

## Historie do roku 1918

Prvním úkolem bylo uzpůsobit motocyklettu pro praktickou jízdu. Tady se uplatnil Laurin, který uspořádal všechny ovládací prvky stroje na řídítka. Pak umístil motor do středu rámu, a nakonec v továrně vyřešili i vlastní elektrické zapalování, když jim Robert Bosch nebyl ochoten slevit ze svých elektrických aparátů. Na slavné cyklistické dráze v Praze-Bubnech byl v neděli 8. listopadu 1898 představen novinářům jednak model A o výkonu 1,25 k za 460 zlatých, jednak model B o výkonu 1,75 k za 500 zlatých. Tak začala krátká, ale slavná éra motocyklů Laurin & Klement, které v prvních letech nového století patřily k nejlepším na světě. Jejich kvalitu, dobré jízdní vlastnosti a spolehlivost měli možnost vyzkoušet nejprve v Anglii. Sem totiž v polovině roku 1900 směřovala dodávka 150 strojů. Nebýt toho, možná by mladoboleslavská továrna jen stěží přežila své první motorové krůčky.

Od samého začátku výroby motocyklů vsadil Klement na reklamu a především na účast ve sportovních podnicích. Dokud v Boleslavi vyráběli jen velocipédy, brojili oba spolujitelé proti jakémukoli angažování se ve sportu. Teď pochopili, že lepší reklamu si nemohou přát. Brzy se ukázalo, že nejen v Čechách, ale ani v Rakousko-Uhersku nemá značka vážnějšího konkurenta. Dokonce i věhlasná německá firma Seidel & Naumann s desetinásobným počtem zaměstnanců, ta firma, která před deseti lety ze své pobočky odbyla Klementovu opravu kola, se roku 1904 přihlásila se žádostí o licenci. Nebylo divu, neboť značka L&K dobývala svět. Největšího úspěchu dosáhl roku 1905 Václav Vondřích, když na francouzském okruhu u Dourdanu vyhrál Gordon Bennetův pohár, tedy neoficiální mistrovství světa. Porazil Francouze, Angličany i Němce a dokázal, že mladoboleslavské motocykly představují to nejlepší.

To už v Mladé Boleslavi napřeli síly ještě jiným směrem. Znovu podali důkaz rozhledu a předvídavosti, když se Laurin a Klement ve chvíli největších úspěchů s motocykly rozhodli pro u nás novou výrobu automobilů. První pokusná vozítka, vybavená motocyklovým motorem, vznikla už v roce 1901. Na sklonku roku 1905 představila L&K skutečný automobil - voiturettu typ A. Ač malý, měl všechny atributy automobilové konstrukce -totiž čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový dvouválec o objemu 1005 cm<sup>3</sup>, umístěný podél za přední nápravou. Měl výkon 5,2 kW (7 k), a přes kuželovou spojku a třístupňovou převodovku se zpátečkou a spojovací hřídel poháněl kola zadní nápravy. Žebřinový nýtovaný rám z U profilů nesl otevřenou dvousedadlovou karoserii se stahovací střechou. Vozík (podle typu karoserie) o hmotnosti až 600 kg dosahoval rychlosti až 40 km/h. Byl to úspěšný typ, který s ohledem na svoji cenu (3 600 korun, tedy bývalých 1 800 zlatých) šel dobře na odbyt a předznamenal jen o něco vylepšený model B. Toho už se prodalo na 250 voiturett, což byla série na svoji dobu nevidaná.

S představením nového vozu oficiálně ukončili v Boleslavi výrobu jízdních kol. Montáž motocyklů sice dál pokračovala, ale už se neobjevily žádné nové typy a počet expedovaných jednostopých vozidel pomalu klesal, až jejich produkce v roce 1911 zcela ustala.

Automobilka mířila vysoko. Aby oba společníci mohli své záměry uskutečnit a obstát v konkurenci, aby mohli nabídnout nejen to nejlepší, ale i v nejšířším sortimentu, museli zvýšit výrobu, tedy rozšířit továrnu. Nejrychlejší cesta vedla přes akcionování firmy, k němuž došlo v roce 1907. Nové typy automobilů se objevovaly s železnou pravidelností. Nejrůznější karoserie - od osobních, luxusních, rozvázkových, omnibusových až po nákladní - mohly splnit požadavky každého zákazníka. Významný byl typ F, jehož se v letech 1907-1909 vyrobilo 371 kusů.

