

Samohýlova Laurinka FC 1909

Připomeňme si několik populárně historických zajímavostí o tomto vozidle, na základě knižního zpracování A. Branalda „Dědeček automobil“ a Radokova filmu se stejným názvem z roku 1956...Dověděli jsme se tam, že Kolowrat na cestovní Laurince závod vyhrál...Jiné prameny doplňují: „auto dál používal... a pak byla Laurinka prodána hraběti Nemegeyeiovi...“

Automobily typu F a FC byly vyráběné v mladoboleslavské automobilce Laurin & Klement v letech 1907 až 1909. „Vozidla poháněl čtyřdobý, kapalinou chlazený motor o zdvihovém objemu 2438 cm³ s maximálním výkonem **21 koní** / 15,5 kW. Sériová L & K typu F o hmotnosti okolo 1000 kg dosahovala maximální rychlosti 60 km/hod. Celá produkce typu F v různých provedeních čítala 371 vozidel.“

Z poutače umístěném ve Zlíně před vozem L & K, který četly desetitisíce návštěvníků akce se dovídáme, že „vystavený vůz je z roku **1907** (správně z roku 1909 ff) a že 17.srpna 1907 ! (viz kopie) s ním jel Alexander hrabě **Kolowrat** spolu s Františkem Krutským z Mladé Boleslavi do francouzského Gaillonu na **závod do břehu**...pak byl **opitý cesták** vrácen do firmy...a repasován a prodán hraběti vídeňského dvora **Alkos** von Nemegeyeovi...“ Kromě zavádějících letopočtových údajů (1907) a nedoložených tvrzení se popisem hemží dalšími chybami, Nemegeye se jmenoval Akos v. Nemegeyei, Saša K. se píše s „w“, závod se jel do vrchu atd.

Jediné doložitelné je, že dle zakázkových knih Laurin a Klement byl v lednu r. 1909 vyroben motor F, a jím osazen vůz FC a ten byl 15.4. 1909 prodán hraběti Paulu Draskowichovi z Bukovce, který se zabýval závoděním...

Z informací blízkých majitelům Laurinky se (bez dokladů) dovídáme, „že vítězný vůz byl znova upraven na standardní cestovní vozidlo, které Kolowrat užíval až do doby, kdy ho prodal hraběti Nemegeyeiovi. Na přelomu století vůz koupil A. Samohýl od dcery hraběte Nemegeye. Jediné co se dá doložit je prodej vozu p. Samohýlovi...“

Z těchto údajů se dá odvodit, ale neprokázat, že se jedná o dva velmi podobné vozy, jak ostatně hraběti Nemegeyeiovi v r. 1910 z Ml. Boleslavi oficiálně potvrdili: „Vám dodaný vůz, náš fabrikát, číslo 5808 je úplně stejný, jako vůz popsáný v opise ze 17.srpna 1907“. Tenkrát byl vůz vybaven dvěma reflektory ve předu...

Z výrobních knih L & K vyplývá, že motor č. 5808 byl vyroben v lednu 1909, takže ani Kolowrat s tímto autem nemohl v r. 1907 jezdit... K žádnému datu není v knihách L & K zaznamenáno, že tak známý a vážený zákazník, jako byl hrabě Kolowrat si Laurinku s těmito identifikačními údaji kdy koupil.

Jasno do této historie mohla vnést majitelka Laurinky, která s Laurinkou nejen jezdila, leta se ji snažila prodat...ale byla o ní (logicky) velmi dobře informována. Když se na ní před několika lety obrátil Kolowratův životopisec, Rakušan p. Jachym, p. Nemegeyei potvrdila, že její otec s tímto vozem nikdy nezávodil a ani o tak věhlasném závodě Gaillon a závoděním s jejím vozem nemá žádný doklad, ani o něm neví. Že by vůz předtím patřil Kolowratovi též neví a dokonce ani o koupi od Kolowrata, jak se tvrdí, nemá žádnou informaci, či dokument. K historii Laurinky patří též, že stála od padesátých let nejméně 30 let mimo provoz v Nemegeyeiově garáži a pro jednu vyjíždku ji krátkodobě zprovoznil rakouský ÖAMTC.

Proměření fotografií poukázalo na pozměněné přední blatníky a upevnění nahazovací kliky, jakož chybění obou předních reflektorů. Výkonný acetyléno-kyslíkový karbidový reflektor byl tehdy montován na různá auta.

Laurinka FC je vyjímečně zachovalý, autentický vůz s neúplnou historií, což na jeho vzácnosti a hodnotě nic nemění, protože je to unikát. Je to perla v Samohýlově sbírce a doufejme, že ji nebude restaurovat do stavu „lepší než nový“.

O historii tohoto vozu se již v minulosti zajímali i další historici a odborníci, kteří dospěli ke stejnému závěru. Na základě všeho doložitelného se sice nedá s definitivní platností vyloučit, že na něm jel Saša Kolowrat závod v Gaillonu, ale pravděpodobnost je asi taková, jako že na parním voze Stanley pana Veselého seděl Abraham Lincoln.

Dr.Georg W.Pollak, sc.

Za data a dokumenty děkuji Dr. Tulisovi, Ing. Dr.Samohýlovi a archívu Škoda-Auto a dalším