



ŠKODA – 120 lat sukcesu zanurzonego w tradycji

Od skromnych początków w ciągu ostatnich 12 dekad marka wyprodukowała szeroką gamę produktów – od rowerów, przez motocykle, po samochody wyścigowe. Kto nie zna dziś samochodów marki ŠKODA? Skrzydlate logo ze strzałą rozpoznają ludzie na całym świecie. Rocznie ponad milion aut opuszcza fabryki i pojawia się na drogach całego świata. Flota złożona z blisko czterdziestu różnorodnych modeli i wariantów pojazdów trafia do przeróżnych grup odbiorców.

ŠKODA jest jedną z pięciu najstarszych stale działających firm samochodowych na świecie. Jej auta mają reputację doskonałego stosunku jakości do ceny, a najnowsze rozwiązania technologiczne zaskakują nawet wybrednych specjalistów. Fabryka założona przez miłośników sportu, od początku swego istnienia wypuszcza na rynek modele zdobywające laury w prestiżowych wyścigach samochodowych. Doceniane za niezawodność, długowieczność i komfort samochody od początku wieku towarzyszą ciekawym świata odkrywcom, sportowcom, wymagającym koneserom oraz przeciętnym obywatelom świata.

W ciągu ostatniego stulecia czeska marka dorobiła się długiej listy samochodów nagradzanych w różnych rankingach, a liczne inwestycje w innowacyjność technologiczną oraz ekologię stale zdobywają jej nowych zwolenników.

Od ponad dwudziestu lat ŠKODA działa jako filia koncernu Volkswagen. Wraz z nim kilka lat temu rozpoczęto prace nad linią samochodów elektrycznych, której pionierami stały się Octavia Green E Line oraz model Vision E.

Historia koncernu ŠKODA jest nietuzinkowa. Fragmentami przypomina wręcz baśń o pokonaniu ogromnych finansowych i technicznych przeszkód. Jej bohaterami są postacie o niezrównanej wytrzymałości i imponującej determinacji w dążeniu do realizacji założonych celów. Dzięki nim powstał mały zakład rowerowy, potem pierwsza w Europie Środkowej fabryka motocykli, a w końcu motoryzacyjny gigant i jedna z najważniejszych marek samochodowych.

Historia, która zaczęła się od obelg

Cofnijmy się ponad sto lat i zobaczmy jak wyglądał świat, w którym rodziły się niezwykle pomysły. W latach 90. XIX w. zaczyna być sprzedawana Coca-Cola. W Europie pojawiają się pierwsze tramwaje elektryczne, a we Francji odbył się pierwszy wyścig samochodowy z serii Grand Prix. Czechy stanowią wówczas część Austro-Węgier. Rozwija się tu edukacja, literatura, sztuka i wiele innych aspektów kultury. W Pradze działa już Teatr Narodowy. Szybka industrializacja zmienia strukturę społeczną kraju. Pojawia się burżuazja oraz robotnicy zatrudnieni w fabrykach. W takiej scenerii żyje dwóch mężczyzn o tym samym imieniu – Václav Laurin i Václav Klement.

Mało kto wie, że historia uznanej, światowej marki motoryzacyjnej zaczęła się od... rowerów, a dokładniej od reklamacji pewnego popularnego jednoślada. Laurin chciał rozpocząć

biznes rowerowy, ponieważ niemiecka firma była dla niego niemiła, obraziła go i nie zrealizowała złożonej przezeń reklamacji.

Klement i warsztat rowerowy

Pod koniec XIX wieku na ziemiach czeskich oferowane były głównie rowery produkcji



początek jednej z najważniejszych obecnie firm motoryzacyjnych w Europie. Niemiecki producent odpisał bowiem: „Jeśli chcesz otrzymać odpowiedź na twoje pytanie, powinieneś napisać w języku, w którym możemy cię zrozumieć”. Choleryczny z usposobienia Klement, miał podobno zdenerwować się do granic możliwości. Choć z zawodu był księgarzem, postanowił wykazać, że jego konstrukcja przewyższy jakością produkty niemieckich monopolistów. Wraz z poznanym niedawno mechanikiem Václavem Laurinem założył własny serwis rowerowy, który zajął się również produkcją wytrzymałych jednośladów.

Emil Škoda

W tym samym czasie starszy od nich o ponad dwadzieścia pięć lat Emil Škoda, od którego nazwę przyjmie późniejszy koncern, jest już właścicielem jednego z największych na terenie Austro-Węgier przedsiębiorstw, które, podobnie jak mały serwis rowerowy, nie jest jeszcze związane z branżą motoryzacyjną. Jego firma koncentrowała się na produkcji maszynowej i zbrojeniowej. W ówczesnym czasie zapewne żadnemu z trzech panów nawet na myśl nie przyszło, że w niedługiej przyszłości ich spółki czeka fuzja, a wspólne przedsiębiorstwo stanie się jednym z największych na świecie producentów samochodów, sprzedającym ponad milion aut rocznie.

Laurin & Klement

W miejscowości Mladá Boleslav, pod koniec XIX w. w przedsiębiorstwie Laurin & Klement pojawia się nowa koncepcja rozwoju. Kim byli wizjonerzy późniejszej ŠKODY?

fol. 1.

Voiturette A – 1905 r.

fol. 2.

Plakat reklamowy rowerów Slavia firmy Laurin & Klement – koniec XIX w.

Václav Klement – księgarz z duszą cyklisty

Václav Klement przyszedł na świat w 1868 r. w Velvarach, a jego dzieciństwo nie należało do najszcześniejszych. Kiedy miał mniej niż jedenaście lat, zmarła mu mama. Po skończeniu pierwszych klas szkoły powszechnej, macocha posłała go na służbę do miejscowego kowala. Na szczęście zainteresował się nim nauczyciel, który dostrzegł w chłopcu zdolności do nauki i uznał, że młodzieniec nie może marnować swoich predyspozycji. Ulokował go na stażu w księgarni Vokouna w miejscowości Slaný, gdzie Václav poznał producenta bicykli. Od tego zaczęła się jego fascynacja cyklistyką. Jednocześnie pilnie studiował eksternistycznie – zdał egzaminy w trzech kolejnych klasach. Po odbyciu stażu wyjechał do Pragi, gdzie otrzymał pracę w dużej księgarni Jana Novotného. Właściciel dostrzegłszy jego smykałkę do handlu, zaproponował mu prowadzenie nowej księgarni w Mładej Boleslavi. To właśnie tam Václav rozwinął swoją nieco oddaloną od dotychczasowej specjalizacji działalność. Po kilku latach odkupił wszakże księgarnię, którą spłacił ratami z pieniędzy z posagu żony. Księgarnia zaś działała w sposób dość nietypowy. W nowym miejscu Klement zaczął prowadzić klub zrzeszający kolarzy, a także nieoficjalnie sprzedawać części rowerowe oraz rowery, które rozwoził do klientów razem z paczkami książek. Po incydencie z psującym się jednośladem, którego nie dał rady naprawić w żadnym z punktów sprzedaży, a niezyczliwa odpowiedź producenta na reklamację opierała się o animozje narodowościowe, Klementowi zaświtał w głowie pomysł, by otworzyć własny punkt naprawy rowerów. Był jednak jeden mały problem – Václav Klement był świetnym przedsiębiorcą i zapalonym kolarzem, nie posiadał jednak jeszcze umiejętności technicznych, potrzebował wspólnika. Do wspólnego biznesu zaprosił więc Václava Laurina, który niedawno zakończył współpracę z Josefem Krause, wraz z którym montował rowery.

Václav Laurin – projektant pierwszego czeskiego motocykla i samochodu

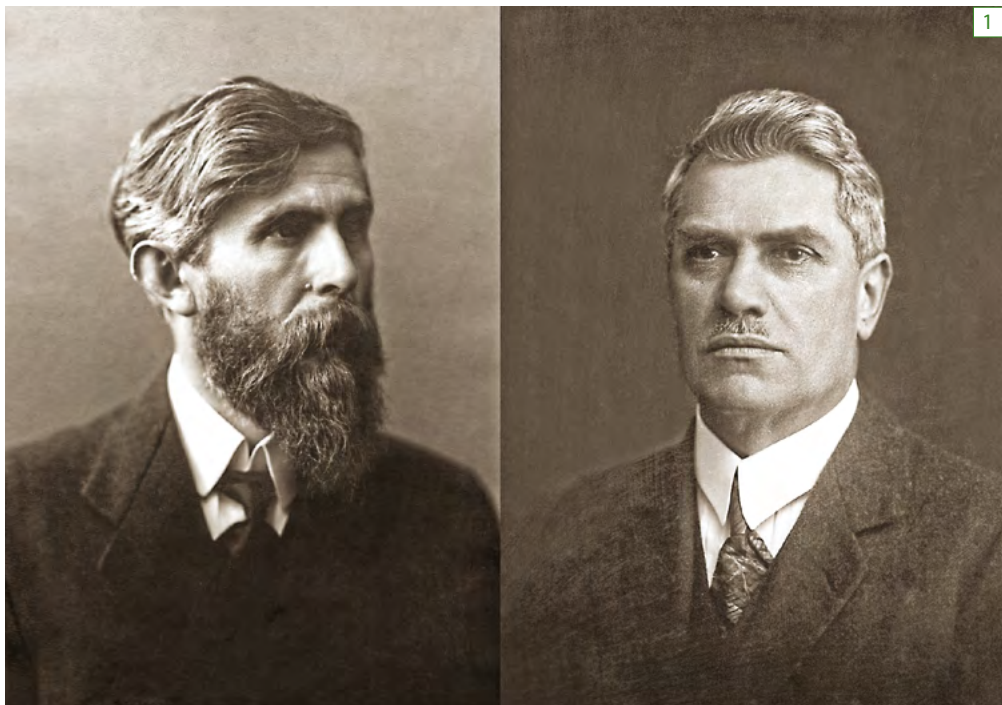
Mechanik, który stał się wspólnikiem Klementa, nie był osobą przypadkową. To człowiek o wielkiej pasji i zdolnościach, którego z Václavem połączyło wspólne zainteresowanie – kolarstwo.

