

# 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 zbědovaně – kvůli deštovým přeháňkám 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 „Mákina“ 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 držák – výfukové potrubí je účinným zdrojem tepla. Ideální cestovní rychlost po rovině je kolem 60 km/h.

## DATA & FAKTA

### Laurin & Klement 300

**Motor:** Čtyřdobý (radový) kapalinou chlazený čtyřválec uložený vpředu podélně, vrtání × zdvih 100 × 150 mm, zdvihový objem 4713 cm<sup>3</sup>, největší výkon 50 k, oběžné mazání (objem oleje 8 litrů), karburátor Zenith 43, dvakrát dlešená křídlová hlava.

**Přenos síly:** Pohán zadních kol, lamelová spojka, čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem. Pseumatiky Barum 6,50-20 C N860 na dvacetipalcových discích kol.

**Rozměry:** Délka × šířka × výška 4310 × 1660 × 1810 mm, rozvor 3540 mm, rozchod vpředu/vzadu 1456/1456 mm.

**Jízdní výkony:** Zrychlení z 0 na 100 km/h nebylo nikdy měřeno, největší 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 Kolowratů. 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 talový jízdní styl každých 100 kilometrů něco mezi 25 až 30 litry benzina, přičemž stav benzina v nádrži se zjišťuje pomocí plováku. Mákyra jezdí na special, 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 palivo směl se tehdy jezdit, a časem se kvalita pohonných hmot výrazně lišila i podle lokality,” vysvětluje Libor Tichánek, který za volantem laurinky odjel již tisíce kilometrů: „Tomu byla podřízena i konstrukce motoru, takže je jasné, že motor Mákyry dnes polyká něco úplně jiného, než na co byl navržen.”

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

Lavice pro dva je poplátná období dvacátých let – spíše než sezení v automobilu připomíná kolid na kočáru, v rámci možnosti se však snaží poskytnout pasáždům co možná nejvíce komfortu. Co při přejezdu nemovitostí neodtlumí masivní lisové pružiny, snaží se absorbovat pružiny a čalounění sedáček. Komfort jízdy tedy není tak špatný, jak byste možná čekali. Kromě toho přináší srovnání

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

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



Remesná krása: uchycení páky převodovky a ruční brzdy lze sledovat dlouhé minuty a stále budete fascinováni detaily a dobovou patlencou. 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 cíleně – pokud by se vše dostalo na maximum, nešel by vůz v přímém směru téměř udržet na silnici. Karburátor je pod mohutnými výfukovými svody o průměru 70 milimetrů.





...nádrž je  
...dílo. Do  
...za sečkami se  
...zbra 200 litrů  
...průměrná  
...je kolem  
...1000km. Do  
...se vejde  
...50 litrů  
...kapaliny.  
...Dušičkách  
...miniaturní zadní  
...benčí ukaza-  
...směru přední  
...jedezec.



I přes tuto výjimečnou blízkost si řidič se spolucestovatelem během jízdy moc nepovídají. Dvoje výfuků (každý o průměru 70mm) a zvuk lišící se z ní jsou protí. Jedinou šancí jsou úseky, kde se nemusí motor běžet v záběru (např. jízda v kopci), a i tak musíte jeden na druhého dost hlukem. Ostatně výfuk je alfa a omega tobaty. Nejen že produkuje mimořádně hromobitný zvuk, ale je i významným zdrojem tepla. Zdrojem k silným, že chlupy na lýtku spolucestovce se mohou majt už po několika kilometrech co žít, aby odolaly samovznícení.

Přibývá laurínky na silnici je samozřejmě těšně poděšší, řízení, které překvapí svou strmostí mezi krajními polohami není ani jedna celá žička volantu, vyžaduje dost síly (zejména při nastavení na místě) a talč pro řízení čtyř-členné převodovky musíte mít hodně citu pro mechaniku.

Po pár desítkách kilometrů ale s převapením 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 konstruovány převápivě vychytané. To nemluví o tom, že si o hladkém (téměř) řádku mohly těždy nechat jenom zdát a že na těchto cestách by se dnes leklado vypravil pouze s SUV a pohánem všech kol a dlouho by jen vyprávěl, jakým jel trésem.

Během průjezdu vesnicemi a městečky na trase se snažím představit si, jak to zde asi vypadalo po první světové válce, kdy se opět pozměnila automobilová produkce a znovu se na silnicích začaly objevovat soukromé osobní vozy. Vlastně se toho moc nezměnilo – před muzeem vytvoří laurínky odpovídající dobovou žízí skulptura paměti Laurina a Klementa a i na trase si určitě tempo vřít najde několik záhybných bodů – třeba kostel ve Staré Boleslavi stojí stále na svém místě a křebské ležiště, které sice tehdy zářilo novotou, už také existovalo.

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

Vypínáme motor, následuje ještě několik samonápalů a najednou se všude rozhostí nepřirozené ticho. Ještě nouou chvíli nám trvá, než na sebe přestaneme s Liborem při běžné konverzaci křičet. Bez zvuku Mákyna ak prostě od 16. července 2010 stejně nemůžu být – hádeje, co se ovze z mého mobilu, když mi dorazí e-emeska...

TEXT: Jan Blažek  
FOTO: Jan Dvořáček



## JAK SE VYHRÁVÁ RETRO PRAGUE...

V pátek ráno po půl deváté večer startujeme z Valdštejnského náměstí do závodu a čeká nás víceméně vyhládková jízda noční Prahou. V sobotu už se rallye rozjede naplněná a vozy vyrazí až do jižních Čech, kde etapa končí na Huboké, kam jsme dorazili kolem páté. Následní 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 zbledlá – kvůli dešťovým přeháňkám je pěkně špinavá, kromě toho jí v zadu přeskočila 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.



V dešti nebylo přes čelní sklo místy nic vidět.



Oprava kuspě brzd na kardánu ve stoupačce poblíž Tábora.



Důkaz, že s Dušičkami let starým vozem můžete vyhrát veteránskou rallye.