

## Historie do roku 1945

Mír a vznik Československé republiky paradoxně znamenaly pro automobilku L&K ještě tíživější situaci než v letech 1914-1918. Továrna totiž přišla o svá odbytiště - ruský trh, kam před válkou směřovalo 35% produkce, byl v troskách. Rakouský trh a s ním 20% exportu byl ztracen, také o vývozu do ostatních evropských i mimoevropských zemí nemohlo být řeči. Domácí trh měl pochopitelně jiné starosti než nákup osobních automobilů. Mladý stát zasahoval na Těšínsku, pak na východě proti Slovenské republice rad, provoz motorových vozidel podléhal vojenským předpisům, prodej benzínu byl uvolněn až na začátku roku 1921. A k tomu domácí vysloveně protiautomobilové zákony, daně z přepychu za držení automobilu, vysoké zdanění pohonných hmot a nemožná cla v okolních zemích, naopak zpočátku slabá celní ochrana vůči dovozu - to vše automobilovou výrobu na začátku 20. let doslova dusilo. Zatímco Praga i kopřivnická automobilka byly součástí velkých průmyslových gigantů, kde mohli ztráty automobilních oddělení krýt rentabilnější výrobou, v Mladé Boleslavi byli na motorových vozidlech doslova životně závislí.

V prvních letech znamenaly záchranu motorové pluhy Excelsior, které se začaly vyvážet do řady zemí celého světa včetně Jižní Ameriky i Afriky. Ve Francii to byly právě mladoboleslavské stroje, které kultivovaly válečná pole, jimiž se nedávno táhla fronta.

Základem poválečné automobilové výroby se staly typy S a M - pravda, modernizované často zásadně. Vozy řady S měly čtyřválcce, jejichž objem vzrostl z původních 1771 cm<sup>3</sup> na 2413 cm<sup>3</sup>. Vozy řady M patřily do vyšší třídy. Měly také čtyřválec, avšak o objemu 4713 cm<sup>3</sup> a dodávaly se především v užitkových verzích. Automobily s typovým označením MK napovídaly, že jsou vybaveny šoupátkovým motorem Knight.

Pokusem o vůz pro širší klientelu se roku 1922 stal typ 100, brzy rozmnožený o silnější typy 105, 110 a 120. Tak začalo číselné značení mladoboleslavských vozů. Dosavadní typy S představovaly teď řadu 200, typy M se značily jako typy řady 300, šoupátkové modely jako typy 400, užitkové vozy dříve typu MS teď představovaly řadu 500. Zajímavé byly licenční tahače Martin s nejrůznějšími návěsy - od autobusového po vojenský pro přepravu letadel.

Na začátku 20. let to měla automobilka opravdu těžké. Konkurenti lépe čelili potížím, a tak se museli pánové Laurin a Klement v čele správní rady rozhodnout, co dál. Jejich příští krok možná urychlil i požár v roce 1924, který citelně továrnu poškodil. A tak vedení mladoboleslavské automobilky zvolilo radikální řez - v roce 1925 došlo ke sňatku s plzeňským průmyslovým gigantem Škoda. Mezi sobě rovnými byla Škoda jediná, která neměla vlastní automobilku, jen automobilní oddělení, jehož produkce se s Pragou a Tatrou nemohla porovnávat. V Plzni měli o L&K zájem a mohli si dovolit továrnu koupit. Že to s automobilovou výrobou mysleli vážně, svědčí nákup licence na luxusní francouzské šestiválcové Hispano Suizy a koupě anglické licence na nákladní parní Sentinely, o nichž bylo rozhodnuto ještě před sloučením L&K se Škodou.

Byl to sňatek z rozumu, který firmu L&K zachránil. Škoda začala investovat do nové technologie - v roce 1926 vybudovali novou čtyřpatrovou karosárnu, o dva roky později tzv. mechaniku, dvousetmetrovou halu pro zavedení sériové výroby. Tehdy pracovalo v automobilce 4 250 zaměstnanců, areál zaujímal 21,5 hektaru.

Výsledkem těchto aktivit se v roce 1928 staly nové automobily Škoda 4R a 6R. Byly to kapalinou chlazené čtyř a šestiválce, kde "R" v typovém označení znamenalo spalovací prostor typu Ricardo. Významným prvkem obou řad byla unifikace mnoha dílů, společných jak čtyřválcovým, tak šestiválcovým vozům. Ani typ 4R, ani 6R však nezaznamenaly výraznější obchodní úspěch, nejspíš proto, že konkurence podstatně levnějších, avšak kvalitních vozů na českém trhu byla značná.

Škodovce komplikovalo situaci i složité několikastupňové vedení - od Plzně přes Prahu do Boleslavi. Proto byla struktura reorganizována a od 1. ledna 1930 vznikla Akciová společnost pro automobilový průmysl - ASAP. Centrála v čele s vrchním ředitelem sídlila v Praze, výroba nákladních vozidel v Plzni, výroba osobních vozidel v Mladé Boleslavi.

Už na podzimním pražském autosalonu roku 1929 se objevily další nové typy Škoda, jejichž číselné označení bylo stručnou vizitkou vozu. První číslo udávalo počet válců motoru, druhé pak výkon v koních. Vlajkovou lodí pro nejbohatší se stal typ 860, pro vyšší vrstvy byl určen typ 645, klientům ze středních vrstev měl vyhovovat typ 430. Šestiválec a čtyřválec měly společné rozměry vrtání a zdvihu - snaha po unifikaci byla zřejmá. Typem 430 se automobilka trefila do vkusu zákazníků - jen do konce roku se prodalo 421 těchto vozů. V létě 1930 doplnil nové škodovky nejmenší typ 422. To už bylo vysloveně terno - do roku 1932 jich vyrobili 3 435. Slibný nástup ovšem přerušila hospodářská krize. Nejenže rapidně

poklesl prodej nových vozů, ale velká část stávajících majitelů svůj automobil odhlásila a postavila na špalky.