Po przeprowadzce do Mładej Boleslavi, Laurin myślał o założeniu firmy zajmującej się

produkcją i naprawą rowerów. Te rozważania mogły się urzeczywistnić, gdy spotkał młodego księgarza pasjonującego się kolarstwem.

Laurin urodził się 27 września 1865 r. w małej wiosce Kamení, w pobliżu Turnova (w gospodarstwie pod numerem 8), która obecnie – podobnie jak w jego czasach – liczy zaledwie szesnaście adresów i kilkunastu stałych mieszkańców. Dorastający w skromnych warunkach chłopak od najmłodszych lat nie ukrywał swych fascynacji techniką i przemysłem. Z tego powodu, gdy odbył podstawową edukację, rodzice posłali go na praktyki do zakładu ślusarskiego w Turnovie. Za pracą migrował do różnych miast. Pracował w kilku zakładach ślusarskich, zgłębiając tajniki zawodu i wszelkich pochodnych profesji, stanowiących filary konstrukcji oraz produkcji. Fascynowało go formowanie materii, tworzenie przedmiotów i złożoność mechaniki. Wiosną 1893 r. udał się do Drezna, gdzie przystąpił do egzaminu z obsługi maszyny parowej – symbolu pierwszej rewolucji przemysłowej.

Laurin, wspólnie z przedsiębiorcą Josefem Krause, założył w Turnovie przedsiębiorstwo Krause & Laurin zajmujące się naprawianiem i wytwarzaniem różnych odmian welocypedów. Współpraca między panami nie układała się jednak pomyślnie i zakończyła się odejściem Laurina, który postanowił założyć konkurencyjną wytwórnię jednośladow w Mładej Boleslavi.



Początki Laurin & Klement – rower Slavia

30 września 1895 r. panowie Laurin i Klement zarejestrowali spółkę – warsztat mechaniczny z siedzibą w Mładej Boleslavi przy ulicy Stakorskiej. Lokalizacja warsztatu nie spełniała wymogów rady miasta, przez którą nie została zatwierdzona. Wspólnicy musieli poszukać nowej siedziby, którą pod koniec roku stał się dom i działka na przedmieściach miasta. 18 grudnia 1895 r. firma, składająca się z dwóch właścicieli, dwóch pracowników i jednego ucznia, rozpoczęła działalność. Warsztat – początkowo niewielki – zajmował powierzchnię pięciopokojowego mieszkania w bloku. Wyposażono go w proste obrabiarki napędzane siłą nóg. Obaj panowie, choć bez dużego doświadczenia, ale pełni odwagi, pracowitości i zaufania do siebie oraz swoich możliwości, zaczęli składać rowery z oryginalnych angielskich części. Nadali im wdzięczną nazwę „Slavia”.

Mimo sukcesywnie wzrastającej produkcji, początki nie były łatwe. Na ziemiach czeskich działało wiele firm o podobnym do Laurin & Klement profilu. Pierwsze skromne modele rowerów Slavia (damskie, męskie i półwyścigowe) rozprowadzane były w księgarni Klementa. Wysoki poziom niezawodności i doskonała jakość wykończenia rowerów prowadziły do sukcesu komercyjnego. Do umocnienia reputacji Slavii przyczyniły się również proste procedury konserwacji. Aby przed sprzedażą potwierdzić



jakość, przeprowadzano kompleksowe testy wytrzymałościowe – koła zanurzano w wodzie o głębokości trzech metrów przez 24 godziny.

Slavie, mimo iż niezawodne, były rowerami dość drogimi. Typowy model kosztował równowartość dwóch do trzech miesięcznych wynagrodzeń czeskiego rzemieślnika.

Przełomem był rok 1898. Fabryka zaczęła się intensywnie rozbudowywać. Asortyment był stopniowo rozszerzany. W ofercie zaczęły pojawiać się rowery „Dla dwóch dżentelmenów” i „Dla dżentelmena oraz pani”, rowery dziecięce dla chłopców i dziewcząt, dostawcze rowery trójkołowe i specjalistyczne rowery z wałem napędowym. Trafionym pomysłem okazało się rozszerzenie oferty o wsparcie serwisowe.

Sponsor Tour de France – nieśmiertelna pasja dwóch kółek

Firma ŠKODA od swych początków, do dziś nigdy nie straciła pasji do kolarstwa. Obecnie marka wciąż sprzedaje własny dwukołowy asortyment i jest głęboko zaangażowana w świat kolarstwa. Namacalnym tego przykładem jest piętnastoletnia historia wiążąca ŠKODĘ z prestiżowym wyścigiem Tour de France. ŠKODA wspiera Tour de France nieprzerwanie od 2004 r. Alain Favey, członek zarządu ŠKODA AUTO, mówi: „Jako dla producenta, który rozpoczął produkcję od rowerów, jazda na rowerze jest dla nas szczególnie ważna”.

W 2018 r. ŠKODA AUTO wprowadziła na Tour de France łącznie 250 pojazdów organizacyjnych i towarzyszących. Po raz kolejny ufundowała też koszulkę Green Jersey dla najlepszego sprintera. Fani mogą napotkać

pojazdy producenta samochodu wzdłuż toru oraz jako używane przez obsługę wyścigu.

ŠKODA jest również wyłącznym partnerem aplikacji Tour de France, która oferuje fanom kolarstwa interesujące statystyki, wyniki i ekscytujące historie. Aplikacja „Tour de France” jest dostępna w systemie Android oraz iOS.

Oprócz Tour de France i Tour of Spanish Race („Vuelta”), ŠKODA obsługuje inne międzynarodowe imprezy rowerowe, a także liczne krajowe i międzynarodowe wydarzenia sportowe.

Pierwsza w Europie Środkowej fabryka motocykli

W 1898 r. wspólnicy postanowili zdywersyfikować produkcję i wprowadzić motorowery. W tym celu wybudowali małą fabrykę i zatrudnili w niej 40 pracowników. W tym samym roku skonstruowali prototyp „motocyklety” z silnikiem, który umiejscowiony na kierownicy napędzał przednie koło. Niestety, pojazd okazał się niebezpieczny. Przejazdźka nim zakończyła się wypadkiem i kosztowała Laurina utratę przedniego zęba. Przedsiębiorcy nie zrazili się pierwszym niepowodzeniem. Zwrócili się o pomoc do niemieckiego specjalisty od zapłonu, Roberta Boscha, który udzielił im wskazówek do wykorzystania innego systemu elektromagnetycznego.

Bogatą w innowacyjne inspiracje okazała się podróż Klementa do Paryża, gdzie oczarował go motocross Warner Brothers – rower z pomocniczym silnikiem, zamontowanym nad przednim kołem. Kupił go i zabrał ze sobą do Mładej Boleslavi. Przywieziony model stał się inspiracją dla własnego produktu. Obaj entuzjaści przeprojektowywali pierwowzór.



fot. 1.
Václav Klement (1868-1938) oraz
Václav Laurin (1865-1930).

fot. 2.
Motocykl Laurin & Klement dla kobiet typ BD – 1902 r.

fot. 3.
Motocykl Laurin & Klement typ CCD – 1904-1907 r.

fot. 4.
Motocykl Laurin & Klement typ B – 1900-1903 r.



1



2



3

fot. 1.

Motocykl Laurin & Klement 2.5 HP – 1901 r.

fot. 2.

Motocykl Laurin & Klement o pojemności 640 cm³ – 1904 r.

fot. 3.

Motocykl Laurin & Klement typ B – 1903 r.

fot. 4.

Motocykl Laurin & Klement typ L – 1905 r.

fot. 5.

Zespół Laurin & Klement na trasie

motorowego wyścigu Wiedeń-Linz – 1908 r.

fot. 6.

Václav Vondřich na trasie rajdu Gordon Benett Cup

we Francji na motocyklu L&K – 1905 r.

fot. 7.

Motocykl z bocznym wózkiem Laurin & Klement typ L – 1902 r.

fot. 8.

Kierowca wyścigowy Narcis Podsedníček

i dwucylindrowy motocykl L&K.

Foto: h.denzel@gmx.at



4

Podczas prac konstrukcyjnych zdali sobie sprawę, że błędem było wpasowywanie silnika w ramę roweru. Postanowili zatem odwrócić ten proces – zbudować ramę wokół silnika, a dźwignie sterujące umieścić na kierownicy, co okazało się słusznym rozwiązaniem. W 1899 r. zaczęli robić motocykle, ostatecznie tworząc ponad 4000 różnych modeli. Pierwszy motocykl który powstał w Mładej Boleslavi otrzymał nazwę Slavia Typ A i wyposażony był w silnik francuski. W ciągu następnego roku firma rozpoczęła wytwarzanie własnych jednostek napędowych. Motocykle Slavia stały się pierwszymi maszynami tego typu



5



6

powstającymi nie tylko dla terenu ówczesnych Austro-Węgier, ale dla całej Europy Środkowej. Śmiało można więc powiedzieć, że udało im się stworzyć pierwszą na tej części globu fabrykę motorów – i to całkiem niezłą. Motocykle z fabryki Laurin & Klement cieszyły się doskonałą reputacją i zaczęły wygrywać wyścigi motocyklowe. Marka odnotowała sukces sprzedaży nie tylko w obrębie monarchii, ale także poza jej granicami. Sieć przedstawicieli oraz liczba magazynów sprzedaży rosła. Dzięki innowacyjnej technologii, motocykle L&K zdobyły uznanie na kluczowym rynku niemieckim oraz brytyjskim.

