

Laurin & Klement FC (1908): První velká vítězství na čtyřech kolech

- › Po vynikajících úspěších motocyklů Laurin & Klement na závodních kolbištích se do popředí rychle draly také první automobily mladoboleslavské značky
- › Modely Laurin & Klement FC a odvozené typy FCS a FCR dobyly v letech 1908 až 1911 vavříny na nejtěžších závodech té doby
- › Konstruktor automobilky Laurin & Klement Otto Hieronimus stanovil v roce 1908 rychlostní rekord své třídy na britském okruhu v Brooklands

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Světové rychlostní rekordy, desítky zlatých věnců ze závodních okruhů i jízdy spolehlivosti a renomé značky rostoucí neuvěřitelným tempem. Automobilka Laurin & Klement vítězila na počátku 20. století doslova v každém závodě, na jehož start postavila některý ze svých závodních speciálů. Pilířem jejích úspěchů byl model Laurin & Klement FC.

Na příkladu prvních úspěchů vynikajících motocyklů Laurin & Klement si v Mladé Boleslavi rychle uvědomili, že motorsportu se není vůbec třeba bát, naopak že úspěchy v něm dosažené lze velmi dobře vytěžit z hlediska obchodního. Oba Václavové se tedy hned po dvou letech od premiéry ve výrobě automobilů v roce 1905 pustili do stavby závodního auta. A vedli si znamenitě. Už rok 1906 byl ve znamení automobilů vlastní konstrukce i jejich prvních vítězství: L&K Voiturette B o výkonu 9 koní a rychlosti 45 km/h obsadily při závodu v rakouském Semmeringu první, druhé a čtvrté místo.

Technický vývoj ale postupoval mílovými kroky a značka Laurin & Klement se brzy dostala do centra pozornosti doma i v zahraničí strhující sérií významných sportovních úspěchů. Jejich nositelem byl model FC, postavený na úspěšné platformě osobních modelů typu F.

Za konstrukcí a také sportovními úspěchy typu FC stál šéfinženýr Otto Hieronimus. Výroba probíhala v letech 1907 až 1909 a celkem devatenáct vyrobených kusů se často lišilo jak motory, tak i vzhledem. Vozy označené FC dostaly pod kapotu řadové čtyřválcové motory o několika různých kombinacích vrtání a zdvihu o zdvihových objemech 2 – 2,5 litru podle toho, do které kategorie nebo objemové třídy byly na daném sportovním podniku přihlášeny. Poháněna byla zadní kola, a to skrze třístupňovou převodovku.

Rok 1908 se pro automobilku Laurin & Klement proměnil v období úspěchu. V březnu obsadila v různých kategoriích závodu do vrchu Zbraslav–Jíloviště celkem šest prvních, pět druhých a jedno třetí místo, v Riesu u Štýrského Hradce docílila mezi dvoulitry dvojitého vítězství. Mimořádnou spolehlivost a trvanlivost automobilů z Mladé Boleslavi prokázal sám Otto Hieronimus triumfem v 686 km dlouhém závodě Petrohrad–Moskva. Také v německé Jízdě prince Jindřicha nechal L&K FC konkurenty v poli poražených. Trasa 9denního závodu

tehdy vedla účastníky z Berlína přes Kiel a Hamburg do Hanoveru, Kölnu a Trieru. Cíl 2200kilometrového závodu byl ve Frankfurtu nad Mohanem.

Konstruktér Otto Hieronimus zkonstruoval speciály Laurin & Klement FCS s rozvodem OHV a objemem 3,5 l a v Semmeringu 1908 s nimi stáj L&K obsadila první tři místa ve třídě. Hieronimus potom usedl v Brooklands za volant FCS a kroužil rychlostí 118,72 km/h. V roce 1908 tak stanovil na vůbec prvním oficiálním závodním okruhu na světě rychlostní rekord své třídy.

Vůbec nejvýkonnější verzí řady FC bylo po roce 1909 nekompromisní FCR, které se již zcela lišilo od původního vozu. Speciál se štíhlou karoserií a šípovým chladičem dostal motor o objemu 5,6 litru s výkonem rovných 100 koní (74 kW) a uměl dosáhnout rychlosti až 140 km/h. Hned svůj první start na Semmeringu 1909 proměnil Hieronimus ve vítězství ve třídě, v dalších závodech do vrchu Zbraslav-Jíloviště a Trieste – Opicina v sezóně 1911 zvítězil i v absolutním pořadí.

K nejbarvitějším osobnostem prvního čtvrtstoletí existence firmy patřil její veleúspěšný závodník a zdatný propagátor v nejvyšších společenských kruzích, svým vlastenectvím (i akciovým podílem ve firmě) motivovaný hrabě Alexander Kolowrat-Krakowský. Příslušník jednoho z nejstarších českých šlechtických rodů trávil noci montováním závodních strojů a říká se, že k rozpoznání od ostatních montérů býval jen podle toho, že byl ze všech nejspínavější. Jedna z takových pracovních nocí pomohla populárnímu hraběti i k vítězství v závodě do vrchu ve francouzském Gaillonu.

