

ŠKODA AUTO – Weniger bekannte Modelle Das LW-Dreirad von Laurin & Klement

Als eine der ältesten heute noch produzierenden Automobilmarken der Welt blickt ŠKODA eine lange Geschichte zurück. Mit dem Mechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Václav Klement machten sich im Jahr 1895 in Mladá Boleslav zwei junge Unternehmer mit einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt selbständig. Nachdem die beiden nur ein Jahr später unter dem Namen SLAVIA eigene Fahrräder anboten, brachten sie im Jahr 1899 die ersten selbst konstruierten Motorradmodelle auf den Markt.



Bei Laurin & Klement in Mladá Boleslav entstand im Jahr 1905 neben dem ersten Automobil des jungen Unternehmens, der Voiturette A, auch das kompaktere LW-Dreirad: Angetrieben von einem 3,7 kW (5 PS) starken wassergekühlten Einzylindermotor beschleunigte das praktische, 160 Kilogramm leichte Transportfahrzeug auf bis zu 40 km/h. Der Fahrer saß während der Fahrt auf einem Motorradsattel über der Hinterachse, nach vorn blickte er über die Köpfe der Passagiere oder das Verdeck des Laderaums, der bis zu 200 Kilogramm fasste.

Der Motor basierte auf dem populärsten Modell „L“ und trug ebenso wie die anderen wassergekühlten Maschinen ein „W“ für „Water“ in der Typbezeichnung. Die Kunden lehnten bei den Motorrädern den LW-Motor ab. Erst bei den Dreirädern auf Basis des LW-Motorrads, die den Motor, anders als die Zweiräder, vor dem kettengetriebenen Hinterrad trugen, kamen die Vorteile der Wasserkühlung richtig zur Geltung. Bei den Dreirädern behinderte die Sitzposition der Mitfahrer oder die Ladebox über der Vorderachse die Zufuhr von kühlender Luft.



Eine weitere Hürde, die auf dem Weg vom Motorrad zum Dreirad genommen werden musste: Durch den Hubraum von bis zu 0,8 Litern stieg auch der Widerstand zum Anlassen des Triebwerks, das damals noch durch Anschieben gestartet wurde. Zunächst erleichterte ein Dekompressionshebel diese umständliche Prozedur. Der Dekompressor hielt das Auslassventil offen und reduzierte so beim Schwungholen den Gegendruck im Zylinder. Wurde er gelöst, baute der Motor wieder die notwendige Verdichtung auf und sprang an. Über den Dekompressionshebel ließ sich die der Motor der Maschine außerdem abstellen und in einer Zwischenposition ermöglichte es der Hebel, für kurze Zeit die Drehzahl reduzieren, ohne den Vergaser zu regulieren.

Um größere und schwerere Motorräder mit Seitenwagen, Anhänger oder einem vorne montierten Wagen für Passagiere in Bewegung zu bringen, genügte der Dekompressionshebel allerdings nicht mehr. Also entwickelte das Konstruktors-Team um Václav Laurin eine Leerlaufnabe sowie eine Kupplung und verbaute ein Zweiganggetriebe. Damit ließ sich der Motor auch bei stehendem Fahrzeug starten.

Diese Innovation machte die praktischen und wendigen Nutzfahrzeuge von L&K auch für Inhaber kleiner Gewerbe oder staatliche Postbetriebe sehr attraktiv. Zur Wahl standen Motorräder mit Lastenbeiwagen oder Dreiräder, die aus bewährten Komponenten der LW zusammengesetzt wurden. Schon bald nutzten Postboten in Wien die tschechischen Modelle für den Transport ihrer Sendungen, Budapest und Prag folgten wenig später. Eine bemerkenswerte Aufzeichnung aus der damaligen



Zeit belegt, wie sehr die Nutzfahrzeuge von L & K den Berufsalltag der Postboten erleichterten. Am 20. Juni 1906 gelang es dem Zusteller Kundert, innerhalb von 58 Minuten 37 Prager Briefkästen zu leeren – zu Fuß hätte er für die gleiche Aufgabe gut 2,5 Stunden benötigt.