Początek przygody ze sportami motorowymi

Krótko po rozpoczęciu produkcji motocykli Laurin i Klement podjęli decyzję o zaangażowaniu się w sporty motorowe. Okazało się, że był to krok inteligentny, odważny i trafny dla marki L&K, a później także dla ŠKODY.

Dużą część sukcesu firma zawdzięcza wyczynom sportowym Václava Vondřicha i Narcisa Podsedníčka. Ci uczestnicy wyścigów na modelach od L&K przywozili do Mładej Boleslavi zwycięskie laury z rywalizacji na torach wyścigowych całej Europy. Szczególnie ciekawa jest historia drugiego sportowca.

30 czerwca 1901 r. Narcis Podsedníček na motocyklu Slavia Laurin & Klement w wielkim stylu wygrał wymagający rajd z Paryża do Berlina, obejmujący dystans 750 mil. Podsedníček był jednym z dziesięciu zawodników startujących w kategorii motocykli i zmotoryzowanych trójkołowców. Czech pojawił się na mecie na długo przed przewidywaniami organizatorów (o godzinie trzeciej rano), a jedynym świadkiem jego zwycięstwa był miejscowy policjant. Jako że jego przybycia nie mogli udokumentować nieobecni w tym momencie sędziowie, reprezentant Laurin & Klement

musiał się zadowolić tytułem „moralnego zwycięzcy”. Na podium stanęli wówczas francuscy zawodnicy, jadący na trójkołowcach marki De Dion-Bouton, a czeski motocyklista został... zdyskwalifikowany przez sędziów, którzy uznali zwycięstwo w takim stylu za niemożliwe bez jakiegoś oszustwa.

Niezrażony niepowodzeniem Podsedníček postanowił związać się z czeskim producentem na dłużej, najpierw jako kierowca rajdowy, a następnie wieloletni dyrektor produkcji.

Osiągnięcia rajdowe motocykli L&K

W 1903 r. firma wzięła udział w 34 wyścigach motocyklowych i wygrała 32 z nich. Dwa lata później osiągnęli wynik, o którym wieść obiegła nagłówki prasowe na całym świecie. Kierowca Václav Vondřich wygrał najbardziej wymagający wyścig na świecie – nieoficjalne mistrzostwa świata „Coupe International” w Dourdan we Francji.

Od 1905 r. sukces jednośladów L&K w sportach motorowych kontynuowały automobile. Obok wielu zwycięstw w wyścigach górskich i wytrzymałościowych, czterocylindrowy model FCS o mocy 95 KM ustanowił w 1908 r. na torze Brooklands w Wielkiej Brytanii rekord prędkości, wynoszący 118,72 km/h. W tym samym roku rajdowa wersja modelu L&K wygrała wszystkie kategorie w rajdzie Semmering.

Laurin & Klement chcieli, aby również ich klienci mogli doświadczyć jazdy na historycznych modelach motocykli. Wyprodukowali więc wariant motocykla przeznaczony do wykorzystania komercyjnego. Zawierał on rodzaj zamykanego bagażnika, co było na tamte czasy pomysłem innowacyjnym i ponownie trafnym. Funkcja ta przypadła do gustu meksykańskiej poczcie. Zamówiła ona całą flotę pojazdów, która została wysłana do Ameryki Północnej.



7



H o m o V i a t o r



Pierwszy automobil – Voiturette typ A

Gdy świat oszalał na punkcie samochodów, również Laurent & Klement nie mogli pozostawać w tyle. Jeżeli chcieli być atrakcyjni, musieli iść z duchem czasu. W 1901 r. zaprojektowali, a następnie wystawili na targach motoryzacyjnych w Wiedniu pierwszy prototypowy samochód.

W kwietniu 1905 r. firma wywołała niemałą sensację, prezentując podczas Praskiego Salonu Samochodowego silnik z dwoma cylindrami w układzie widlastym (V2). Był to jasny znak, że pierwszy automobil z Mładej Boleslavi pojawi się łada moment. I rzeczywiście, już w październiku tego samego roku nastąpiła ta przełomowa chwila: Laurin & Klement wprowadził swój pionierski czterokołowy pojazd na rynek.

Obciążony produkcją jednośladów zakład nie mógł stawić czoła zaskakującemu popytowi na samochodową nowość. Ostatecznie w 1905 r. zaniechano produkcji rowerów, Klement sprzedał księgarnię, którą i tak już prowadziła żona, a produkcję motocykli zaczęto

stopniowo zastępować samochodami. Firma rozwijała się, a głównymi klientami były Rosja i Japonia. Przed I wojną światową fabryka stała się największym producentem samochodów w Austro-Węgrzech.

Zdjęcia pierwszego samochodu, który wyszedł spod ręki Klementa i Laurina szybko trafiły do prasy. Wówczas po raz pierwszy zastosowano wobec niego nazwę Voiturette typ A (z franc. „mały samochód, samochodzik”). Konstrukcja Voiturette typ A podążała za najnowocześniejszymi ówczesnie trendami przemysłu motoryzacyjnego (chłodnica zamontowana przed silnikiem, a kolumna kierownicza ustawiona pod kątem). Samochodzik rozwijał zawrotną na tamte czasy maksymalną prędkość około 40 km/h. Skrzynia biegów miała trzy przełożenia do jazdy do przodu i bieg wsteczny, a funkcję sprzęgła pełnił skórzany pas transmisyjny. Tak zaprojektowany pojazd ważył pół tony. Firma L&K zbudowała początkowo 44 egzemplarze tego modelu.



fot. 1.
Wnętrze kuźni przy zakładach Laurin & Klement – 1906 r.
fot. 2.
Zdjęcie pierwszego samochodu firmy Laurin & Klement – Voiturette typ A – zostało opublikowane na łamach tygodnika „Sport a Hry” – 1905 r.
fot. 3.
Wnętrze zakładów Laurin & Klement w Mładej Boleslavi – 1906 r.
fot. 4.
Voiturette typ A produkowany był w latach 1905-1907.
fot. str. 141
Nowoczesna konstrukcja Voiturette typ A posiadała dwucylindrowy motor o pojemności 1005 cm³, który rozwijał moc 7 KM. Pozwalało to osiągnąć maksymalną prędkość 40 km/h.

Samochód spotkał się z bardzo przychyl-
nym przyjęciem. Doceniano zwłaszcza tech-
niczną dojrzałość i przejrzystość konstrukcji,
sprawność silnika o dwóch cylindrach, a także
konkurencyjną cenę i atrakcyjny wygląd.

Samochodowy boom stwarzał nie tylko
możliwości, ale również wyzwania. Zamówienia
na pojedyncze egzemplarze bądź na całe partie
pojazdów spływały równomiernie, w tempie
zdecydowanie szybszym, niż trwał proces
produkcji. Priorytetem stała się rozbudowa
zakładu przy jednoczesnym zwiększeniu
poziomu jego wyposażenia i zatrudnienia.
Zaledwie rok po wprowadzeniu na rynek
pierwszego samochodu, w ofercie marki
znajdowało się już pięć (!) modeli pojazdów.
Fabryka rozrosła się i wzbogaciła o nową sto-
larnię, odlewnię, lakiernię, halę montażową
i powierzchnie magazynowe.

Przekształcenie w spółkę akcyjną

Konieczna była zarówno rozbudowa
przestrzenna firmy, jak i usprawnienie pro-
cesów produkcji. Klement dostrzegł, że aby
to mogło nastąpić, firmie potrzeba więcej
kapitału, a ten można pozyskać tylko przez
przekształcenie firmy w spółkę akcyjną.
Tak też uczyniono. Ułatwiło to nie tylko
pozyskanie funduszy, ale też sprowadzenie
doświadczonych konstruktorów, techników
czy kierowców. W zrestrukturyzowanej firmie
Klement został dyrektorem generalnym,
a Laurin – technicznym.

W ślad za przekształceniami prawnymi,
nastąpiła rozbudowa całego zakładu i zwięk-
szenie kadry pracowników, która w 1907 r.
osiągnęła poziom 600 osób! Postanowiono
również zakończyć produkcję motocykli.
W tym samym czasie wspólnicy przenieśli
się do nowych, okazałych domów, zbudowa-
nych w bliskim sąsiedztwie w centrum
Mładej Bolesłavi. Od tego momentu czas,
który spędzali wspólnie dotyczył także dni
wolnych od pracy.

Václav Laurin stanowił dokładne przeciwień-
stwo swego współnika Klementa. Spokojny
i opanowany, mało mówny i skromny, sta-
nowczo unikał rozgłosu – nawet w czasach,
gdy splot wydarzeń zmienił go z wytwórcy
rowerów na powszechnie szanowanego
konstruktora i producenta samochodów.
Niezwyczajnie pragmatyczny, unikał towarzystwa,

dalekich podróży, wszystkiego, co odbiegało
od szablonu stabilnej i przewidywalnej co-
dzienności. W pełni akceptował pozostawa-
nie w cieniu energicznego i wybuchowego
Klementa – wkrótce dyrektora generalnego
przedsiębiorstwa. Jego stanowisko dyrektora
technicznego, z roczną płacą o 1/6 niższą,
zupełnie go satysfakcjonowało. Podobnie
jak podział rocznych zysków, preferujących
kiesznień Klementa w stosunku 1,5 do 1.

