

## Vznik automobilky

Na sklonku 19. století představovala česká průmyslová výroba v Rakousko-Uhersku velký potenciál. Praha, Brno, Plzeň, Liberec a řada dalších měst byla zásluhou domácích firem známa nejen v celé monarchii, ale i za jejími hranicemi. Mladá Boleslav k nim ovšem rozhodně nepatřila. Sice krajské, avšak charakterem provinční město s deseti tisíci obyvateli, mělo v té době dva strojní mlýny, továrnu na vlněné látky, lihovar, dva pivovary, dvě mydlárny a škrobárnu - tedy nic, co by stálo za pozornost. Do tohoto ospalého prostředí se v druhé polovině 80. let přistěhoval Václav Klement. Průbojný a vnímavý mladý muž postupně převzal živnost knihkupce Jana Novotného, k níž si z osobního zájmu přibral prodej jízdních kol. Většinu klientů získal mezi zákazníky svého knihkupectví a mezi členy místního cyklistického klubu Pojizeřan, kde aktivně působil. Klement brzy pochopil, že se pro kola vytvoří velký trh. Pustit se do jejich výroby byl zprvu jeho tajný sen. K jeho uskutečnění neměl ani prostředky, ani technické znalosti. Přesto se rozhodl. Přispěla k tomu i arogantní odpověď z ústecké filiálky drážďanské firmy Seidel & Naumann, na niž se Klement obrátil česky psaným dopisem se žádostí o opravu svého velocipédu. Německy mu odpověděli, že jim musí napsat ve srozumitelném jazyce.

Roku 1895 se Klement setkal s mechanikem Václavem Laurinem, který se právě rozešel se společníkem Krausem, s nímž v nedalekém Turnově společně vyráběli jízdní kola. Laurin tedy zamířil do Mladé Boleslavi, kde doufal najít nové uplatnění. Je jasné, že se dva nadšení cyklisté v malém městě musí brzy setkat. Klement s Laurinem se dali dohromady a na sklonku roku zahájili provoz v dílně na okraji Mladé Boleslavi, v místech, kde se říkalo U sedmi zlodějů. Dva tovaryši, učedník a oba páni továrníci začali nejprve s opravami, brzy pak i s montáží. Zpočátku kola vznikala z výhradně dovážených souprav trubek a všech dílů, povětšinou anglických. Až postupem let dovážených částí ubývalo. Začátky byly krušné. Aby Klement - dozajista spiritus agens celého podniku - měl na výplaty, odvážel kola rovnou do zastavárny. Zákazník tedy zaplatil nejprve zálohu v továrně, aniž by své kolo vůbec spatřil. Doplatek složil v zastavárně, a teprve pak mohl na Slavii, jak se velocipéd hrdě nazýval, opravdu nasednout.

Na sklonku roku 1896 zavedl Klement jinou praktiku, totiž nákup na splátky předem. To byl chytrý tah. Zákazníci uvěřovali firmu od října splátkami a v březnu následujícího roku si odvezli kolo nyní už z bran firmy.

V únoru 1898 se společníci rozhodli vybudovat novou továrnu o ploše 1 100 čtverečních metrů, a to u silnice spojující Mladou Boleslav a Kosmonosy, tedy tam, kde se dnes nachází areál továrního muzea. Jen co v srpnu stály haly, rozjel se Klement do Paříže zjistit nové směry v oboru. Svědčí o jeho rozhledu a prozíravosti, že se do Mladé Boleslavi vrátil nejen s novými nápady, ale i s motocyklem Werner. Byl to v podstatě velocipéd s pomocným spalovacím motorkem, upevněným na řídítkách a pohánějícím řemínkem přední kolo. Klement tedy nepodlehli ani motorové tříkolce De Dion, ani automobilům, které se tehdy po Paříži už proháněly, ale správně odhadl mentalitu i finanční možnosti svých potenciálních zákazníků. Když se v Mladé Boleslavi objevil na sklonku roku 1898 vrtošivý a velmi nedokonalý prskající stroj, nikdo nemohl tušit, že je tím rozhodnuto o další orientaci firmy na příští století a ještě dál.