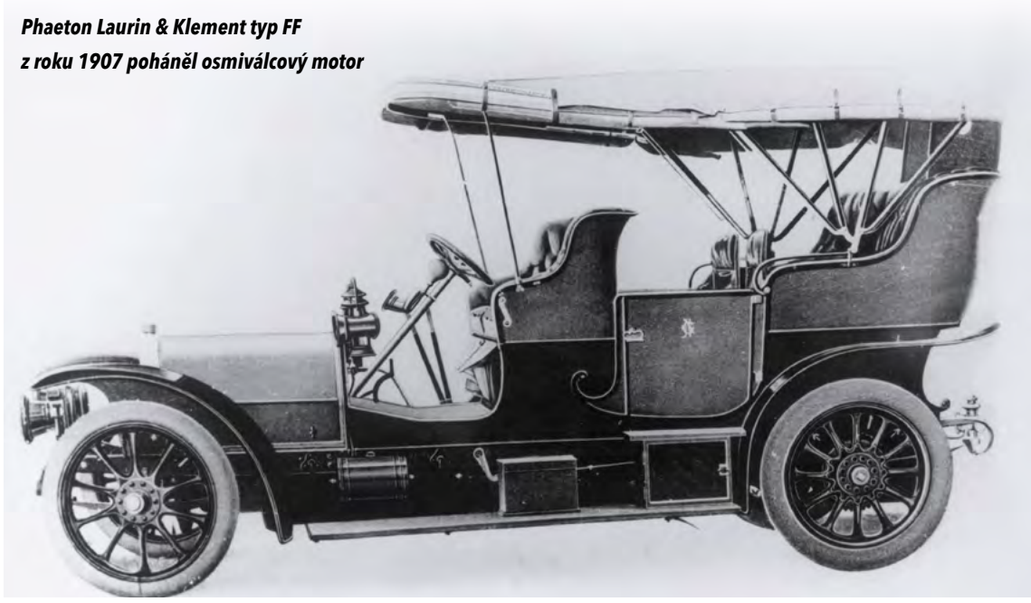
Laurin & Klement typ FF byl v roce 1907 stejnou senzací jako motocykl Laurin & Klement typ CCCC v roce 1905. Byl totiž poháněn osmiválcovým motorem, který vznikl spojením dvou motorových bloků typu F namontovaných na společnou klikovou hřídel.

Laurin & Klement typ FF byl poslední prací tehdy jedenatřicetiletého Karla Slevogta. Ke stavbě řadového osmiválce použil dva bloky válců typu F montovaných na společnou motorovou skříň, v níž uložili osmkrát zalomený klikový hřídel. Tímto způsobem vznikl velký řadový osmiválcový motor o objemu 4 874 cm³, jehož výkon 44,5 k (33 kW) byl na svou dobu poměrně slušný. Čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem a kulisovým řazením byla tradičně umístěna blízko středu podvozku, brzdy byly jako obvykle dvě – provozní, ovládaná nožním pedálem a působící na převody, zatímco ruční brzda brzdila zadní kola. Laurin & Klement typ FF měřil na délku 4 260 mm, rozvor náprav byl 3 160 mm a hmotnost 1 610 kg.

Velký osmiválec byl představen na autosalonu v Paříži, kam přijel cestovní phaeton s nápisem „8-CYLINDRE-8 LK" na kapotě po vlastní ose a za jeho volantem neseděl nikdo menší než slavný závodní jezdec Kolowrat a inženýr Rezler.

Podle tovární kroniky byly v roce 1907 postaveny pouze dva vozy. Díky vysoké pracnosti se cena podvozku vyšplhala až na 18 500 korun proti 3 940 korunám za podvozek voituretty. Pro automobily tohoto druhu byl domácí trh příliš malý a v zahraničí dávali přednost zavedeným značkám nejvyšší luxusní třídy.

Phaeton Laurin & Klement typ FF z roku 1907 poháněl osmiválcový motor



Laurin&Klement typ FN/GDV

1909—1913

Laurin & Klement typ FN z roku 1909, později označovaný jako typ GDV, byl jako nástupce oblíbeného typu F poháněn výkonnější variantou původního čtyřválce, jehož objem byl zvětšený z původních 2 438 cm³ na 2 659 cm³ a výkon vzrostl na 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 úplně stejný i co se týká provedení karoserie – cestovní phaeton, městský landaulet nebo coupé, tříčtvrteční landaulet, sportovní dvousedadlový vůz či užitková verze s odnímatelnými bočnicemi.

Téměř každý rok se v nabídce objevil nový model a výrobní program značky už začínal být poněkud nepřehledný, zvlášť když kromě označení jednotlivých typů písmeny abecedy bylo ve firemních materiálech používáno i značení podle výkonu motoru. V dubnu roku 1910 se na automobilové výstavě v Praze představil typ FN pod novým označením Laurin & Klement typ GDV. Jednalo se o robustní automobil střední třídy, který se proslavil především jako spolehlivý vůz taxislužby v Petrohradě, Budapešti, Vídni, Paříži a Káhiře. Jen do Vídně bylo dodáno padesát vozů tohoto typu. Prvních padesát jedna vyrobených vozů v provedení autodrožka mělo ještě motor z původního Laurin & Klement typ F o objemu 2 438 cm³.

Kromě verze GDV v provedení autodrožka byly souběžně vyráběny modifikace určené k běžnému provozu, jako například verze GDVT nabízená s karoserií landaulet případně limuzína. Pro sportovně založené řidiče byla v nabídce modifikace GDVC4 nebo dvoumístná GDVC2 na zkráceném podvozku základního provedení GDV, případně čtyř až šestimístné torpedo označované jako RC4.

Sportovní provedení se dvěma sedadly měla výkon čtyřválce zvýšený na 24 k (17,7 kW), rozvor náprav zkrácený na 2 510 mm oproti 3 050 mm základního modelu a karoserie pak měřila na délku 1 920 mm. Při hmotnosti 900 kg bylo s tímto automobilem možné dosáhnout nejvyšší rychlosti 70 km/h.

Během osmi let produkce se typ GDV dočkal výroby 366 kusů a poslední byl smontován ještě v roce 1917.

Laurin & Klement typ GDV v provedení autodrožka pro Vídeň