Początek XX w. – samochodowa Belle Époque

Aż do wybuchu I wojny światowej w Europie
panował okres rozkwitu i postępu, obejmu-
jący wszystkie dziedziny życia. W wesołym
tę kabaretu i kina nastąpił niesłychany
postęp techniczny. Telefon, samochód czy
samolot zaczęły sprawiać, że życie stawało
się łatwiejsze, szybsze, a odległości które
wydawały się wcześniej nie do pokonania,
względnie malały. Rozwój przedsiębiorstwa
Laurin & Klement był w tym czasie równie
błyskawiczny, co tempo zmian na świecie.
Jego drogę do pozycji lidera wyznaczał szereg
następujących po sobie małych sukcesów.

W 1907 r. firma wprowadziła na rynek
modele samochodów skierowane zarówno
do wymagających klientów (czterocylindro-
wy typ F), jak i dla zwolenników mniejszych
modeli (pojazdy B2 oraz C2). Właśnie owe
mniejsze pojazdy stworzyły filar pierwszego
praskiego przedsiębiorstwa taksówkowego.
Adaptacja samochodów na potrzeby zarob-
kowego przewozu osób nie była konieczna
– auta z takim przeznaczeniem powstawały
bezpośrednio w fabryce, figurując nawet
w oficjalnym cenniku.

Pierwsza dekada XX w. naznaczona była
intensywnymi eksperymentami silnikowymi.
Po wypuszczeniu na rynek pojazdów dwucy-
lindrowych, L&K sukcesywnie zwiększała moc
swoich automobili aż do pierwszych prób
skonstruowania ośmiocylindrowego silni-
ka FF. Kiedy w 1909 r. przedsiębiorstwu udało
się przejąć od Benza i Daimlera projektanta,
bądźcego również kierowcą wyścigowym,
Otto Hieronimusa, opracowano samochód
sportowy, osiągający prędkość 130 km/h. Dwa
lata później na rynku pojawił się model S, jeden
z najprostszych i niezawodnych samochodów
produkowanych już na skalę masową.



L&K – największy producent samochodów w Austro-Węgrzech

Bardzo ważnym krokiem na drodze do
międzynarodowego sukcesu było wyku-
pienie przez L&K w roku 1912 mniejszej od
siebie fabryki automobili RAF (Reichenberger
Automobil Fabrik) w Libercu. Należącą do
Niemców wytwórnię ceniono za wysokiej
jakości automobile, a zwłaszcza za najwyższy
techniczny poziom produkowanych silników.
Dzięki praktycznie bezgłośnie i zrównoważo-
nej eksploatacji montowano je w wersjach
luksusowych samochodów.

Rozwój spółki L&K następował bardzo
dynamicznie. Z małego, lokalnego przed-
siębiorstwa, powstała marka motoryzacyjna
rozpoznawana na całym świecie, oferująca
klientom nie tylko motocykle i samochody
(w wersji użytkowej, luksusowej, wyścigowej),
ale także stacyjne silniki, autobusy, cięża-
rówki, silniki lotnicze czy maszyny rolnicze.
Samobieżne pługi i walce drogowe marki L&K
były znane i cenione w ówczesnej Europie.
Na okres poprzedzający I wojnę światową
przypadł szczyt marki L&K, która stała się
największym producentem samochodów
dla Austro-Węgier z wieloma powiązanymi
produkcjami.

Około 40% samochodów zostało wywie-
zionych do Rosji. Pojazdy Laurin & Klement
jeździły ponadto na cesarskim dworze Japonii,

w Chinach, Ameryce Południowej, Nowej
Zelandii, Australii i w większości krajów euro-
pejskich. Logo L&K było synonimem jakości.

Laurin & Klement – walka o firmę w czasie I wojny światowej

Wybuch I wojny światowej przyniósł do
Mładej Bolesłavi szereg zmian, m.in. upadek
cywilnego rynku pojazdów. Oznaczało to
zagrożenie dla funkcjonowania przedsię-
biorstwa. Fabryka rozpoczęła wytwarzanie
dział 80 i 100 mm. Produkcja samochodów
była ograniczona do serii ciężarówek typu
M5 dla żołnierzy i ambulansów. Wstrzymano
jednocześnie wytwarzanie użytkowych po-
jazdów osobowych. Przeprowadzono także
wojennych warunkach zapewniła względny
spokój i pracę 1500 osobom. Problemy z bra-
kiem energii do napędzania maszyn stały
się motywem budowy własnej elektrowni
wodnej na rzece Iżera.

Ciężarówki, autobusy i pługi – L&K w pierw- szych latach niepodległej Czechosłowacji

Wojna się skończyła... ale skutki jakie
przyniosła – pozostały. Rzeczywistość się zmie-
niła. L&K nie była już dumnym, największym
producentem samochodów Austro-Węgier.
Nadeszły czasy niepodległej Czechosłowacji,
a co się z tym wiązało, trudne początki ustrojowej

i gospodarczej odbudowy państwa na zupełnie
innych niż wcześniej warunkach.

Sytuacja powojenna była bardzo nieko-
rzystna dla motoryzacji na terenie nowo
utworzonej Republiki Czechosłowackiej
(i ogólnie w Europie). Kontakty biznesowe
zostały zerwane, gdyż kryzys finansowy kierował
się niską siłą nabywczą. Praktycznie wszystkie
kraje europejskie w celu ochrony własnych
producentów wprowadziły drastyczne taryfy
na pojazdy importowane (średnio 40-80%
ceny produktu). Prężna przed wojną produkcja
eksportowa została niemal zupełnie sparali-
żowana. Również w niepodległej, ale bardzo
zniszczonej Czechosłowacji nie było dużego
zapotrzebowania na samochody. Firma utraciła
wiele rynków zbytu z powodu przekształceń
politycznych. Wyjątkowa pozycja L&K na
rynku krajowym została znacznie zachwiana
przez pojawienie się konkurencyjnych firm
samochodowych, takich jak Praga czy Tatra,
które były w stanie pokryć straty wynikające
z chwilowo nierentownej produkcji samocho-
dów. Pozycja Laurin & Klement była zależna
tylko od produkcji samochodów, a te, choć
były dobrem luksusowym i pożądanym, nie
stanowiły artykułów pierwszej potrzeby.

