

Laurin & Klement 300 Geschichte, Daten und Fakten



...linke Beifahrerwade sollte feuerfest sein

Eine Reportage von

Jan Blazek und Jan Dvoracek

erschieden im tschechischen Auto Motor Sport Classic

Der Artikel beschreibt die Teilnahme beider Autoren an der Rally Retro Praque, die sie dann mit Null Strafpunkten auch gewannen..

Chassis, Motor und die Haube stammen aus der Zeit 1920 – 23

Viertakt-Motor, wassergekühlt, 4,7L, 50 PS, 8L Oelvolumen, Nockenwelle zweimal gelagert.

Hinterradantrieb, Lamellenkupplung, 4-Ganggetriebe, 20“ Felgen.

Max. Geschw. 100 kmh, Reisegeschw. 60 kmh, Verbrauch 25 - 30 L

Karosserie war ursprünglich Landaulet.

Der Wagen wurde 1927 an die Skoda-Filiale Smichov in Prag verkauft.

In den sechziger Jahren wurde die ursprüngliche Karosserie entfernt und durch eine Replika in Anlehnung an einen bekannten Rennwagen von 1908 des Grafen Kolowrat ersetzt.

1974 kaufte Skoda dieses Auto für paar Tausend Mark fürs Museum in Mlada Boleslav. Seitdem hat der Wagen an einigen Ausstellungen und Fahrten teilgenommen.

Die Autoren haben den Wagen auf eigener Achse aus Ml. Boleslav an den Start der Regelmässigkeits-Rallye Retro Prague gebracht. Der ohrenbetäubende Lärm, den der ungedämpfte Auspuff - sprich zwei Röhre – verursacht, hat sie fast um das Gehör gebracht. Bei dem Publikum erntete diese Ausnahmemaschine grosse Begeisterung.



Das Fahrvergnügen beschreiben die Autoren so:

„...je nach Fahrweise, schluckt der Motor aus dem 200 L Bbarell spielend 25 bis „wesentlich mehr“ Liter Specialbenzin. mit dem Bleiersatz-Additiv, versteht sich. Die Bremsen sind eine Geschichte für sich – wir benutzen lieber die Handbremse, Kardanbremse setzen wir nur bei langen Abfahrten ein. Bremsen sind recht ineffizient – damals war es nicht so wichtig, wie schnell das Auto zum Stillstand kam. Der Sitzkomfort ist gering, die Unebenheiten der Strasse federt eher die Polsterung der Sitze als die massiven Blattfeder ab. Man sitzt sehr eng aneinander gepercht und trotzdem kann man

mireinander kaum reden. Die ungedämpften Auspuffrohre, Durchmesser 70 mm, sind überlaut. Noch Stunden nach einer Fahrt schreit man sich an... Die Lenkung ist schwergängig und mit einer Umdrehung vom Anschlag zum Anschlag extrem direkt.“

Wie gewinnt man

mit diesem Auto Retro Prague?Natürlich nicht durch die Geschwindigkeit, sondern

Regelmässigkeit. Nach dem Start der Rallye Retro Prague am Wallensteinplatz führt die Strecke durch das nächtliche Prag, dann nach Südböhmen bis Schloss Hluboka. Zurück fahren wir am nächsten Tag über Vlasim und Benesov...

JAK SE VYHRÁVÁ RETRO PRAGUE...

V pátek lehce po půl deváté večer startujeme z Valdštejnského náměstí do závodu a čeká nás víceméně vyhlídková jízda noční Prahou. V sobotu už se rallye rozjíždí naplno a vozy vyrážejí až do jižních Čech, kde etapa končí na Hluboké, kam jsme dorazili kolem páté. Nedělní návrat do Prahy vede oklikou přes Vlašim a Benešov, přičemž oběd

byl na zámku Jemniště. Na Sibiřské náměstí v Praze 6 dorážíme kolem čtvrté a Mákyna vypadá pěkně zbledověně – kvůli deštovým přehánkám je pěkně špinavá, kromě toho jí vzadu přeskočilo uchycení listového pera, nerovnost v Davli znamenala prasknutí čelního skla a navíc se ještě uvolnilo levé světlo. Čert to ale vem! Hlavně že jsme zvládli všechny úkoly během závodu, a tak jsme stejně jako dalších šest vozů měli na kontě nula trestných bodů. Mákyna však byla z těchto automobilů nejstarší, a tak jsme se stali celkovými vítězi.

Mittagessen fand am Schloss Jemnice statt. Im regnerischen Wetter kamen wir um vier Uhr in Prag an. Unterwegs sprang eine Feder aus der Fassung, ein Scheinwerfer löste sich und die Frontscheibe platzte wegen einer grossen Strassenunebenheit. Nass, schmutzig, müde aber glücklich waren wir als wir den Motor abstellten. Von sechs fehlerfreien Teilnehmern hatten wir das älteste Auto und so gewannen wir und die „Machina“ die ganze Rallye.

