



Škoda 4R

Škoda 4R poněkud jinak, i kriticky

První typ automobilu po úplné fúzi podniku Laurin & Klement s koncernem Škoda Plzeň v červenci roku 1925

Tato fúze byla pro L&K jedinou správnou cestou pro otevření možnosti dalšího technického rozvoje nezbytného pro konkurenční prostředí na trhu zejména s osobními automobily. V dnešní době bývá bez jakýchkoliv hanlivých podteků nazývána sňatkem z rozumu. Byl to tohoto druhu doslovné sňatek, neboť L&K kompletně se všemi aktivy přešel organizačně pod křídla plzeňské Škodovky, v té době největšího průmyslového podniku v ČSR. Před fúzí měla L&K celkem 16 milionů Kč akciového kapitálu a více než 20 milionů Kč na rezervách a jiných fondech.

Generální ředitel Václav Klement pronesl na závěr valné hromady společnosti u příležitosti fúze toto: „Na konec budíž mi dovoleno, abych v dnešní den, kdy přestává samostatnost firmy Laurin & Klement, kterou vybudovala láska k práci a které jsem po 30 roků věnoval všechno, co člověk mající

lásku k závodu dáti může, prohlásil, že tato samostatnost byla přinesena v oběť vyšším zájmem, za účelem rychlejšího vzrůstu závodu do takové výše, aby i cenově ztížené světové konkurenci mohl čelit a aby přispěl k zesílení důležité hospodářské složky, jakou automobilový průmysl u nás tvoří. Kéž automobilka Laurin & Klement dospěje pod novou vlajkou našeho největšího kovodělného závodu ve svém výtčinu tam, kam jsem ji toužil přivést sám! Měl jsem to štěstí mít kolem sebe řadu výborných a pilných pracovníků, a to nejen ve svém bývalém společníku Laurinovi, nýbrž i ve všech úřednících, dílvedoucích a dělnících, kteří všichni mají na dosaženém úspěchu firmy velmi podstatnou účast a zásluhu.“ Dále pak pokračoval: „Spojením se Škodovými závody se výrobní možnosti mladoboleslavské automobilky zmožňosobily a program pro další leta bude směřovat k racionelní a tím zlevněné



seriové výrobě jednotlivých typů, jichž počet bude omezen na minimum. Pro hromadnou výrobu jsou tu dány již předem nepříznivější podmínky: dostatek kapitálu pro nákladné investice, do nichž je pojata nejen reorganizace dílen, nýbrž i stavba velké karosárny, v níž se budou hromadně vyrábět všechny druhy karoserií, vlastní přesné obráběcí stroje i měřidla pro výrobu výměnných součástí, vlastní výborné materiály ze světově známých plezických sléváren a kováren, důsledně prováděná normalizace, organizace výroby a vědecké řízení práce, dokonale zařízení pokusný a studijní ústav, moderně vybavené brzdící a zkušební stanice včetně výkonného chladicího zařízení pro hotové výrobky.“

Cenou za toto vše jednoznačně kladné byla však citelná ztráta samostatnosti, neměřitelná na finančním kontě, ale vnímaná všemi zaměstnanci. Nešlo jen o přejmenování původního podniku, jehož jméno bylo vymazáno ke konci roku 1925 z rejstříku podniků. Jen malou a ještě obtížně vybudovanou náplastí byla okolnost, že původní firemní značka a název podniku směl být na chladiči aut uváděn u všech fúzi přeživších typů až do jejich ukončení výroby. Možná největší újmou, mimo podnik neviditelnou, pocítilo vedení ve všech zásadních rozhodovacích činnostech. Rozhodovalo se v Plzni na poradách vedení celého koncernu a to přineslo i další nepopulární věc jako stěhování některých klíčových členů vedení bývalé L&K do Plzně. V archivu podniku Škoda existují dodnes dochované záznamy z porad, kde je tato do jisté míry averze dobře patrná.