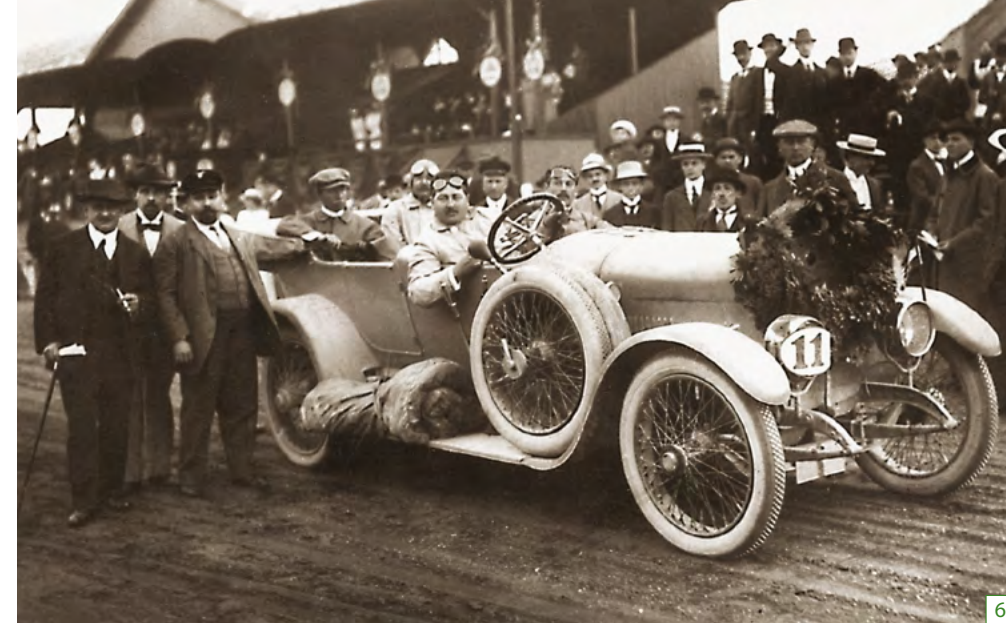
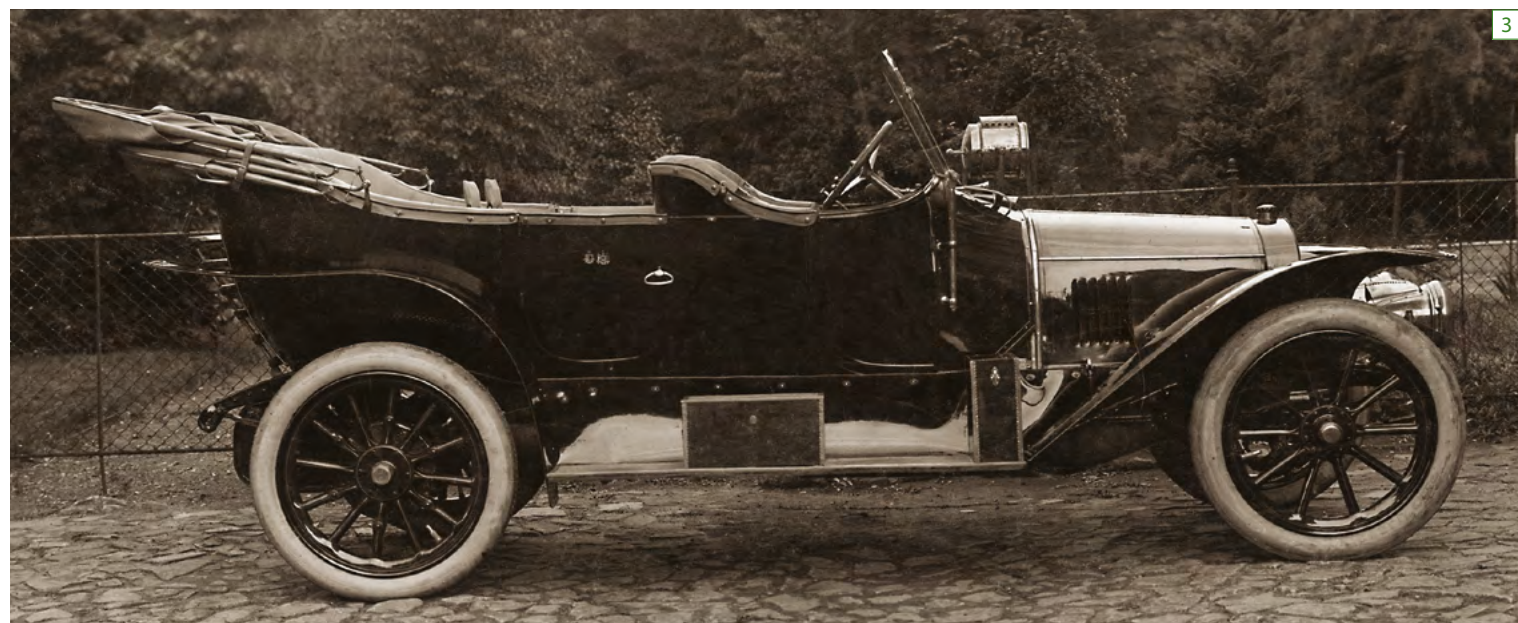
W celu polepszenia swojej sytuacji w firmie
Laurin & Klement rozszerzono więc asorty-
ment. Wytwarzano już nie tylko samochody
osobowe, ale także ciężarówki, autobusy, silniki
samolotowe oraz maszyny rolnicze np. pługi
silnikowe. Z tymi ostatnimi był duży problem.
Zwyczajni chłopcy nadal wykorzystywali moc
zwierząt, ponieważ każda mechanizacja
wykraczała poza ich możliwości finansowe.
Spowodowało to spadek zainteresowania fasy-
nującymi nowinkami. Pługi trafiły do lamusa.
Dokonałe odrestaurowane zmotoryzowane
pług Excelsior do dziś można podziwiać na
wystawie w Muzeum Narodowym Rolnictwa
w Pradze.

fot. 1.

Laurin & Klement typ BS.

fot. 2.

Laurin & Klement typ 110.



Wznowienie produkcji – samochody dla ludu

W pierwszej połowie lat 20. XX w. stopniowo rozwijający się przemysł motoryzacyjny charakteryzował się poszukiwaniem optymalnych rozwiązań takich, jak stworzenie „samochodu dla ludu”, który otworzyłby motoryzację dla szerszych grup odbiorców. Musiał być na tyle mały, aby swobodnie poruszać się w gęstniejącym ruchu miejskim oraz na tyle tani, by mógł sobie na niego pozwolić przeciętny obywatel. Zminiaturyzowane i uproszczone miejskie modele samochodów wypuścili na rynek konkurenci L&K – Praga i Tatra. Działania takie nie mogły pozostać bez kontrodpowiedzi. Produkcję samochodów wznowił również Laurin & Klement.

Wypuścili oni serię samochodów osobowych, skierowaną do klasy średniej (mały samochód typu T oraz oparty na nim sedan średniej klasy model 100, potem 105 i 150). Wprowadzili też luksusowe modele wywodzące się bezpośrednio z produkcji przedwojennej. Václav Laurin praktycznie mieszkał w fabryce. Osobiście czuwał



nie tylko nad projektami, lecz także nad ich wykonaniem i przebiegiem montażu kolejnych modeli. Czynnie uczestniczył w rozbudowach i modernizacjach zakładów.



Lata 20. XX w. przyniosły jeszcze jedną niespełnioną nadzieję – powrót na arenę sportową. Automobile L&K znów zaczęły brać udział w wyścigach, również prywatnych. Powrót na arenę sportową przyniósł nawet kilka sukcesów takich, jak wygrana B. Bertranda (1922 r.) w zawodach Zbraslav – Jíloviště. Szybko okazało się, że przynajmniej w najbliższym czasie liga sportów motorowych jest marzeniem przekraczającym możliwości L&K. Trudność przygotowania samochodów do zagranicznych konkursów została oceniona przez kierownictwo L&K jako nieopłacalna.

- fot. 1.
Autobus Laurin & Klement typ E – ok. 1910 r.
fot. 2.
Sanitarka Laurin & Klement typu C – 1906 r.
fot. 3.
Laurin & Klement typ EN – ok. 1910 r.
fot. 4.
Laurin & Klement typ C – ok. 1906-1907 r.
fot. 5.
Prototypowy hybrydowy pojazd L&K z 1908 r. posiadał silnik elektryczny i ośmiocylindrowy silnik olejowy.
fot. 6.
Hrabia Kolowrat za kierownicą pojazdu Laurin & Klement typ FC na trasie rajdu – 1910 r.
fot. 7-8.
Zwycięski pojazd Laurin & Klement na starcie wyścigu Alpine Ride – 1908 r.

fot. 1.

Laurin & Klement model FDL był produkowany w latach 1906-1916.

fot. 2.

Laurin & Klement typ G2 w Japonii – 1910 r.

fot. 3.

Pojazdy firmy Laurin & Klement dotarły nawet na dwór księcia Japonii – 1908 r.

fot. 4-6, 9.

Hale montażu w fabryce L&K w Mładej Boleslavi – 1913 r.

fot. 7.

Zakłady Laurin & Klement w Mładej Boleslavi – 1910 r.

fot. 8.

Konstruktorzy w zakładach Laurin & Klement – ok. 1910-1912.

fot. 10.

Pracownicy Laurin & Klement podczas montażu silnika – ok. 1911 r.



1

Na skutek takich okoliczności obrano strategię – przyciągać i zatrzymywać klientów głównie na rynku krajowym. W tej walce o być albo nie być coraz bardziej jasne było, że rozwiązaniem jest skonstruowanie mniejszego, tańszego modelu samochodu osobowego, charakteryzującego się dużą unifikacją części i produkcją w większych seriach. Klemens przewidywał, że niemożliwe będzie drastyczne uproszczenie wcześniejszych konstrukcji i że trafioną odpowiedzią na nowe zapotrzebowania będzie solidne auto wyprodukowane w takiej liczbie, która znacznie obniżyłaby cenę końcową. Taki był plan, do którego realizacji brakowało podstawowego czynnika – kapitału.

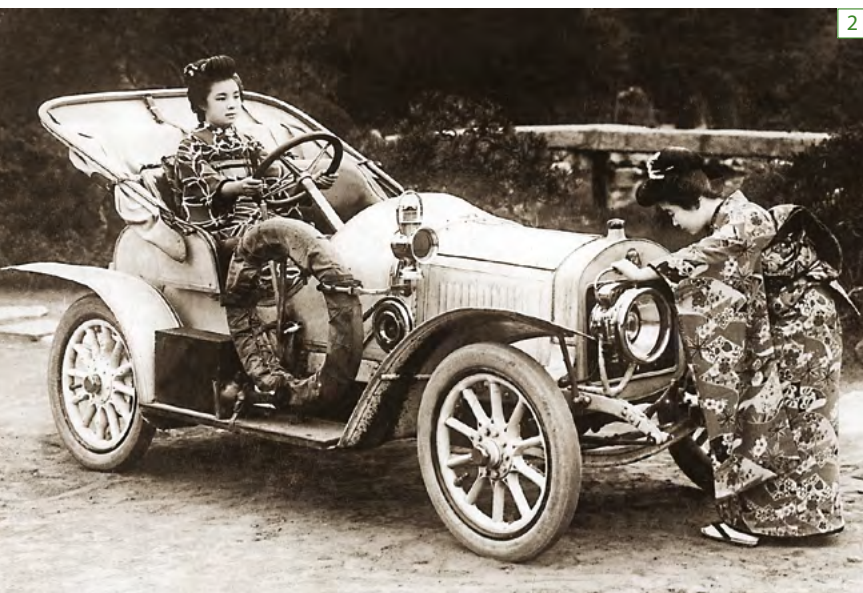
Jak się niebawem okazało dla Laurina i Klemensa był to zaledwie początek burzliwych

wydarzeń. W nocy 27 czerwca 1924 r. w fabryce wybuchł pożar, który spowodował znaczne straty. Wydarzenie to utwierdziło właścicieli w przekonaniu, że połączenie firmy z silnym partnerem biznesowym jest niezbędne dla zabezpieczenia dalszego rozwoju i odbudowy fabryki.

