



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 3

První kilometry v první republice: Luxusní automobily Laurin & Klement /ŠKODA

- › Nabídku značky L&K/ŠKODA korunovaly vozy se šesti či osmi válci
- › Mimořádně kultivované modely: ŠKODA Hispano-Suiza i zrod řady ŠKODA SUPERB
- › Luxusní vozy ŠKODA pro prezidenta T. G. Masaryka, „Krále obuví“ J. A. Baťu i podnikatelskou a společenskou elitu první republiky

Mladá Boleslav, 11. dubna 2018 – Během 20 let existence první československé republiky oslovila mladoboleslavská automobilka vedle širokých vrstev společnosti i tu nejnáročnější klientelu působivou flotilou luxusních modelů. Prémiové vozy vynikaly špičkovou kvalitou, vysokým jízdním komfortem i konstrukčními řešení, jako byla rotační šoupátka místo ventilů, rozvod OHC s královským hřídelem či kompaktní motor V8.

Vysoká technická a kvalitativní úroveň současné vlajkové lodi značky ŠKODA, modelu SUPERB, navazuje na 122 let vývoje automobilů vyšších tříd. Vždyť první řadový osmiválec v regionu vznikl právě v Mladé Boleslavi: vůz Laurin & Klement FF s karoserií „Roi des Belges“ vzbudil v roce 1907 pozornost i na pařížském autosalonu. Většího rozšíření se dočkaly dostupnější řadové šestiválce. Již před první světovou válkou mnohé z nich používaly tichý šoupátkový rozvod Knight, nahrazující obvyklé ventily. Exkluzivní americká technologie kladla mimořádné nároky na přesnost obrábění, proto byla licence poskytnuta pouze omezenému počtu předních světových automobilek. Její vývoj vyvrcholil v polovině 20. let modely L & K - ŠKODA 350 a 450. Bohatá výbava pětilitrového typu 450 zahrnovala například kompresor k huštění pneumatik, poháněný přímo motorem vozu. Cena otevřeného provedení činila 160 000 korun.

V květnu 1926 převzal první československý prezident, tehdy šestasedmdesátiletý Tomáš Garrigue Masaryk, první exemplář ze stokusové série vozů ŠKODA Hispano-Suiza. V období 1926-1929 vznikaly v licenci stejnojmenné francouzsko-španělské značky, jednalo se o špičkový produkt ve stylu Gran Turismo. Řadový šestiválec s ocelovými vložkami válců v hliníkovém bloku a rozvodem OHC s královským hřídelem dosahoval z objemu 6654 cm³ výkonu 100 k, krátkodobě až 135 k (74/99 kW) při 1600/3000 otáčkách. Důraz kladený na kvalitu výroby dokládá klikový hřídel, bez ohledu na náklady vyráběný z 350kilogramového výkovku, obráběním zredukovaného na stále impozantních 45 kg. Pět a půl metru dlouhý vůz jezdil rychlostí asi 130 km/h při spotřebě 20-25 l na 100 km. Během porovnávacích zkoušek vozu ŠKODA Hispano-Suiza s francouzským originálem, uskutečněných v létě 1926 v Paříži za přítomnosti zástupců poskytovatele licence, byla konstatována vynikající úroveň zpracování československého vozu.

Na přelomu 20. a 30. let byla v Mladé Boleslavi v rámci velkorysého investičního programu vybudována moderní továrna pro efektivní sériovou výrobu. Nové generaci automobilů kralovala čtyřlitrá ŠKODA 860. Typové označení prozrazovalo osmiválec o výkonu 60 koní (44 kW). K moderním konstrukčním prvkům patřily například hliníkové písty, duralové ojnice a dvoustupňové čištění motorového oleje. Impozantní, až pětiapůlmetrový vůz dosahoval na 20palcových kolech rychlosti 110 km/h. Spotřeba 16-20 litrů platila za zcela přiměřenou. Slibnou kariéru řady ŠKODA 860 zkomplikovala nastupující světová hospodářská krize, vzniklo tak pouze 49 exemplářů s karoserií limuzína, kabriolet nebo faux-kabriolet, čili „falešný kabriolet“ s pevnou střechou, navenek připomínající stahovatelnou. Většího rozšíření se dočkaly menší šestiválce ŠKODA 645.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 3

O pět koní výkonnější typ 650 se zakázkovou uzavřenou karoserií v březnu 1934 zakoupil zlínský Král obuvi Jan Antonín Baťa.

Výrazně většího rozšíření se dočkali přímití předchůdci úspěšné řady ŠKODA SUPERB. Jako první z nich debutovala v říjnu 1931 ŠKODA 633 s motorem o objemu 1792 cm³. Tehdy nejlevnější šestiválec československé výroby stál s dvoudveřovou uzavřenou karoserií jen 45 500 korun. ŠKODA 633 dostala do vínku elektroinstalaci 12 V místo tehdy převládající šestivoltové, k zajímavostem patřilo také sladění pákových tlumičů pérování s protipery svazků listových pružin. Úspěšný model 633 dosahoval rychlosti 100 km/h při pouze dvanáctilitrové spotřebě. V dubnu 1934 následovala ŠKODA 637. Zaujala pružným dvoulitrovým motorem, ale především pokrokovým podvozkem s centrálním nosníkem a nezávislým zavěšením všech kol.