Při hledání cest z krize se dokonce měly automobilky Škoda, Tatra a Praga spojit do společného koncernu Motor. Během jednání ustoupila od budoucí smlouvy Tatra, takže nakonec se společný podnik rozběhl od 1. ledna 1932 jen se Škodou a Pragou. Jenomže po několika měsících se Motor zadřel - jedinečný projekt na desetiletí se rozpadl bez oficiálně oznámeného důvodu.

Mladoboleslavská automobilka tedy hledala cestu z krize jinak. Směr byl všem zřejmý, totiž vytvořit lidový automobil pro relativně široký okruh zájemců. Trvalo dlouho, než automobilka přišla s řešením, vhodným pro domácí podmínky. Vtip nespočíval ve stálém zmenšování původně velkého automobilu, ale v konstrukčně zásadně novém řešení malého vozu. Škoda představila svůj malý automobil typ 420 v nejnepříznivější chvíli, totiž v dubnu 1933. Toho roku klesl počet pracovníků na 36 % stavu z roku 1930, počet vyrobených automobilů se oproti předchozímu roku snížil na méně než polovinu. Přesto byla premiéra načasována správně.

Škoda 420 Standard představovala československou revoluci a pro automobilku znamenala princip, který se udržel ve výrobě dalších 40 let. Vůz měl oproti dosavadním těžkým žebřinovým ráámům jen centrální nosník, svařený ze dvou podélných U profilů, vpředu byl rozvidlen pro uložení motoru a převodovky, na zadním konci byla přišroubována rozvodovka, poprvé se na voze Škoda objevily výkyvné zadní polonápravy. Přední náprava zůstala tuhá s odpružením dvojicí podélných čtvrteliptických per. O radikálnosti tohoto řešení svědčí skutečnost, že ač měly typy 420 a předchozí 422 v podstatě shodné základní technické parametry, vážila čtyřtadvacítka jen 750 kg, tedy o 350 kg méně.

Nové konstrukční řešení začala automobilka zdokonalovat. V roce 1934 představila chudě vybavenou Škodu 418 Popular, která neměla ani diferenciál, a brzy na to Škodu 420 Popular, vůz, který se stal škodováckou legendou. Byl to kapalinou chlazený čtyřválec SV o objemu 995 cm<sup>3</sup>, výkonu 20 k, který dokázal vyvinout rychlost až 80 km/h při spotřebě 7 l/100 km. Cena roadsteru činila 17 800 K, tedy tolik, kolik tehdy stál půllitrový motocykl se sidecarem.

Osobní automobily Škoda držely na žebříčku prodaných automobilů třetí příčku, za Tatrou a vedoucí Pragou. Uvedením Popularu se však situace měnila a na sklonku roku 1936 se Škoda stala vedoucí značkou, když prodala o 59 % automobilů více než v předchozím roce. Přispěly k tomu nové typové řady Rapid, Favorit a Superb, i když nejlépe šly na odbyt nejmenší škodovky. Úspěšně se rozvíjel i export, který v roce 1937 představoval polovinu produkce. Průběžná modernizace všech typů se týkala nejen karoserie, ale i hnacího agregátu. Významné bylo zavedení vložkování válců. Nejdříve byly do litinových bloků nalisovány tzv. suché vložky z nitrídané oceli, které od chladicí kapaliny dělila stěna odlitku. Od roku 1938 pak továrna zavedla výměnné, tzv. mokré vložky ze speciální šedé litiny, což byl prvek natolik moderní, že jím Škoda předběhla i renomované evropské automobilky o řadu desetiletí.

Sportovní aktivity mezi dvěma válkami byly jiného druhu než za dob L&K. Konstrukce osobních vozů už byla zcela odlišná od speciálních závodních vozidel, a tak se automobilka ve sportu léta téměř neangažovala. Zato se osvědčily dálkové jízdy, které potvrdily, že škodovky jsou automobily do nepohody. První tohoto druhu byla výprava sedmi mladíků, kteří se roku 1934 vypravili se čtyřmi Populary do Indie. V roce 1936 se vydal Zdeněk Pohl na Rallye Monte Carlo, téhož roku ujeli manželé Elstnerovi na cestě do Mexika 25 tisíc kilometrů. B. J. Procházka s J. Kubiasem objeli s Rapidem zeměkouli za 98 dnů, když urazil 28 tisíc kilometrů. V roce 1938 se po dvou letech a 52 tisících km vrátili z Afriky manželé Škulínovi.

Slibnou budoucnost přerušila okupace z března 1939 a postupné zavádění válečné výroby. Z ASAPu se stala součást strojírenského komplexu Hermann - Göring Werke A. G. Vyráběly se zde komponenty pro vojenská letadla Arado a Messerschmitt, podvozky pro děla, nápravy podvalníků a stopadesátimilimetrové nábojnice. Ve spolupráci s konstrukční kanceláří Porsche vznikl projekt RSO - těžký vojenský tahač pro východní frontu, který se Mladé Boleslavi i vyráběl.

Dalo by se říci, že válka skončila v automobilce. Dne 9. května se nad Mladou Boleslaví objevila letadla bez označení, a zasypala továrnu a částečně město bombami. Podle některých indicií se jednalo o poslední německý nálet, ačkoli se později mezi lidmi říkalo, že letadla byla ruská.