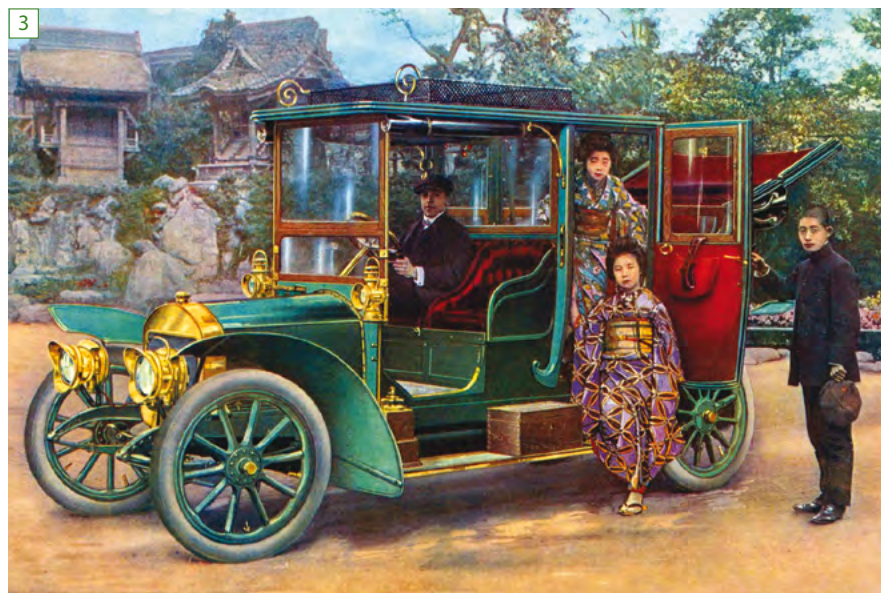
Historyczna fuzja L&K ze ŠKODĄ

Aby zabezpieczyć perspektywę fabryki, kierownictwo zaczęło szukać silnego partnera strategicznego. Na przełomie lat 1924-1925 odbyły się rozmowy z przedstawicielami największego koncernu technologicznego w kraju, jakim była Spółka Akcyjna, dawniej fabryka ŠKODY w Pilźnie. Do historycznej fuzji z koncernem ŠKODA z Pilzna, który przejął zakłady w Mładej Boleslavi doszło 20 lipca 1925 r.

Dla obu partnerów założycieli decyzja o takim kroku była z pewnością trudna. Zrzekli się firmy, która od skromnych, dosłownie garażowych warunków zmieniła się w kolosa. Założyciele L&K zachowali stanowiska dyrektorskie, jednakże w nowych strukturach miały one charakter zdecydowanie bardziej honorowy, niż upoważniający do realnego wpływu na dalsze losy firmy. Tym samym aktywność wspólników w dokapitalizowanym przedsiębiorstwie ulegała systematycznemu osłabieniu. Czas pokazał jednak, że przejęcie L&K przez ŠKODĘ było kluczowym momentem, który otworzył firmie nową drogę do przyszłości. Dzieło stworzone przez Laurina i Klementa było kontynuowane w ramach koncernu ŠKODA, czego dowodem jest fakt, iż obecnie nazwiskami założycieli określa się najlepiej wyposażone, ekskluzywne wersje poszczególnych modeli.



2



3



4



5



6



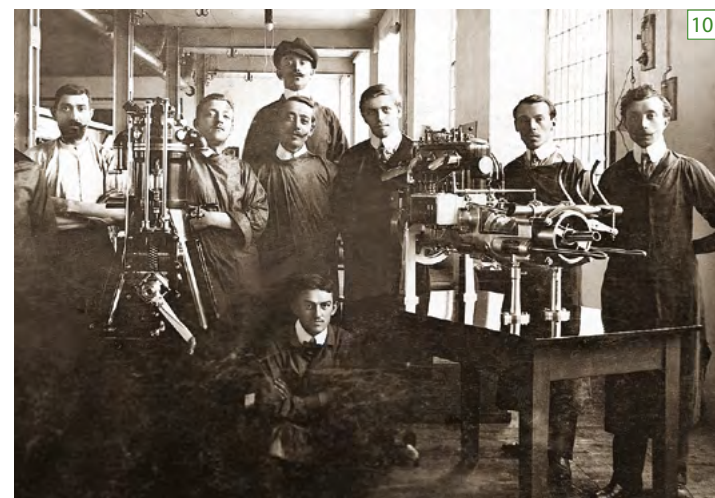
7



8



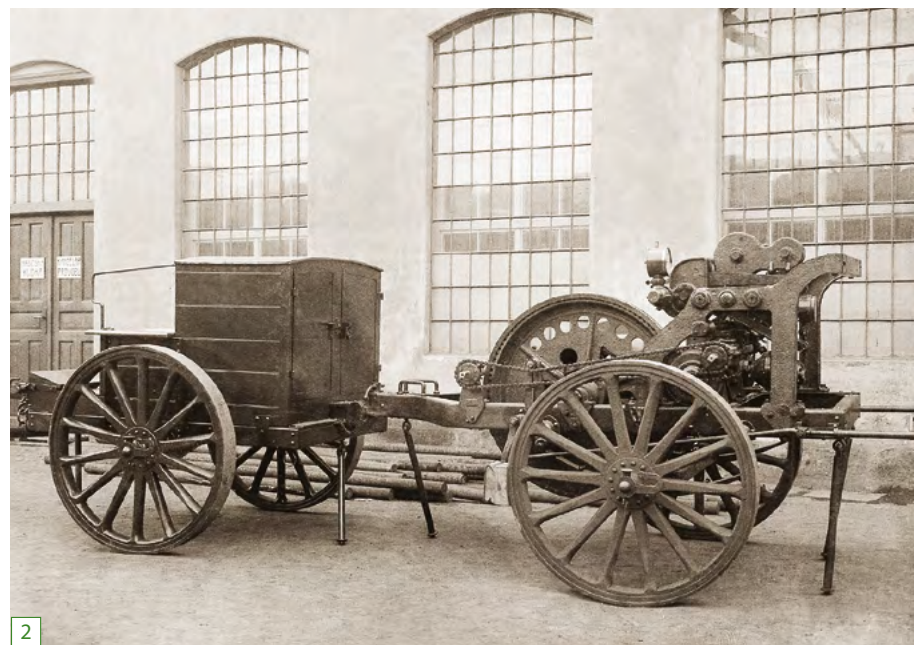
9



10



1



2



3

4



6



7



8



9



5

fot. 1.
Pług rolniczy Excelsior produkowany przez zakłady Laurin & Klement po I wojnie światowej.

fot. 2.
Maszyna militarna – wyciągarka do balonów – produkowana przez zakłady Laurin & Klement podczas I wojny światowej.

fot. 3.
Laurin & Klement typ Ms produkowany był w latach 1914-1917 i 1919-1920.

fot. 4.
Zniszczona fabryka Laurin & Klement po pożarze z 1924 r.

fot. 5.
Wnętrze zakładów Laurin & Klement w Mładej Boleslavi – lata 1924-1926.

fot. 6.
Škoda 125 produkowana była jako furgonetka, minibus i pojazdy specjalne od 1927 r.

fot. 7.
Ciężarówka Škoda 550 produkowana w latach 1926-1928.

fot. 8.
Škoda 110 produkowana była w latach 1925-1929.

fot. 9.
Fabryka w Mładej Boleslavi – lata 1920-1925.



1

Emil Škoda – założyciel koncernu

Emil Škoda urodził się 18 listopada 1839 r. w Pilźnie. Był zatem całe pokolenie starszy od Klementa i Laurina. Nie doczekał fuzji z zakładem L&K, którą przeprowadził jego syn. Nigdy nie spodziewał się też, że założona przez niego firma zasłynie nie z maszyn, ale z produkcji samochodów, a wymyślone przez niego logo ze skrzydlatą strzałą stanie się rozpoznawalne na całym świecie.

Škoda był solidnie wykształconym i zapożyczanym z najnowszych trendami technicznymi swoich czasów specjalistą. Ukończył studia

inżynierii mechanicznej w Pradze, a następnie w Karlsruhe. Nauki pobierał głównie za granicą, m.in. we Francji, Niemczech (w tym czasie w Prusach), Anglii i Stanach Zjednoczonych Ameryki. Jego kariera rozpoczęła się w 1866 r. na stanowisku głównego inżyniera hrabiego Valdštejna - Vartenberka w Pilźnie. Emil Škoda zrozumiał, że jeśli maszynieria w Pilźnie ma stać się ważnym i konkurencyjnym graczem na rynku, firma będzie musiała dużo zainwestować, wprowadzić nowe gałęzie przemysłu i zmodernizować produkcję. Ponieważ hrabia nie miał głowy do modernizacji, w 1869 r. sprzedał

zakład Emilowi. Škoda natychmiast rozpoczął potrzebną i w efekcie udaną restrukturyzację. Kupił małą fabrykę z 33 pracownikami, z której wkrótce zbudował gigantyczne przedsiębiorstwo, zatrudniające 4000 robotników i 200 techników.

Priorytetowym zadaniem stała się rozbudowa fabryki, która objęła m.in. budowę boczny kolejowej w roku 1886. Początkowo zakład skupiał się głównie na przemyśle metalowym, a podstawowym zakresem jego działalności była produkcja podzespołów do budowy elektrowni i elementów śluz wodnych. W 1878 r. firma poszerzyła swoją ofertę o urządzenia dla cukrowni, browarów, a także maszyny dla czeskich kopalń i hut żelaza. Asortyment z pilźnieńskich zakładów sprzedawano także na Węgrzech i w Niemczech.