Übernommen courtesy Auto Motor Sport Classic

...ins Deutsch übertragen von Jirka

...es folgen die Originalseiten

SPORT LAURIN & KLEMENT 300

Posunuta



 ČESKOSLOVENSKÉ
PŘEDVÁLEČNÉ
AUTOMOBILY

110  **Classic**



Levé lytko spolujezdce musí být zároveň – výfukové potrubí je účinným zdrojem tepla. Ideální cestovní rychlost po rovině je kolem 60 km/h.

DATA & FAKTA

Laurin & Klement 300

Motor: Čtyřdobý řadový kapalinou chlazený čtyřválec uložený vpředu podélně, vrtání × zdvih 100 × 150 mm, zdvihový objem 4713 cm³, nejvyšší výkon 50 k, oběžné mazání (objem oleje 8 litrů), karburátor Zenith 42, dvakrát uložená kliková hřídelel.

Přenos síl: Pohán zadních kol, lamelová spojka, čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem. Pneumatiky Barum 6,50-20 C NB60 na dvacetipalcových discích kol.

Rozměry: Délka × šířka × výška 4310 × 1660 × 1810 mm, rozvor 3140 mm, rozchod vpředu/vzadu 1456/1456 mm.

Jízdní výkony: Zrychlení z 0 na 100 km/h nebylo nikdy měřeno, nejvyšší rychlost kolem 100 km/h, cestovní rychlost 60 km/h, spotřeba 25–30 l/100 km.

HISTORIE

Šasi, motor a kapota pocházejí z období 1920 až 1923, zhruba v šedesátých letech byla původní karoserie landaulet přestavěna na dvoumístnou karoserii, která byla replikou závodního vozu hraběte Kolowrata. V tomto stavu se vůz dostal v roce 1974 za cenu několika desítek tisíc Kčs do mladoboleslavského muzea, kde nyní patří ke spolehlivým vozům často využívaným pro prezentační akce.

Ze zhruba dvousetlitrového sudu, který je umístěn za lavicí, odčerpá takový jízdní styl každých 100 kilometrů něco mezi 25 až 30 litry benzínu, přičemž stav benzínu v nádrži se zjišťuje pomocí plováku. Mákyna jezdí na speciál, do kterého je občas přimícháváno aditivum proti opotřebení ventilových sedel, ale palivo je jen jednou z mnoha nástrah, kterým musí tak starý vůz v dnešních podmínkách čelit. „Nikdo už dneska přesně neví, na jaké palivové směsi se tehdy jezdilo, a často se kvalita pohonných hmot výrazně lišila i podle lokality,” vysvětluje Libor Tichánek, který za volantem laurinky odjezdil už tisíce kilometrů: „Toma byla podřízena i konstrukce motoru, takže je jasné, že motor Mákyna dnes polyká něco úplně jiného, než na co byl navržen.”

Také brzdová soustava má svá specifika. Při jízdě je výrazně účinnější přibrzdování ruční brzdou na zadní kola, brzdou na kardanu využíváme jen občas, a to zejména při delších klesáních. Za volantem musíte samozřejmě hodně předvidat, toto auto na pětníku určitě nezastavíte a brzdy jsou vzhledem k hmotnosti auta spíše poddimenzované, což patřilo ke koloritu tehdejší doby – zkrátka, jezdilo se hlavně dopředu, nikdo vám nedělal myšky, a jestli auto zastavilo na 60 metrech nebo na 150 metrech, se moc nerefúlo.

Lavice pro dva je poplatná období dvacátých let – spíše než sezení v automobilu připomíná kozlík na kočáru, v rámci možnosti se však snaží poskytnout pasažérům co možná nejvíce komfortu. Co při přejezdu nerovností neodtlumí masivní listové pružiny, snaží se absorbovat pružiny a čalounění sedáku. Komfort jízdy tedy není tak špatný, jak byste možná čekali. Kromě toho přináší stísněná

*Vypínáme motor
a ještě nám, notnou
chvilu trvá, než na se
přestaneme krúčet.*

lavice sekundární pozitivní efekt – mezi řidičem a spolujezdcem se bez ohledu na pohlaví vytváří zvláštní, téměř až intimní vztah, protože snad jen dvojice rachtíků (a ti by zase ani neotočili volantem) by zde dokázala sedět, aniž by se dotýkala významnou částí svých těl – nic pro jedince, kteří jsou hákliví na narušování své osobní zóny.



Řemeslná krása: uchycení páky převodovky a ruční brzdy lze sledovat dlouhé minuty a stále budete fascinováni detaily a dobovou patinou. Spínací skříňka není původní a nahradila magnetoelektrické zapalování. Tak takto vypadalo zavěšení předních kol sportovního vozu na počátku minulého století. Mezi krajními polohami volantu není ani jedna otáčka. Vůle je v řízení cílené – pokud by se vše dotáhlo na maximum, nešel by vůz v přímém směru téměř udržet na silnici. Karburátor je pod mohutnými výfukovými svody o průměru 70 milimetrů.