Pokud dobíhala ve výrobě řada tehdy početně nejzastoupenějších vozidel typu 105, 110, šlo vlastně jen o vylepšování stávající zavedené konstrukce, tady nebyl problém. Ovšem při překonávání krize na počátku třicátých let, kdy se rodil zcela nový vůz, nemající s předchozí výrobou



Největší konkurenční prodejna vozidel Praga v Doudlevecké ulici, spojená se servisem, byla v majetku známého funkcionáře AKRČS Honomichla

nic společného, tedy typ 420 – pozdější Popular –, je ze záznamů porad jasně patrné jiskření mezi zástupci obou „bratřů“. Velmi často se rozhodnutí odkládalo, pokud na některé poradě chyběl „otec“ v podobě některého s příslušných ředitelů majících rozhodovací pravomoc. Tyto problémy ale nejsou předmětem tohoto článku o profilu vozu Škoda 4R, který byl prvním vozem, vznikajícím již pod značkou Škoda.

Popis vozu

Ani vůz 4R nebyl však zcela nový, spíše naopak. Možná by se dalo zjednodušeně říci, že používal ve velkém množství osvědčené systémy z předchozích typů. Mnoho pravdy o tomto zcela běžném způsobu uvádění novinek na trh má nestor sběratelů pan Emil Příhoda, který tvrdí, že každý nový typ obsahuje nejméně 60 % již vyzkoušených dílů a systémů. Škoda 4R byla tedy obětí tohoto systému zcela. Pro český automobilový svět byla tedy jistým zklamáním, což se projevilo na vyrobených pouze 975 kusech (1928–1930) oproti předchozímu nejproduktovanějšímu typu 110, jehož bylo ve všech modifikacích vyrobeno 2550 kusů. Ještě jednou se musím vrátit k pozdějšímu typu 420. Právě jeho revolučnost (co se systému u jednotlivých dílů týče, bylo všechno jinak) způsobovala již zmíněné nekonečné porady, které ale nakonec tu cestu vpřed našly, a systém Popularu nakonec přežil až do doby po druhé světové válce.

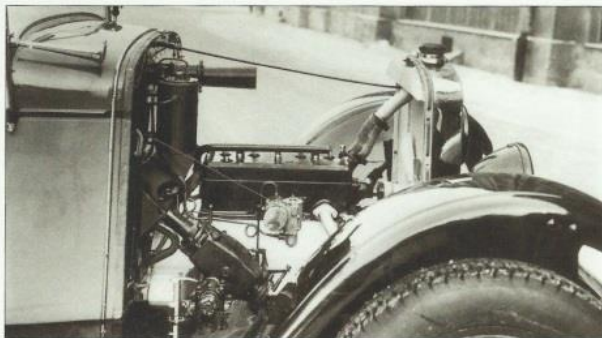
Nálezový stav vozu Škoda 4R výrobního čísla 24131 byl podrobně popsán v Motor Journalu č. 4/2014. Zde tedy jen konstatování, že pro renovátora byl úplnou



Interiér prodejny s vozidly připravenými k převzetí zákazníkem



Největší prodejna osobních automobilů Škoda a Laurin & Klement v Plzni ve Františkánské ulici. Vozidla vjížděla do výkladu otevřenou výlohou, jak je patrné z fotografie



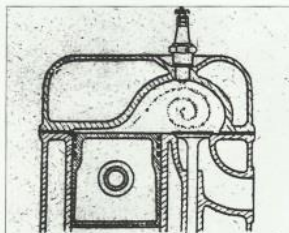
Motor Škoda 4R

pohádkou. Byl zcela kompletní, bez hniloby dřeva i koroze plechů, a kromě reflektorů (ty se podařily najít již v prvním týdnu zpoždění), hodin a tachometru nechybělo nic. Dokonce byla i část originálního nářadí jako trn na vystředování při montáži spojky, dnes dobře známá „mrkev“. Zpoždění byl vůz v květnu 1973 a hned v září jel populární Zbraslav. Jenže naše zacházení asi nebylo nejlepší, protože při dalším soustu v podobě 1000 mil československých v roce 1974 řekl - *A dost!* V obci Malacky došlo ke klasickému poškození ojnicního ložiska, lidově drsněmu vylágování. Zpět do Plzně se auto ještě dopravilo po svých, na tři válce s jednou výřoubovanou svíčkou, ale pak nastalo dlouhé čekání 41 let. Teprve říjen 2015 znamenal znovuzrození.