Emil Škoda był nie tylko cenionym inżynierem, ale także niezwykle uzdolnionym biznesmem. Doskonale analizował zmieniającą się sytuację polityczną i gospodarczą, a wyciągnięte wnioski przekonywał w czyn w postaci zmian w fabryce. Prawidłowo oszacował, że w burzliwej wówczas Europie nadal będzie obecne duże zainteresowanie bronią, dlatego postawił na rozwój sektora zbrojeniowego. W asortymencie jego zakładów pojawiła się broń dla armii austro-węgierskiej, m.in. armaty, działa samobieżne czy amunicja do uzbrojenia okrętów wojennych.



4



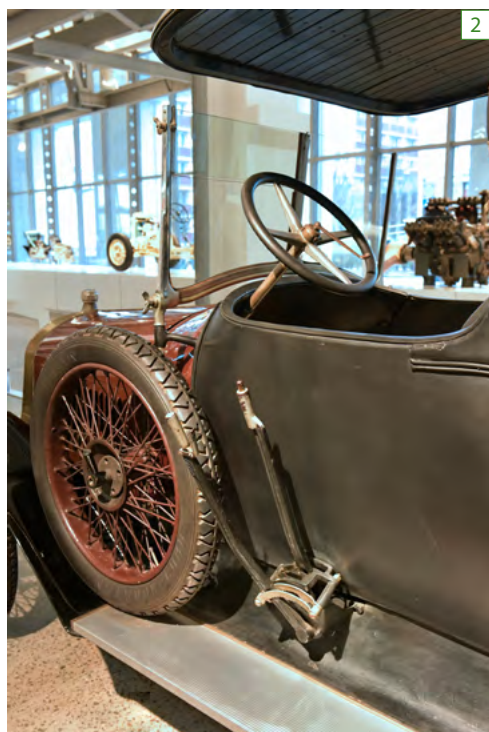
5



6



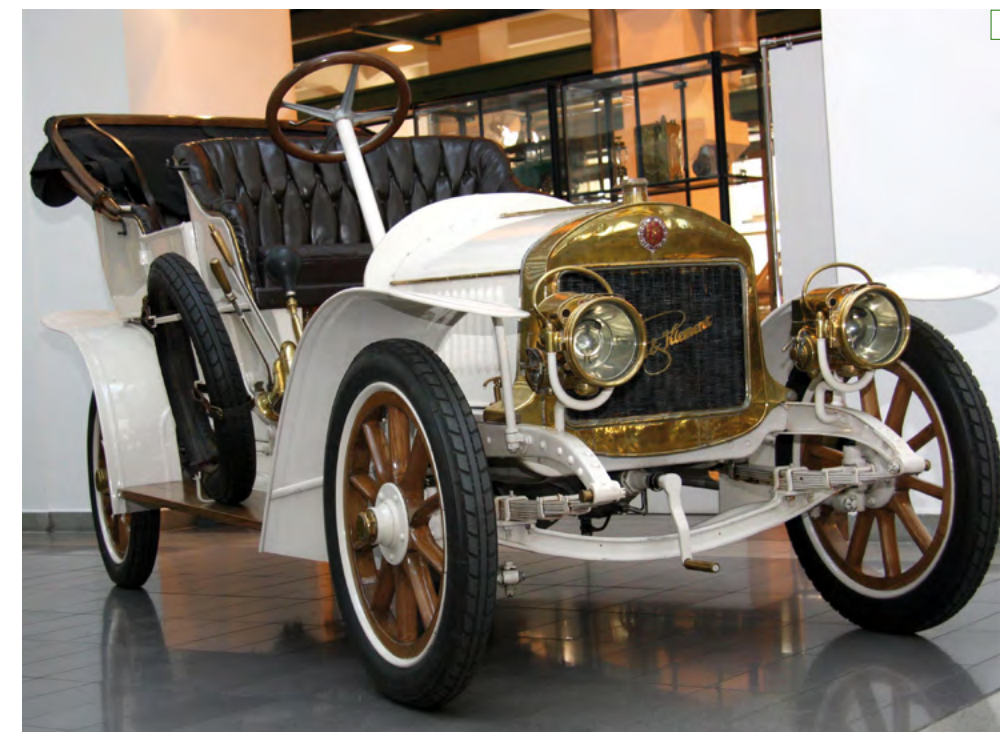
7



2



3



8

H o m o V i a t o r

H o m o V i a t o r

- fot. 1.
Wnętrze fabryki Škody w Pilźnie – początek XX w.
fot. 2.
Laurin & Klement typ SG z 1913 r.
fot. 3.
Laurin & Klement typ 300.
fot. 4.
Laurin & Klement typ RK-M.
fot. 5.
Wnętrze pojazdu Laurin & Klement typ S.
fot. 6.
Bus Laurin & Klement – lata 1906-1909.
fot. 7.
Trójkołowy motocykl Laurin & Klement
typu LW – 1911 r.
fot. 8.
Laurin & Klement typ G – lata 1908-1911.

ŠKODA – potentat przemysłu zbrojeniowego

W ostatniej dekadzie XIX w. pilźnieńskie zakłady rozwijały się niezwykle dynamicznie i wkrótce rozrosły do gigantycznej fabryki! 12 grudnia 1899 r. nastąpiło przekształcenie w spółkę akcyjną. Zakłady ŠKODA stały się wówczas jednym z największych na terenie Austro-Węgier przedsiębiorstw produkcyjnych i jednym z najważniejszych w Europie dostawców broni podczas I wojny światowej. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej, Škoda była największą fabryką zbrojeniową, a zarazem wytwórcą ciężkiego sprzętu w regionie.



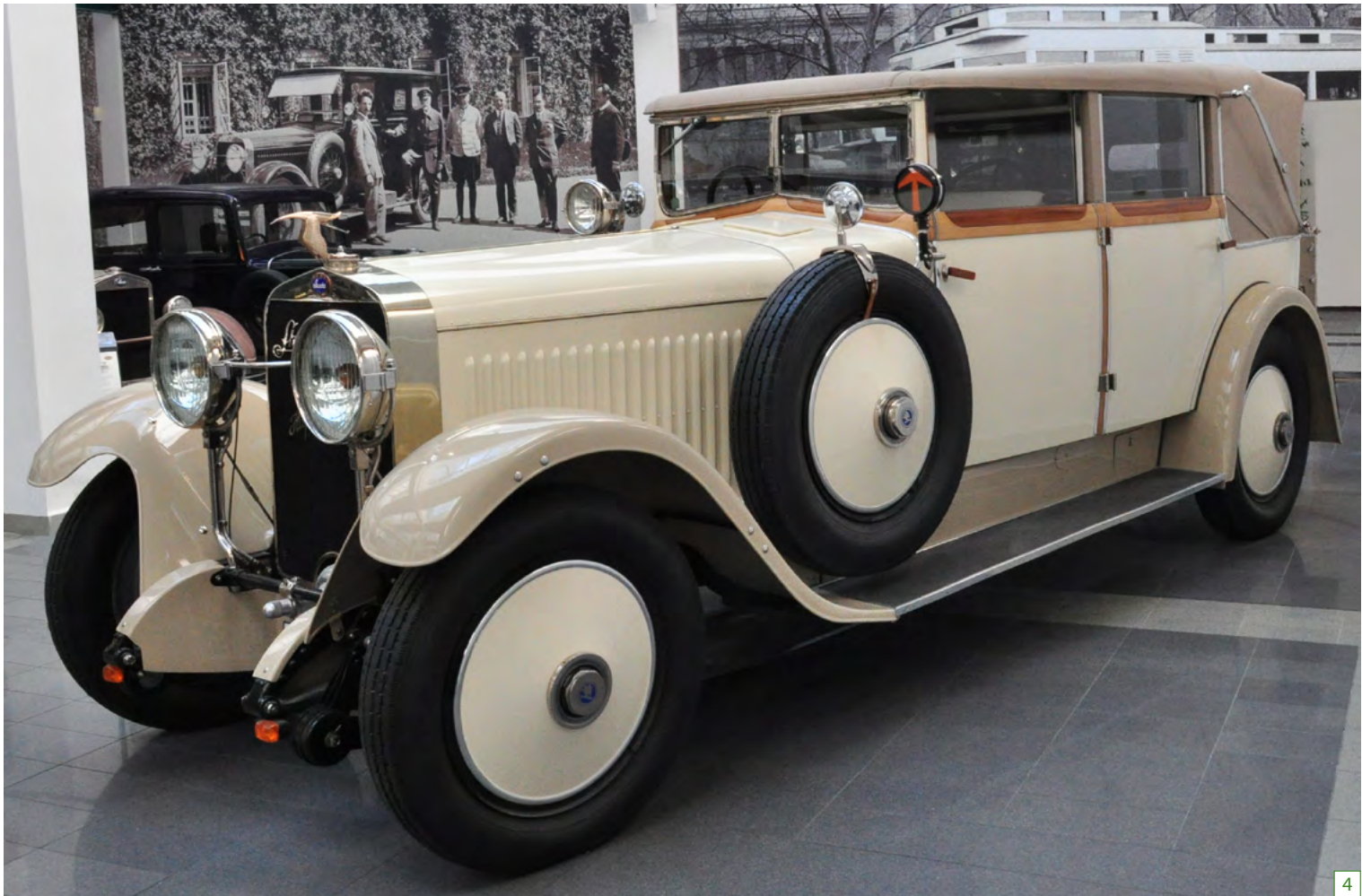
fot. 1.
Karl von Škoda (1878-1929) objął po śmierci ojca funkcję dyrektora generalnego.
fot. 2.
Prototyp pancernego samochodu PA-II marki Škoda – 1923 r.
fot. 3.
Prezydent Czechosłowacji Tomáš Masaryk (drugi z lewej) podczas przejażdżki Škodą Hispano-Suiza 25/100 – 1926 r.
fot. 4.
Ekskluzywna Škoda Hispano Suiza wytwarzana była od 1925 r. w krótkich seriach na licencji hiszpańskiej marki.

