

Laurin & Klement Baureihe S

Vor 110 Jahren debütierte das erste Großserienmodell aus Mladá Boleslav. Der Automobilhersteller Laurin & Klement war bereits unmittelbar nach seiner Gründung im Jahr 1895 mit Fahrrädern wirtschaftlich und sportlich erfolgreich. Ab 1899 erweiterten Motorräder das Produktangebot, bevor das Unternehmen im Herbst 1905 sein erstes Automobil vorstellte: die Laurin & Klement Voiturette A. Neben dem hohen Nutzwert überzeugte das Fahrzeug auch mit einem ausgesprochen attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis und einem geringen Verbrauch. 1908 entstanden 90 Prozent aller in der k. u. k. Monarchie hergestellten Automobile im Voiturette-Segment bei Laurin & Klement.



Das Sortiment wurde schnell um Modelle aus höheren Fahrzeugklassen erweitert und die gefertigten Stückzahlen der einzelnen Modellreihen erreichten schnell Dutzende oder sogar Hunderte von Fahrzeugen. Das Unternehmen Laurin & Klement stieg bis zum ersten Weltkrieg zum größten Automobilhersteller in ganz Österreich-Ungarn auf, wo damals mehr als 50 Millionen Menschen lebten. Ein wesentlicher Teil der in Mladá Boleslav produzierten Fahrzeuge ging dabei an ausländische Kunden auf allen Kontinenten.



Am Sonntag, den 16. April 1911, vor 110 Jahren, öffneten sich die Tore des Messegeländes im Prager Stadtteil Holešovice. Den populären Autosalon dominierte der Stand der Firma Laurin & Klement. Neben den Nutzfahrzeugen mit bis zu zehn Tonnen Nutzlast und Omnibussen für 26 Personen interessierten sich die Besucher vor allem für die neuen Pkw-Modelle. Hier debütierte mit der Baureihe S auch das neue Basismodell des Herstellers.

Die Zusatzbezeichnung 12/14 HP ergab sich aus 12 „Steuer-Pferdestärken“, einem Wert, der für steuerliche Zwecke nach einer behördlich festgelegten Formel errechnet wurde sowie aus der tatsächlichen Leistung von 14 PS (10,3 kW). Diese leistete ein wassergekühlter Vierzylinder-Ottomotor mit 1.771 cm³ Hubraum und Seitenventilen. Der Motor mit einem vorn dicht hinter dem Kühler platzierten Schwungrad bildete eine Einheit mit der Kupplung und dem Dreiganggetriebe. Man musste für beide Aggregate also nur einen Ölstand prüfen und entsprechend Öl wechseln. Zudem setzte der Automobilhersteller auf einen speziellen Schmierapparat der Firma Friedmann, der als Ölpumpe und Ölbehälter diente. Er stellte die Ölversorgung sicher und erhöhte damit die Lebensdauer der mechanischen Baugruppen. Für die Zündung sorgte ein Magnetoelektrisches-System von Eisenmann.

Die Basis des L&K S bildete ein robuster, aus U-förmigen Stahlprofilen vernietetes Leiterrahmen. Die Starrachsen vorne und hinten waren mit jeweils zwei längs angebrachten Blattfedern aufgehängt. Die mit einem Pedal betätigte Hauptbremse wirkte auf die Kardanwelle hinter dem Getriebe, die Trommelbremsen an den Hinterrädern waren mit dem Hebel der Handbremse verbunden. Zur Standardausstattung gehörten spezielle Speichenräder, deren Stahlfelge fest mit einer Radblende aus Holz verschraubt wurde. Das erleichterte im Fall von damals häufig vorkommenden Defekten die Reparatur der Reifen von der Dimension 710 x 90 Millimeter. Gegen Aufpreis bot der Hersteller auch Drahtspeichenräder an, nach dem ersten Weltkrieg folgten reine Stahlfelgen der Marke Michelin. Das komplette Fahrwerk des Modells S mit einem Radstand von 2.688 mm wog betriebsfertig 650 bis 700 kg.