Dalším vývojovým stupněm se stal model s typovým označením 640, poprvé odkazujícím na výkon nikoli v koních, nýbrž v modernější jednotce - kilowattch (40,5 kW = 55 k). Přízvisko SUPERB se v deníku vrchního ředitele automobilky Ing. Karla Hrdličky poprvé objevilo 22. října 1934 právě v souvislosti se zkouškami vozu ŠKODA 640, vybaveného hydraulickými brzdami. Zvítězilo nad návrhem Regent. První předsériová ŠKODA SUPERB budila na silnicích pozornost již počátkem ledna 1935, kdy si ji převzal generální ředitel Škodových závodů JUDr. Karel Loevenstein. Jeho žena Pavla prý rozhodla, že nepůjde o tehdy obvyklou limuzínu s dělicí přepážkou za řidičem, nýbrž o sedan s otevřeným vnitřním prostorem. Zároveň vybrala elegantní červený odstín laku. O moderní vůz byl velký zájem, z exkluzivních prvků příplatkové výbavy připomeňme autorádio se šesti elektronkami či palisandrovou skříňku za předními sedadly.

Do konce času vymezeného první republiky tehdy zbývaly pouhé tři roky, během nichž však ŠKODA SUPERB prošla pozoruhodným vývojem. Model se pevně etabloval jako symbol velmi pokrokově řešeného, komfortního a kvalitně vyrobeného automobilu. Prakticky každý modelový rok přinesl ještě výkonnější motor, širší výbavu a vybroušenější design. K hlavním milníkům patřil přechod z ventilového rozvodu SV na OHV (1938). Překotný politický vývoj znamenající konec éry první republiky však o několik dní předběhl předpokládanou slavnostní premiéru vozu SUPERB 3000. Z říjnového pražského autosalonu tedy sice sešlo, kariéra zdařilého šestiválce však pokračovala až do roku 1949. Autosalon měl být i místem premiéry nového vrcholu nabídky značky ŠKODA, modelu SUPERB 4000 s vidlicovým osmiválcem 3991 cm³/96 k (71 kW). Jediný dochovaný exemplář z desetikusové série, limuzína o rozměrech 5400 x 1800 x 1750 mm, nyní patří k magnetům ŠKODA MUZEA v Mladé Boleslavi.

Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Vítězslav Kodým

T +420 326 811 784

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 3

Fotografie k tématu:

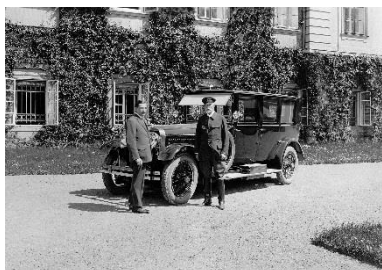


První kilometry v první republice: Luxusní automobily Laurin & Klement/ŠKODA

Mladoboleslavské šestiválce s šoupátkovým rozvodem Knight patřily k nejtišším vozům poloviny 20. let. Na snímku typ 350.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



První kilometry v první republice: Luxusní automobily Laurin & Klement/ŠKODA

ŠKODA Hispano-Suiza podle dobrozdání zadavatele licence kvalitou předčila francouzsko-španělský originál. Na snímku první vyrobený vůz, převzatý prezidentem T. G. Masarykem.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



První kilometry v první republice: Luxusní automobily Laurin & Klement/ŠKODA

Typové označení ŠKODA 860 prozrazovalo, že luxusní vůz pohání osmiválcový motor o 60 koních.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



První kilometry v první republice: Luxusní automobily Laurin & Klement/ŠKODA

Majestátní ŠKODA SUPERB 3000 dnes patří k obdivovaným exponátům ŠKODA MUZEA v Mladé Boleslavi.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › je jednou z nejstarších automobilek na světě. Společnost založená v roce 1895, v období počátků automobilu, dodnes sídlí v Mladé Boleslavi,
- › má v současnosti následující modelové řady osobních automobilů: CITIGO, FABIA, RAPID, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ a SUPERB,
- › v roce 2017 dodala zákazníkům celosvětově více než 1,2 milionu vozů,
- › od roku 1991 patří koncernu Volkswagen, jednomu z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců. ŠKODA AUTO v koncernovém svazku samostatně vyrábí a vyvíjí vedle vozů také komponenty jako motory a převodovky,
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; vyrábí v Číně, Rusku, na Slovensku, v Alžírsku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině a v Kazachstánu ve spolupráci s lokálními partnery,
- › zaměstnává celosvětově více než 35 000 pracovníků a je aktivní na více než 100 trzích.