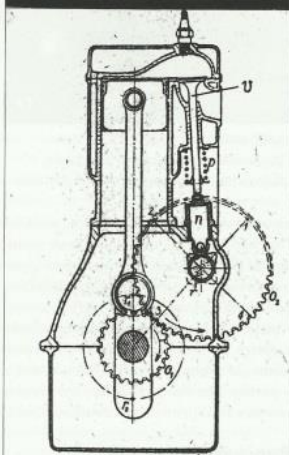
Co bylo tedy na 4R vlastně nové, progresivní. Typy 105 a 110 měly účinnosti velmi problémové brzdy, nebo je neměly na předních kolech až do roku 1927 vůbec. „Erka“, jejíž vznik má datum 1928, má na předních kolech tehdy velmi moderní a progresivní mechanické bubnové brzdy s dvounáběžnými čelistmi systému Perrot, vzadu pak klasické bubnové s normálními čelistmi. Vzhledem k tomu, že v obou porovnávaných typech (110 a 4R) je jiný rozehod, u 4R je o 80 mm větší vpředu i vzadu, je zde použito na obou stranách krátkých hřídel s kardanovými klouby, které zajišťují

stejný brzdový účinek v průběhu zatáčení kol. Brzdová lanka jsou tedy vzhledem k předním kolům po celé délce rovnoběžná s podélníky rámu. Od tohoto systému se u pozdějšího typu 430 opět upustilo, snad jeho přínos nebyl takový jako nártů počtu dílů a složitosti. Brzdi tedy lépe než předchozí typy, mohu to posoudit zvláště po nalepení nových obložení ve specializovaném podniku v Jablonci nad Nisou.

Zásadní rekonstrukcí prošel motor. Zůstal z předchozích modelů velikostně ten větší, 1944 cm³ (vrtání 75 mm, zdvih 110 mm) a 35 HP na brzdě. Dostal třetí ložisko na klíkový hřídel a hlavně poprvé v celé historii výroby aut v Mladé Boleslavi litinovou snímatelnou hlavu. Ta měla zcela nový tvar spalovacího prostoru, vyráběného podle italského patentu konstruktéra Ricarda, v Itálii velmi úspěšného. Podle jeho jména také celý vůz nese označení zařízením písmene „R“ do názvu. Od tohoto typu se snímací hlava vyráběla na všechny vozy z Mladé Boleslavi až do doby další velké modernizace motoru v roce 1937 přechodem na ovládání ventilů OHV u sériové produkce. Jinak firma znala a měla motor OHV již v roce 1927, vyrobený ovšem jen v málo kusech. Nutno dodat, že snímací hlava přinesla větší opravárenský komfort a předpoklady pro další selektivní výroby tím, že v motoru se



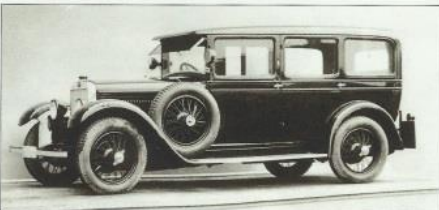
Obr. 19. Kompresní prostor podle Ricarda.



Obr. 26. Nástin ventilového rozvodu.