Große Variantenvielfalt für alle Anforderungen

Der Laurin & Klement S erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 50 bis 60 km/h, abhängig davon, ob er mit einer Personenwagen-Karosserie oder einer leichten Nutzfahrzeug-Karosserie versehen war. Die angebotenen Basisversionen ließen sich den individuellen Bedürfnissen der Kunden anpassen. Zunächst waren überwiegend die offenen Modelle mit zwei oder vier Sitzen gefragt, später wurde das Sortiment um weitere Varianten ergänzt, etwa das Landulet „Wien“, die Limousine „Karlsbad“, die Doppellimousine „Kavalier“ oder die Coupés „Lady“ oder „Doktor“, die sich jeweils

mit einer spezifischen Damen- oder Herrenausrüstung voneinander unterschieden. Zu den leichten Nutzfahrzeugen zählten unter anderem der Pritschenwagen „Fortschritt“ oder der Koffervagen „Express“.

Die Kundennachfrage nach den Modellen des Laurin & Klement S stieg auch aufgrund der fortlaufenden Modernisierung der Fahrzeuge kontinuierlich. Zur Kennzeichnung der einzelnen Entwicklungsstufen dienten jeweils Typenbezeichnungen mit einem Zusatzbuchstaben von Sa bis So. Die Bezeichnungen ergänzten sich und bei den Produktionszeiträumen gab es Überschneidungen. So wuchs der Radstand im Laufe der Zeit von ursprünglich 2.688 mm in mehreren Schritten auf schließlich 3.220 mm. Bei den Motoren blieb die Basis Anordnung des Reihen Vierzylinders erhalten, allerdings wuchs der Hubraum von 1.771 cm³ ebenfalls in mehreren Stufen auf bis zu 2.413 cm³. Die Leistung stieg parallel von 14 PS (10,3 kW) auf 30 PS (22,1 kW). Zudem wurde das Dreigang- durch ein Vierganggetriebe ersetzt, um die dynamischen Eigenschaften der Baureihe-S-Fahrzeuge besser zur Entfaltung zu bringen. Ab 1918 war anfangs nur auf Kundenwunsch ein moderner elektrischer Anlasser zu haben, allerdings bestand auch weiterhin die Möglichkeit, den Motor wie bisher anzukurbeln. Aufgrund des größeren Hubraums sowie der höheren Verdichtung war das Ankurbeln aber sehr anstrengend. Die ursprüngliche Acetylen Beleuchtung mit Karbidgasentwickler wurde zu Beginn der 1920er-Jahre durch elektrische Glühbirnen ersetzt, die deutlich einfacher zu bedienen waren.



Während der 14-jährigen Bauzeit der Laurin & Klement S-Modelle fuhr der Automobilhersteller mit der Baureihe zu zahlreichen Motorsporterefolgen. Besonders zu erwähnen sind die Siege bei den Rennen Trieste–Opicina und Troppau–Mährisch Ostrau (1911) sowie die Große Goldmedaille beim Rennen im italienischen Parma (1913), der 6. Platz in der Gesamtwertung auf der herausfordernden sizilianischen Bergstrecke Targa Florio (1914) oder der Sonderpreis des Vorsitzenden des Tschechoslowakischen Automobilclubs Prof. Otakar Kukula für das Modell „L&K Se“ bei der 2.000 Kilometer langen Zuverlässigkeitsfahrt im Jahr 1921. Im Rahmen des gleichen Wettbewerbs wurde das größere Modell „L&K So“ mit der Silberplakette ausgezeichnet. Zudem fuhren die Fahrzeuge zu Siegen bei den Bergrennen Zbraslav–Jiloviště und Ecce Homo sowie beim Schöber-Rennen (1922).

Tradition der Volumenmodelle aus Mladá Boleslav

Nach insgesamt mehr als 2.000 produzierten Fahrzeugen der Reihe S entwickelte sich das Modell Laurin & Klement/ŠKODA 110 zum meist verkauften Modell des Herstellers aus Mladá Boleslav. Im Zeitraum von 1925 bis 1929 entstanden insgesamt 2.985 Exemplare. Es waren die letzten Automobile, die noch in der Laurin & Klement-Ära entwickelt wurden, allerdings trugen sie bereits das ŠKODA Logo.

Die Tradition erschwinglicher Volumenmodelle, die vor 110 Jahren mit der Baureihe Laurin & Klement S begann, wurde nach dem Einstieg von ŠKODA als starkem strategischen Partner erfolgreich fortgeführt.

Das jährliche Produktionsvolumen des Automobilherstellers aus Mladá Boleslav lag vor 110 Jahren bei 336 Fahrzeugen und auf dem Höhepunkt der Baureihe Laurin & Klement S 1914 – bei 453 Fahrzeugen.

Laurin & Klement Type S: Bauzeit 1911 – 1924, Stückzahl: 1853,

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 25.11.2021