Kiedy ŠKODA ustanowiła efektywny proces produkcji, stała się oficjalnym dostawcą broni dla Cesarstwa Austro-Węgierskiego. W asortymencie zakładów znajdowały się m.in. armaty, działa samobieżne czy amunicja do uzbrojenia okrętów wojennych.

Przedsiębiorstwo realizowało również zamówienia zbrojeniowe dla Brytyjczyków, Francuzów, Niemców i Rosjan, a jego przedstawicielstwa handlowe rozsiane były niemal na całym świecie. Fabryka zatrudniała prawie 35 tys. ludzi, a produkcja broni trwała również przez II wojnę światową.

Poza produkcją zbrojeniową, w której ŠKODA jak równy z równym rywalizował z niemieckim Kruppem i brytyjskim Vickersem, spółka specjalizowała się w precyzyjnych maszynach ciężkich – olbrzymich przekładniach, napędach statków itp. Turbiny wodne z Pilzna były zainstalowane chociażby na wodospadzie Niagara.

Emil Škoda nie doczekał sukcesu swojego przedsiębiorstwa. Zmarł 8 sierpnia 1900 r. w pociągu w okolicy miasta Selzthal. Po jego śmierci funkcję dyrektora generalnego objął syn Karl, który okazał się równie sprawnym biznesmenem jak ojciec.



Karl Škoda – godny następcą ojca

Pod rządami Karla Škody spółka rozpoczęła proces kolejnych przemian. Wykupując i przejmując pomniejsze bądź konkurencyjne wytwórnie, zaczęła przekształcać się w koncern. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej, ŠKODA była największą fabryką zbrojeniową, a zarazem wytwórcą ciężkiego sprzętu w regionie. Zaczęły powstawać w niej także silniki lotnicze oraz – po 1919 r. – pierwsze pojazdy cywilne. W 1923 r. Karl Škoda podjął decyzję o rozpoczęciu współpracy z hiszpańską firmą Hispano-Suiza. Rok później zakłady w Pilźnie opuścił pierwszy samochód – model 25/100.

W chwili fuzji z przedsiębiorstwem L&K bohemskie fabryki ŠKODY wytwarzały krótkie, ekskluzywne serie modeli na licencji jednej z najbardziej luksusowych marek samochodów na świecie, hiszpańskiej Hispano-Suizy. Sto najbardziej wyszukanych technicznie i najszybszych wozów lat 20. XX w. było dzięki temu zbudowanych w Czechach: tak powstały

unikatowe ŠKODY Hispano-Suiza. Na początku maja 1926 r. pierwsza z nich została sprzedana gabinetowi prezydenta Tomáša Garrigue Masaryka za 280 tys. koron.

Po połączeniu ze ŠKODĄ

Dzięki dostępowi do środków finansowych pilźnieńskiego giganta, fabryka samochodów w Mładej Boleslavi mogła się dalej rozwijać. Dokonano całkowitej modernizacji obszarów produkcyjnych. Nowa spółka funkcjonowała chwilowo pod nazwą Laurin & Klement – ŠKODA, jednak szybko przekształcono ją w ŠKODA, wyznaczając tym samym koniec marki Laurin & Klement. Definitywnie zaprzestano też produkcji rowerów i motocykli.

W 1926 r. podczas 18. Międzynarodowej Wystawy Samochodowej w Pradze zaprezentowano pierwsze auto z Mładej Boleslavi z nowym logo ŠKODY. Przyjęty program produkcji składał się z pięciu rodzajów samochodów osobowych. W tym samym okresie konstruktorzy

z zakładów w Mładej Boleslavi oddali do rąk użytkowników historyczną ŠKODĘ 110, która zapisała się na kartach czechosłowackiej motoryzacji tym, że jako pierwszy model z zakładów w Mładej Boleslavi wyjechała z hal montażowych w ilości 1000 egzemplarzy. Produkowano również najbardziej podstawowy typ 110, lekkie pojazdy użytkowe typu 115, masywne i ciężkie typy 500 oraz największy ze wszystkich typ 540 (późniejszy wariant z mocniejszym silnikiem nazwano 550). Na wszystkich autach miejsce emblematu L&K zajęła uskrzydłona strzała ŠKODY.

Václav Laurin zmarł 4 grudnia 1930 r., zaledwie cztery dni po śmierci swej ukochanej małżonki. Nagrobek współnika i przyjaciela, znajdujący się w centralnej części starego cmentarza miejskiego w Mładej Boleslavi, Václav Klement zlecił ozdobić płaskorzeźbą motocykla typu A, od którego marka L&K rozpoczęła swą piękną przygodę z motoryzacją. W takiej formie przetrwał do czasów obecnych.



ŠKODA – logo inspirowane pióropuszem

Pomysł na znak firmowy zrodził się niespodziewanie podczas podróży Emila Škody do Ameryki Północnej w drugiej połowie

XIX w., którą odbył przy okazji budowy elektrowni nad wodospadem Niagara. Czeskiego inżyniera niezwykle zafascynowała kultura amerykańskich Indian. Na jednym z totemów

zauważył motyw Indianina z pióropuszem oraz strzałę. Elementy te postanowił wykorzystać jako logo marki. Strzała miała symbolizować nieustający rozwój, prędkość, pójście naprzód. Pióropusz to znak wolności, a koło w pióropuszu oznacza celność i trafność w podejmowaniu decyzji.

W 1920 r. symbol ten nazwano „Indianinem”. W grudniu 1923 r. w Biurze ds. Innowacji i Rejestracji Modelowej w Pilźnie zarejestrowano dwa różne znaki towarowe. Pierwszy z nich przedstawiał uskrzydloną strzałę skierowaną w prawo, z pięcioma piórami w kółku, a drugi skrzydlatą strzałę z trzema piórami. Twórcą graficznego projektu był ówczesny dyrektor handlowy zakładów ŠKODY – Tomáš Maglic. Ostatecznie wybrano drugi wariant. Słynna uskrzydłona strzała z trzema piórami do dziś stanowi logo ŠKODY i jest znakiem towarowym rozpoznawanym na całym świecie. Napis „ŠKODA” został dodany w 1936 r.



fot. 1. Kabriolet Laurin & Klement typ S – 1911 r.
fot. 2. Laurin & Klement model SG – 1913 r.
fot. 3. Laurin & Klement – Škoda 110 – eksponat z Muzeum w Mladé Boleslavi.
Pojazd posiadał podwójne oznaczenie na masce.
fot. 4-5. Plakaty reklamowe Škody z lat 1927-1929.
fot. 6. Škoda 4R produkowana była od 1928 r.
fot. 7. Wóz strażacki wyprodukowany przez Škodę w 1930 r.



Hrdlička i powstanie ŠKODA Auto

Hrdlička to człowiek, o którym nie można nie wspomnieć. To nie tylko świetny inżynier i pasjonat motoryzacji. To jedna z legendarnych postaci ŠKODY, człowiek, dzięki któremu fabryka ŠKODA Auto nie zginęła w wielkim produkcyjnym konglomeracie.

W okresie międzywojennym koncern ŠKODA reprezentował cały ciężki, zbrojeniowy

i motoryzacyjny przemysł czeskosłowacki. Dysponował fabrykami w Pilźnie, Mladé Boleslavi, Libercu i Pradze, nie licząc mniejszych wytwórni. Zatrudniał przeszło 65 tys. osób w samej Czechosłowacji! Dyrektorem generalnym w 1927 r. został Karel Loevenstein, geniusz organizacyjny i finansowy, który potrafił doskonale dobierać sobie ludzi. Jednym z nich był młody inżynier i menedżer – Karel Hrdlička,



którego zatrudnił najpierw na stanowisku szefa ds. organizacji pracy. Potem powierzył mu prowadzenie całej fabryki samochodowej w Mladé Boleslavi.

Hrdlička miał wiele talentów, w tym inżynierskie. Niezależnie od znakomitego zarządzania zadłużonym po kryzysie przedsiębiorstwem, wciąż osobiście prowadził badania techniczne i konstrukcyjne. I właśnie on jest autorem pierwszych rozwiązań, które na długie lata stały się cechami charakterystycznymi samochodów ŠKODA – zarówno w dziedzinie konstrukcji silników, jak i podwozi.

To Hrdlička, dzięki swojemu uporowi, doprowadził do wydzielenia fabryki samochodów ŠKODA ze struktur przemysłowego koncernu. W 1930 r. powstała Spółka Akcyjna do Produkcji Automobili (ASAP), w skład której weszły: siedziba w Pradze, fabryka w Mladé Boleslavi, Wydział Automobilowy Fabryki Zbrojeniowej ŠKODA w Pilźnie, Zakład Naprawczy Samochodów „Elka” w Pradze oraz wszystkie warsztaty branżowe, biura handlowe i przedstawicielstwa samochodowe.