S automobily se továrna také pravidelně zúčastňovala nejrůznějších sportovních podniků, na nichž si vedla podobně jako v dobách motocyklových závodů. Vítězství v desítkách podniků měla podíl na tom, že se automobily L&K prodávaly nejen v Čechách a Rakousko-Uhersku, ale také v Rusku, Japonsku, Anglii, ba dokonce i na Novém Zélandu. Export představoval dvě třetiny celkové produkce.

V továrně vznikla celá řada závodních vozů FC s různými motory, a také jedinečný speciál FCR, vyrobený ve dvou exemplářích. Stokoňový čtyřválec se zdvihem ohromujících 250 mm patřil k největším magnetům závodů do vrchu, možná i proto, jak těžce se ovládal. Ne nadarmo mu v továrně říkali rakev. Ing. Otto Hieronimus na něm poprvé vyhrál v roce 1909 na Semmeringu. Tento Němec patřil ve své době k předním evropským konstruktérům i závodníkům. Jeho angažmá v Mladé Boleslavi signalizovalo, kam značka L&K míří. Byl to také Hiero, jak se mu familiárně říkalo, kdo roku 1910 zkonstruoval v Mladé Boleslavi první letecký motor v monarchii. Typ EL o výkonu 50 k byl řadový kapalinou chlazený čtyřválec, který Hieronimus nechal zamontovat do letadla, s nímž vzlétl na jaře 1910 nad Mladou Boleslav, doletěl nad Kosmonosy a opět přistál v Boleslavi.

Kromě automobilů se firma L&K pustila i do výroby stacionárních vznětových motorů podle holandské licence Brons. Spolu s pražskou strojírnou Ruston postavila několik silničních válců, pro Černou Horu zkonstruovali speciální poštovní vozy a omnibusy, jež měly zkrácený podvozek s kabinou

nad motorem. Vynikajícím artiklem se staly samojízdne motorové pluhy, vyráběné zprvu ve spolupráci s roudnickou továrnou na hospodářské stroje Bächer. Motorové pluhy vytlačovaly z polí dosud časté parní oračky.

V roce 1912 koupila automobilka L&K libereckou RAF i s její výrobou šoupátkových motorů. Tak se L&K stala jednou z mála továren v Evropě, již autor bezventilového rozvodu Knight dal souhlas k této - na přesnost velmi náročné - výrobě. Kromě mladoboleslavské továrny to byl ještě Panhard ve Francii, Minerva v Belgii a Mercedes v Německu.

Opravdu významný se stal typ S, představený v dubnu 1911. Znamenal totiž významný krok k jednoduchému a spolehlivému automobilu, který by dokázal přilákat širší okruh zákazníků. Pravda, Čechy nebyly Amerika, a o velkosériové výrobě nemohlo být řeči, ale přesto se těchto automobilů do začátku první světové války vyrobilo na 600 kusů. V nejrůznějších modifikacích a úpravách jako typ S, Sa až Sp, a později typ 200, 205 a 210 zůstal tento čtyřválec ve výrobě až do roku 1925. Stal se tak nejúspěšnější typovou řadou automobilky L&K.

Jedinečný rozvoj automobilky zastavila první světová válka. Nejprve ochromily chod továrny masivní odvody. Když se podařilo vyreklamovat většinu už odvedených, přišla z rozkazu změna výrobního programu. Z automobilky se stala zbrojovka, v níž se začalo vyrábět především střelivo. Byla to ovšem zbrojovka nespolehlivá, již ministerstvo války i tajná policie věnovaly větší pozornost, než bylo Klementovi milé. Jenže jaký div, když většina z obchodních zástupců L&K na Rusi se cele vrhla do odboje. V československých legiích zaujali staří lauriňáci přední místa. Tuček se stal politickým vůdcem, Čeček a Klecanda to nakonec dotáhli až na místa generálů. Proto nemohly náhlé kontroly v továrně nikoho překvapit. Navíc se Klement snažil, aby jeho dělníci nestrádali. Bylo-li někde stále relativně dost masa, mouky i mléka, pak v továrně L&K. Mimo jiné se automobilka také cíleně připravovala na mírovou výrobu. Rozšiřovala se, modernizovala, v době první světové války se začaly budovat hydrocentrály na Jizeře, jež měly nahradit parní kotle a věčný válečný nedostatek uhlí. Zdálo se, že L&K je na konec války dobře připravena.