



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 1 od 2

Istorijski trenutak: Prva „MOTORIZOVANA KOLICA” napravljena u Mlada Boleslav

› Jednolitarski motor, automobil s krovom od platna i bez vetrobranskog stakla, tako da su vozača mučili vetar i kiša, ali je ipak mogao da uživa u doživljaju. Tako bi se osećale naše pradede da su imali sreću 1906. godine da voze prvi automobil iz Mlade Boleslav - VOITURETTE A.

Beograd, 10. avgust 2021 – U proleće 1905. godine, gospoda Laurin i Klement pitali su se kako proslaviti prvu deceniju svoje fabrike za proizvodnju bicikala i motocikala. Odlučili su se da to urade tako što će napraviti nešto potpuno novo: napraviće svoj prvi četvorotočkaš. U aprilu iste godine izložili su svoj V-motor sa 6 konjskih snaga (4,4 kW) namenjen za njihov prvi automobil na sajmu automobila u Pragu. Stručnjaci za automobilsku industriju primetili su da fabrika iz Mlade Boleslav namerava da počne da se bavi proizvodnjom automobila!

Do kraja godine dva operativna primerka budućeg VOITURETTE A dovršena su i predstavljena javnosti, a zatim i podvrgnuta intenzivnim testovima. Ali naše pradede su mogle da kupe automobil tek 1906. godine, kada je dobio službeno odobrenje. VOITURETTE A, čije je ime francuska reč za „mala kolica“, ubrzo je postao hit. Uz izvrsnu vrednost za novac i performanse, samo tri godine kasnije ovaj model je činio 90% svih automobila u ovoj kategoriji koji su se prodavali širom Austro-Ugarskog Carstva.

Kočenje pomoću peska

Osnovna konstrukcija bila je okvir lestvica utisnutih u čeličnu konstrukciju U-oblika, par krutih osovina s polueliptičnim vešanjem s oprugama i klasičnim pogonskim sistemom.

Kvačilo s kožnom oblogom pričvršćeno je na motor postavljen napred. Ako bi kvačilo počelo da klizi na uzbrdicama, obično je vozaču bilo dovoljno da doda prstohvat peska s puta kroz mali otvor, bez potrebe za rastavljanjem motora. Imao je tri stepena prenosa, pa čak i stepen za vožnju unazad, što su bile gotovo neviđene karakteristike u malim automobilima. Na prvim proizvedenim jedinicama zadnji točkovi su se pokretali lancem, ali većina automobila VOITURETTE bila je opremljena modernijim kardanskim vratilom. Čak i pored ove prednosti, neki su kupci preferirali lance zbog njihove sposobnosti da delimično priguše udarac koji se prenosi s točkova ili s pogonske jedinice.

„Enterijer“ za zahtevne ukuse

Dvocilindrični jednolitarski motor koji je isporučivao snagu od 7 konjskih snaga (5,2 kW) nije imao mnogo posla s petsto kilograma automobila. VOITURETTE A je uspeo da postigne najveću brzinu od 40 km/h. Ako je vozač trebalo naglo da koči, najbolji rezultati mogli bi se postići istovremenim pritiskom na papučicu koja je radila na bubnju iza mjenjača (poznatom kao kardanska kočnica) i povlačenjem ručne kočnice koja je kablom bila pričvršćena na bubnjeve zadnjih točkova.

VOITURETTE A nije imao bogat enterijer, jer je to bio automobil otvorenih strana za dve osobe. Dizajn „enterijera“ bio je u skladu s estetikom početka dvadesetog veka, pa je sedište bilo „sanduk“ presvučen kožom, s izdašnom količinom prirodnih materijala, kao što je recimo drvo, funkcionalnih i estetskih nitni, a većina modela je imala crvenu metalnu oplatu.

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 2 od 2

Naravno, ne bi ispunjavao današnje zahteve, ali po svom odnosu prema kvalitetu materijala u potpunosti se može uporediti s načinom na koji danas gledamo na automobilsku opremu. „To lepo ilustruje ogroman napredak koji je u prošlom veku postigla i automobilska industrija i društvo u celini. Kao dizajner vidim da je u to uloženo puno strasti, truda i brige. Baš kao i ono što danas radimo“, objašnjava Oliver Stefani, glavni dizajner ŠKODA-e.

Uspeh modela VOITURETTE A nije bio ograničen samo na domaće austrougarsko tržište - poput njegovih prethodnika Laurin & Klement s dva točka, prodavao se u Nemačkoj i drugim zemljama. Četrdeset i četiri ova automobila proizvedena su od 1905. do 1907. Samo je nekoliko preživelo do danas. Izvorni primerak možete pronaći u stalnoj postavci Muzeja ŠKODA u Mladoj Boleslavi ili u Nacionalnom tehničkom muzeju u Pragu kojem je lično Václav Klement poklonio VOITURETTE A 1930-ih.

Napredak iz godine u godinu

Konstruktori iz Mlada Boleslav grozničavo su radili na razvoju snažnijih, bržih i luksuznijih modela VOITURETTE. Do kraja 1906. dodali su VOITURETTE B s motorom od 1,4 litra koji je isporučivao 9 konjskih snaga (6,7 kW) - proizvedeno je 378 jedinica ovog modela. Sledila su šezdeset tri automobila VOITURETTE C sa mnogo snažnijim dvolitarskim motorom koji je isporučivao 12 konjskih snaga (8,8 kW) i imao međuosovinski razmak duži za oko 700 milimetara.

Samo nekoliko meseci nakon što je VOITURETTE A ugledao svetlost dana, Laurin & Klement stvorili su tip E s četvorocilindarskim motorom od 4,6 l/35 KS (26 kW). Nakon toga je sledio model F, sa L-glavom motora, tj. sa svim ventilima u jednom redu. Teško je verovati da je samo dve godine nakon homologacije A modela veličanstven luksuzni automobil poput FF-a sišao s trake sve veće fabrike u Mladá Boleslav - očito je to bio prvi osmocilindrični motor u centralnoj Evropi i jedan od prvih na svetu. Inače, FF je vožen u Berlin i Pariz na prestižne salone, a usput je s pravom privlačio ogromnu pažnju.

Više informacija:

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/