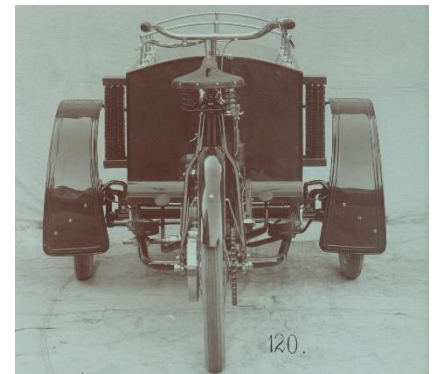


Auch aufgrund solcher Erfolge waren die L&K-Modelle bald auf anderen internationalen Märkten gefragt. Im Jahr 1908 kamen einige Laurin & Klement Dreiräder des Typs LW sowie Motorräder mit Lastbeiwagen bis nach Mexiko. Ihre Einzylindermotore unterschieden sich mit einem Hubraum von 780 cm³ und einer Leistung von 3,7 kW (5 PS) von den gleichnamigen Vorgängermodellen. Als Chassis des dreirädrigen Laurin & Klement LW diente ein steifer Rohrrahmen, die Vorderachse mit einer Spurbreite von 1.150 Millimetern war an zwei halbeliptischen Blattfedern aufgehängt. Der Radstand betrug 1.650 Millimeter, das angetriebene Hinterrad war ungefedert. Die Bandbremse wirkte nur auf das Hinterrad, später wurden alle drei Räder verzögert.

Der vor dem Motor angeordnete Wasserkühler bestand aus zwei dicht gerippten, seitlichen platzierten Elementen und der Kühlkreislauf funktionierte nach dem „Thermosiphon“-Prinzip. Das leichtere Heißwasser strömte von oben in den Kühler. Mit fallender Temperatur sank es dort aufgrund seiner höheren Dichte ab und wurde unten wieder zurück zum Motor geleitet – je wärmer das Triebwerk war, desto besser funktionierte dieser Effekt.

Auch der Oberflächenvergaser war konzeptionsbedingt stark temperaturabhängig. Da sich das Kraftstoffgemisch durch freie Verdunstung des Benzins in einem kleinen Behälter bildete, kam er ohne Einspritzdüse aus, jedoch gelang dies bei sommerlichen Temperaturen deutlich besser als bei Kälte. Der Vergaser war ebenso eine Eigenentwicklung von L&K wie die Zündung mit elektromagnetischem Niedrigspannungsinduktor und Kontaktunterbrecher. Für die Schmierung des Motors sorgte der Fahrer per Handpumpe zunächst selbst. Ein automatisches System mit dosierbarer Leistung kam erst später zum Einsatz, das Öl gelangte über Rohre an die richtigen Stellen.

Das Leergewicht lag des LW-Dreirades lag bei 160 Kilogramm, die maximal mögliche Zuladung betrug 200 Kilogramm – so konnten auf einem lederbezogenen Doppelsitz zwei Passgiere Platz nehmen, die außerdem durch einen Blechunterboden optimal vor Spritzwasser und Staub geschützt waren. Bei der Frachtvariante befand sich ein Kofferaufbau vor dem Kühler. Auf einem Rohrgestell, das der Abdeckung diente, ließen sich zudem weitere Gepäckstücke verzu-
rren.



Laurin & Klement behielt den dreirädrigen LW von 1905 bis 1911 im Programm.

R.S. 25.01.2023

Fortsetzung folgt: Laurin & Klement E „Černá Hora/Montenegro“ (1908-1909), ŠKODA Sagitta (1936-1938), ŠKODA typ 998 „Agromobil“ (1962), ŠKODA typ 990 „Hajaja“ (1963), ŠKODA BUGGY typ 736 (1974-1976), ŠKODA FELICIA Fun (1996-2000) ...

Quelle und Bilder: © Škoda Auto a.s.