...nádrže je
...dílo. Do
...za sedáčkami se
...zbruba 200 litrů
...průměrná
...je kolem
.../100 km. Do
...se vejde
...50 litrů
...kapaliny.
...při Dušičkách
...miniaturní zadní
...funkci ukaza-
...směru přebírá
...jezdec.

Přes tuto výjimečnou blízkost si řidič se společenstvem během jízdy moc nepovídají. Dvořákův výfuk (každý o průměru 70 mm) a zvuk lišící se z ní jsou proti. Jedinou šancí jsou úseky, kde nemusí motor běžet v záběru (např. jízda v kopci), a i tak musíte jeden na druhého dost čekat. Ostatně výfuk je alfa a omegou tohoto zvuku. Nejen že produkuje mimořádně hromobitný zvuk, ale je i významným zdrojem tepla. Zdrojem tepla s tím, že chlupy na lýtku spolujezdcovy se nohy mají už po několika kilometrech co dělat, aby odolaly samovznícení.

Pobyt Laurinky na silnici je samozřejmě těžší, řízení, které překvapí svou strmostí mezi krajními polohami není ani jedna celá záležitost (volantu, vyžaduje dost síly (zejména při nastěhování na místě) a také pro řízení čtyř- nebo pětiválcové převodovky musíte mít hodně citu pro mechaniku.

Po pár desítkách kilometrů ale s překvapením zjistíte, že i s takto starým vozem dorazíte bez problémů za hodinu z Mladé Boleslavi na Prahu a že automobily byly už před téměř sto lety konstrukčně překvapivě vycištěné. Proto nemluvíme o tom, že si o hladkém (téměř) jízdním mohou tehdy nechat jenom zdát a že na dnešní cesty by se dnes leckdo vypravil pouze v SUV s pobonem všech kol a dlouhou bytem vyprávěl, jakým je terénem.

Během průjezdu vesnicemi a městečky na trase se snažím představit si, jak to zde asi vypadalo po první světové válce, kdy se opět pomalu startovala automobilová produkce a znovu se na silnicích začaly objevovat soukromé osobní vozy. Vlastně se tobo moc nezměnilo – před muzeem vytvoří Laurince odpovídající dobovou iluzi skulptura pánů Laurina a Klementa a i na trase si určité tento vůz najde několik záchranných bodů – třeba kostel ve Staré Boleslavi stojí stále na svém místě a Kbelské letiště, které sice tehdy zářilo novotou, už také existovalo.

Právě ve Kbelích si s Liborem dáváme oběd a vsadil bych se, že na parkovišti před místní hospodou je v historii podniku Laurinka s přehledem nejstarší návštěvníci. Pak sjíždíme přes Prosek a Karlín k Vltavě, v Těšnovském tunelu ještě Libor pro radost pořádně práskne do výfuků a už jsme před Rudolfinem na startu rallye.

Vypínáme motor, následuje ještě několik samozápalů a najednou se všude rozhostí nepřirozené ticho. Ještě notnou chvíli nám trvá, než na sebe přestaneme s Liborem při běžné konverzaci křičet. Bez zvuku Mákyny ale prostě od 16. července 2010 stejně nemůžeme být – hádejte, co se ozve z mého mobilu, když mi dorazí esemeska...

TEXT: Jan Blažek
FOTO: Jan Dvořáček



JAK SE VYHRÁVÁ RETRO PRAGUE...

V pátek lehce po půl deváté večer startujeme z Valdštejnského náměstí do závodu a čeká nás víceméně vyhlídková jízda noční Prahou. V sobotu už se rallye rozjíždí naplno a vozy vyrazí až do jižních Čech, kde etapa končí na Hluboké, kam jsme dorazili kolem páté. Nedělní návrat do Prahy vedl oklikou přes Vlašim a Benešov, přičemž oběd byl na zámku Jemniště. Na Sibiřské náměstí v Praze 6 dorážíme kolem čtvrté a Mákyna vypadá pěkně zbledlá – kvůli deštovým přeháňkám je pěkně špinavá, kromě toho jí v zádu přiskočilo uchycení listového pera, nerovnost v Davíi znamenala prasknutí čelního skla a navíc se ještě uvolnilo levé světlo. Čert to ale vem! Hlavně že jsme zvládli všechny úkoly během závodu, a tak jsme stejně jako dalších šest vozů měli na kontě nula trestných bodů. Mákyna však byla z těchto automobilů nejstarší, a tak jsme se stali celkovými vítězi.



V dešti nebylo přes čelní sklo místy nic vidět.



Oprava kouslé brzdy na kardanu ve sloupárně poblíž Tábora.



Důkaz, že i za padesát let starými vozem můžete vyhrát vlntránskou rallye.