Schema spalovacího prostoru Ricarda z dobové knihy o motorech. Ve druhém pohledu je patrný celý rozvod SV použitý u motoru Škoda 4R o zdvihovém objemu 1944 cm³

nacházely oproti předchozím typům jen plochy kolmé, lépe opracovatelné. Toho využil ve velké míře teprve motor pro Škodu 430, který se začal vyrábět v roce 1929 a vytlačil „Erku“ do zapomnění. Přesto tento vůz přestavuje jistý stupeň pokroku, dalo by se říci s humorem - „v mezích zákona“ - a já jsem rád, že i takto nedokonalé vozidlo mám.



Limuzína s koly Rudge Whitworth



Kupě se speciálním lakerem



Vozidlo při předvádění a natáčení filmu k výročí 120 let od zahájení výroby v továrně v Mladé Boleslavi

Ostatní parametry má 4R stejně jako předchozí typy - čtyřstupňovou převodovku s nepříliš pohodlným řazením zpětného chodu, rozvor náprav 2950 mm, alternativní kola louková nebo drátěná Rudge Whitworth s velikostí pneu dnešního rozměru 5.50 x 20". Vozidla mají i stejné rámy, můj exemplář má navíc pod zádi převodovku ještě profesionálně zhotovenou pomocnou příčku, jejíž vliv neumím posoudit. Protože v katalogu je v návodu k obsluze není zmiňována, asi odstraňovala cosi, co přinášel velký kilometrový problém na špatných silnicích.

Velmi ostré hodnocení na prodejnost auto Škoda 4R jsem našel v knize pana Štembery s názvem *Život na čtyřech kolech* na stranách 211 a 212. Tam je chudák auto podrobeno neúprosné kritice. Jak z textu vyplývá, prodejci aut v nějaké velké prodejné společnosti pro vozy Praga a Škoda, kde byly tehdy kolektivy pragaváků a škodaváků, soupeřících stejně jako ony dvě mateřské továrny.

..... Právě proto, smáli jsme se protivně. Doprodáváme modely 4R a na to vozidlo je dvacet až třicet procent. Zkrátka co kdo dá. Je to ležák a mimo provizi dostane ten umělec, který ten záruk technického pokroku prodá, docela čerstvý vařinový věnec a tisíc

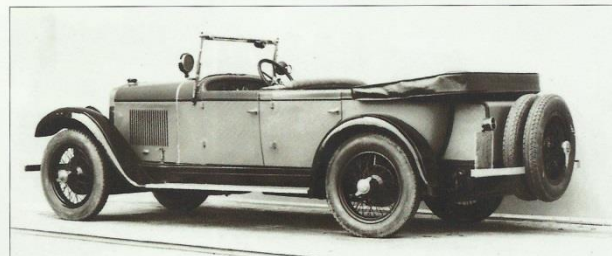
korun zvláštní odměny se záznamem jedničky v klasifikační listině. Věčná škoda, že už je jich tak málo. Sly jako na dračku. V řadách bývalých protivníků vypukla hrozná sháňka po vyřazených vozech 4R, které touchněly ve skladech předběhnuté modely 430 a rodicím se již slavným Rapidem. To snad byl také jediný vůz, který naši noví kolegové z jádra našich značek srdčně doporučovali, právě tak jako my jsme věnovali úsilí skoro stejně, která byla sice mladším, ale stejně mnohými slevami opatřeným modelem jako řečená 4R...“ Tolik citace z knihy.

Já dodávám, že pohodlnosti pro řidiče se tenkrát v Čechách nikdo zvláště

nevěnoval. Řidiči nebyli též nejlépe placenou vrstvou pracujících. Dnes na poměrně dobrých silnicích je automobil dobře ovladatelný a pohodlný. Ta pohodlnost se ovšem netýká místa za volantem, což já se svými 179 cm výšky a 105 kg živé váhy mohu zodpovědně potvrdit.

Ing. Karel Peláček, Classic Car Club Plzeň
Foto: archiv autora, foto současného stavu
Ing. Václav Chaloupka

Použitá literatura:
Kožisek, Králík: I&K - Škoda 1895-1995
Almanach VII. sjezdu československých inženýrů v Mladé Boleslavi v červnu 1927



Faeton