

Škoda 4 R

– erster Typ nach der Fusion von L & K und Pilsner Škoda-Konzern im Juli 1925

Für beide neuen Partner war dies eine Hochzeit aus Vernunft. Vaclav Klement äusserte sich an der GV seiner Firma u. A.: *“...unsere Firma entstand aus Liebe zur Arbeit...30 Jahre habe ich ihr alles gewidmet...die bisherige Unabhängigkeit opfere ich im Interesse eines schnelleren Fortschrittes und Konkurrenzfähigkeit...Skoda besitzt alle Instrumente und das nötige Kapital um die Entwicklung und Produktion weiterzuführen...”*



Schon 1925 wurde Laurin und Klement aus allen Handelsregistern gestrichen. Nur als schwacher Trost für die ursprüngliche Belegschaft war das verbliebene Emblem am Kühlergrill, bei allen noch produzierten L u.K Typen. Die Betriebsleitung wurde nach Pilsen verlegt, was wieder zu viel Unmut führte. So lange man die erfolgreichen Typen 105 und 110 baute, war die Zusammenarbeit noch erträglich. Als es aber zu Entscheidungen über Neukonstruktionen ging, geschah es wieder in Pilsen. Unter diesem Vorzeichen entstand das erste, vom Pilsner Konzern, abgesegnete Auto mit dem Namen Škoda 4 R



Š 4 R

Wer glaubte, dass mit diesem Typ ein neues, modernes Auto auf den Markt käme, wurde ziemlich enttäuscht. Nicht weniger als 60% aller Teile waren bewährte L u. K Bauteile. Die Produktion blieb weit unter den Erwartungen. Während Typ 110 in über 2500 Exemplaren verkauft wurde, gab es von dem „neuen“ 4 R nach zweijähriger Bauzeit (1928 – 1930) nur 975 Stück. Endlose Beratungen und Sitzungen im aufgeheizten Klima führten zu Verspätungen und zu Kompromisslösungen. Die Skodaleitung hatte nämlich bereits den nachfolgenden Typ 420 im Auge, der später zum erfolgreichen Popular wurde. Seine Systeme überlebten sogar bis in die Nachkriegszeit.

Auf unserer Webseite wurde der Typ Skoda 4 R schon früher vorgestellt. Der Autor dieses Berichtes, Karel Pelak konnte einen Oldtimer als unbeschädigten, kompletten Scheunenfund mit wenig Aufwand erstmals 1973 auf die Strasse bringen. Im Auto hat sich sogar das originale Werkzeug, inklusive der sog. Karotte, einem Behelf zur Kupplungszentrierung befunden. Hr. Pelak fuhr mit dem 4 R sogar das traditionelle Zbraslav-Jiloviste- Bergrennen, aber schon sein zweiter Einsatz war fatal. Während der anspruchsvollen Prüfung „1000 Tschechoslowakische Meilen“, wurde der Motor ausgelagert. Dann brauchte es weitere 41 Jahre bis zur zweiten Taufe. 2015 war es so weit...

Der Wagen 4 R

Typ 4 R hatte gegenüber seinem Vorgänger dem 110 einige konstruktive Verbesserungen erfahren. So zum Beispiel waren die 110-Bremsen ineffizient, bis 1927 sogar nur auf den Hinterrädern montiert. 4 R bekam 4 Trommelbremsen, vorne System Perrot mit zweier auflaufenden Backen. Alle Bremsseile verliefen parallel im Wagenfahrgerüst. Wegen des grossen Aufwandes wurde diese Lösung aber später beim 430 verlassen. Heute kam man mit diesen Bremsen, insbesondere mit modernem Belag, sehr gut leben.

Die bedeutendsten Innovationen finden wir im Motor (1944 ccm, 35 PS). Die Kurbewelle bekam ein drittes Lager und erstmals in der Geschichte des Autobaus in Mlada Boleslav, einen gusseisernen, abnehmbaren Zylinderkopf. Die Verbrennungsräume wurden nach dem italienischen Patent Ricard ausgestaltet – darum das „R“ im Namen. Weitere Verbesserung im Motorbau kam erst 1937 mit der OHC-Ventilstreuerung. (Versuchsweise wurde OHC bei Skoda in wenigen Exemplaren schon 1927 hergestellt).

Alles Andere war mit seinen Vorgängern identisch: 4 Ganggetriebe, schwer schaltbarer Rückwertsgang. Räder mit Speichen oder Rudge & Whitworth.

Verkaufserfolge hat der 4 R nicht erlebt. Zuletzt wurde er laut Berichten aus der Auto-Verkaufsbranche buchstäblich ausverkauft.

Foto nach Renovation: Ing. Václav Chaloupka, Classic Car Club Plzeň

Literatur: P.Kožíšek, J.Králík: L&K-Škoda 1895–1995

Almanach VII.sjezdu československých inženýrů v Mladé Boleslavi v červnu 1927

Text von Ing. Karel Pelák, Classic Car Club Plzeň, mit ausdrücklicher Erlaubnis des Autors,

bearbeitet und ins Deutsch übertragen von Dr. Georg W. Pollak, sc.