Píše se 10. říjen 1908. Vtipálek Kolowrat je přihlášen pod pseudonymem Doconald, jenže dřevěnou bednu se závodním speciálem typu FC vyhlíží na místním vlakovém nádraží marně. Sportovní čest mu ale velí bojovat za všech okolností. Jeho cestovní vůz typu F už má najeto 18 000 kilometrů a při kvalitativní úrovni dobových maziv tedy vykazuje výrazně větší opotřebení, než bychom předpokládali dnes.

Není však zbylí. „Saša“ s mechanikem z auta přes noc odmontují vše nepotřebné, dokonce i sedadla, která nahradí dřevěnými bedýnkami bez opěradel a držadel. Nízkou hmotností se potom v závodě úspěšně snaží kompenzovat deficit výkonu proti speciálům soupeřů. A skutečně ve své třídě porazili všech sedm rivalů a radovali se ze zlata!

Kontakt

Jan Hrbek

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

jan.hrbek@skoda-auto.cz

<https://skoda-motorsport.com>

Škoda Motorsport:



Facebook



YouTube



X

Fotografie k tématu



Laurin & Klement FC (1908)

Model FC měl vpředu uložený motor s rozvodem SV s objemem 2438 cm³. Mohl jet až 90 km/h. Rozvor měřil 2448 mm, rozchod 1300 mm vpředu i vzadu, obě nápravy byly tuhé s listovými pery. Celkem bylo vyrobeno 19 vozů.

Zdroj: Škoda Auto



Laurin & Klement FC (1908): Vytrvalostní závod Petrohrad – Moskva

Jedním z nejvýraznějších úspěchů značky v roce 1908 bylo vítězství typu FC v dálkovém závodě Petrohrad – Moskva.

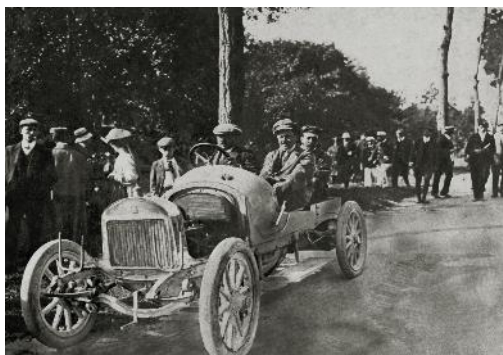
Zdroj: Škoda Auto



Laurin & Klement FC (1908)

Alexander Kolowrat-Krakowský, příslušník starého šlechtického rodu byl veleúspěšným závodníkem a zdatným propagátorem značky v nejvyšších společenských kruzích.

Zdroj: Škoda Auto



Laurin & Klement FC (1908)

Zručnost a vtipná improvizace přivedla Alexandra Kolowrata Krakowského i k vítězství v závodě do vrchu ve francouzském Gaillonu.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Motorsport:

- > Škoda slaví 125 let v motoristickém sportu, a to jak v rally, tak na okruzích.
- > Mezi největší úspěchy patří vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) v roce 1981 s vozem Škoda 130 RS.
- > Od roku 2009 vybojovala pro českou automobilku mnoho úspěchů na tratích světových rally Škoda Fabia.
- > Do roku 2014 si Škoda Fabia S2000 (atmosférický motor 2,0 litru, pohon všech kol) zajistila v rally 50 mezinárodních a národních titulů. Škoda Fabia S2000 také pomohla třikrát zvítězit ve FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC) a v Intercontinental Rally Challenge (IRC).
- > V roce 2015 na scénu vstoupila Škoda Fabia R5 (motor 1,6 l turbo, pohon všech kol). Později se přejmenovala na Škoda Fabia Rally2 a po ní následovala dále zdokonalená Škoda Fabia Rally2 evo; tyto vozy do konce roku 2022 získaly v 68 zemích téměř 2000 vítězství.
- > Během tohoto období vybojovali tituly v kategorii WRC2/WRC2 Pro FIA Mistrovství světa tovární jezdcí Škoda Motorsport Jan Kopecký (CZ), Esapekka Lappi (FIN), Pontus Tidemand (S) a Kalle Rovanperä (FIN). Škoda Motorsport také v letech 2015 až 2019 získala pětikrát za sebou titul v kategorii WRC2/WRC2 Pro určený pro výrobce.
- > Od počátku sezóny 2020 změnila Škoda Motorsport strategii a začala s podporou privátních týmů. Úspěšný příběh pokračoval: Andreas Mikkelsen (N) a Emil Lindholm (FIN) se s vozem Škoda Fabia Rally2 evo týmu Toksport WRT v letech 2021 a 2022 stali mistry světa v kategorii WRC2. Tým Toksport WRT získal za podpory Škoda Motorsport v letech 2020 až 2023 čtyřikrát za sebou v kategorii WRC2 také týmový titul. V roce 2025 získal tým Toksport WRT další týmový titul v kategorii WRC2 a posádka Nikolaj Grjazin/Konstantin Aleksandrov z týmu Toksport WRT se stala šampiony v kategorii WRC2 Challenger.
- > Zákaznické týmy Škoda Motorsport získaly tituly rovněž ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC), FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC), FIA Mistrovství Afriky v rally (ARC), FIA Mistrovství Severní a Střední Ameriky v rally (NACAM), FIA Mistrovství Jižní Ameriky v rally (CODASUR) a FIA Mistrovství Asie a Tichomoří v rally (APRC).

Škoda Auto

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.