



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 1/4

Lähes unohdettuja malleja ŠKODA AUTON 125-vuotisen historian varrelta: omnibussit ja tavarankuljetusautot 'Černá Hora-Montenegro'

- › Uudessa muisteluserjassa esitellään vähemmän tunnettuja kulkuvälineitä Škodan historiasta
- › Erikoismallit kapeille vuoristoteille: L&K:n E-tyyppin kompaktit ja ketterät 'Černá Hora-Montenegro' -hyötyajoneuvot (1908) vakuuttivat toimivuudella ja erinomaisella tilankäytöllä

Mladá Boleslav 6. huhtikuuta 2020. Ainutlaatuiset haasteet vaativat ainutlaatuisia ratkaisuja. Tämä viisaus päti silloinkin, kun Montenegron ruhtinaskunta alkoi etsiä matkustajien ja tavaroiden kuljettamisen reittiliikenteeseen soveltuvia hyötyajoneuvoja jo vuonna 1907. Laurin & Klement -tehdas tarjosi tarpeisiin sittemmin nimellä 'Černá Hora-Montenegro' tunnettuja omnibusseja ja tavarankuljetusajoneuvoja vuonna 1908. Ajoneuvon pituus oli vain 3,69 metriä ja leveys 1,60 metriä, joten ne olivat kooltaan erittäin kompakteja. Silti niillä pystyi kuljettamaan jopa 12 matkustajaa tai 4,8 kuutiometriä rahtitavaraa. Kantavuutta oli 900 kiloa ja perävaunussa lisää 1 500 kiloa.

Yksi L&K:n menestyksen salaisuuksista oli aina ns. avaimet käteen -käyttövalmis ajoneuvo. Se koski myös hyötyajoneuvoja, joita Václav Klementin ja Václav Laurinin vuonna 1895 alun perin polkupyöräkorjaamoksi perustama yritys alkoi valmistaa varsin pian. Jo vuoteen 1907 mennessä heidän yrityksensä oli kasvanut Itävalta-Unkarin keisarikunnan suurin autonvalmistaja, jonka tuotteista 70 prosenttia vietiin ulkomaille.

Siksi ei ollut mitenkään yllättävää, että L&K sai tarjouspyynnön Montenegrosta. Itäisessä Etelä-Euroopassa sijaitseva ruhtinaskunta halusi rahdin ja matkustajien kuljettamiseen soveltuvia ajoneuvoja postireiteille Podgoricasta pääkaupunki Cetinjeen, nykyisen Slovakian Nikšićiin ja Plavnicaan sekä Cetinjestä Kotorin satamaan Adrianmeren rannalla. Tarjouskilpailun voittaja sai yksinoikeus-sopimuksen koko ruhtinaskunnan alueelle 15 vuoden ajaksi. Laurin & Klementin ohella tarjouskilpailussa oli mukana italialaisia ajoneuvovalmistajia.

Kyseessä oli varsin vaativa haaste, minkä L&K:n pääjohtaja Václav Klement havaitsi käydessään Montenegrossa paikanpäällä: Balkanin maan vuoristoisten syrjäseutujen kapeilla teillä oli jyrkkiä ylä- ja alamäkiä sekä valtavasti erittäin tiukkoja mutkia. Maisemallisesti kauniit reitit vaativat aivan erityisiä ajoneuvoja.

Näille reiteille kehitettiin Černá Hora-Montenegro -mallit, joiden perustaksi valittiin L&K:n tyyppi E. Se oli tavarankuljetuksen ja matkustajien kuljettamiseen suunniteltu kevyt hyötyajoneuvo, jota Mladá Boleslavissa oli alettu valmistaa 1906. Lahjakas ja luova, vasta 25-vuotias suunnittelija František Kec vaikutti ratkaisevasti näiden asiakastarpeisiin räätälöityjen ajoneuvojen syntyyn. Epätavallisia ratkaisuja tarvittiin tämän hyvin poikkeuksellisen tuotteen kehittämiseksi: kaikki alkoi epätavallisista mitoista. Tyyppin E ajoneuvon rungon etuosa kavennettiin 70 senttimetriin, jotta etuakseliväliksi saatiin kapea 1 300 millimetriä. Tämän ratkaisun ansiosta rungosta ulkonevat etupyörät saatiin



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 2/4

kääntymään todella paljon, joten ajoneuvo pystyi kääntymään äärimmäisen tiukoissa mutkissa peruuttelemaan joutumatta. Poikkeuksellisen lyhyt 2 210 millimetrin akseliväli oli yhtä tärkeä rakenneratkaisu kuin ajoneuvon kapea korikin. Ajoneuvon keulaylitys oli 450 mm ja takaylitys 1 030 mm.

Koska tyyppiin E hyötyajoneuvojen jo kompakteja ulkomittoja muutettiin vieläkin pienemmiksi, tarvittiin innovatiivisia ideoita ajoneuvon tilankäytön suhteen. Jos yleiseen tapaan moottori olisi edessä ja kuljettaja sen takana, tilaa matkustajille tai tavaroille olisi jäänyt varsin niukasti, sillä uuden ajoneuvomallin kokonaispituus oli vain 3,69 metriä. Ratkaisu löytyi rakenteesta, joka edelleen on käytössä: L&K sijoitti kuljettajan moottorin päälle. Siten Černá Hora-Montenegro -mallit ovat jääneet historiaan nykyisten nokattomien kuorma-autojen esi-isänä. Vaikka kuljettaja ja apukuljettaja istuivat huimaavasti 1,68 metrin korkeudella maasta, rakenteesta ei ollut haittaa, sillä Montenegron postireiteillä ei ollut matalia tunneleita. Koska reiteillä pystyttiin ajamaan vain hitaasti, nopeuksilla noin 20–30 km/h, tämän peräti 2,82 metriä korkean ajoneuvon vakauskaan ei vaarantunut.

Moottorina oli edistyksellinen nelisyylinterinen 25,7-kilowattinen (35 hv) moottori iskuilavuudeltaan 4 652 cm³. Nelisyylinterisyys rakentui kahdesta kahden sylinterin ja kahden kampikammion yhdistelmästä. Teknisesti etevässä T-sylinterinkannessa oli sivuventtiilikoneisto. Imu- ja pakuventtiilit sijaitsivat vastakkaisilla puolilla, joten rakenteessa tarvittiin toinenkin nokka-akseli. Kun moottorissa lisäksi oli tehokas voiteluöljykyerto tuoreöljyvoitelun sijasta sekä suuri tuulettimellinen jäähdytin ja vesipumppu, tämä pitkittäin asennettu moottori oli rakenteeltaan innovatiivinen. Voima välittyi taka-akselille nahkapintaisen kartiokytkimen ja nelivaihteisen vaihteiston kautta. Vetäviä takapyöriä käytti puuvanteisten paripyörien taakse 830 mm:n päähän sijoitettu vetopyörästä iskuja vaimentavilla ketjuilla. Täyskumirenkaat poistivat renkaiden puhkeamisongelmat.

L&K:n E-tyyppiin perustuva uusi ajoneuvomalli vakuutti tarjouskilpailussa, ja heinäkuussa vuonna 1908 L&K solmi sopimuksen Montenegron sisäministeriön kanssa. Kuukautta myöhemmin Mladá Boleslavin tehtaalla aloitettiin kuuden linja-auton, yhden avolavamallin ja kahden kuljetuskorijoneuvomallin valmistus. Ne valmistuivat marraskuussa 1908: matkustajien kuljettamiseen tarkoitetuissa ajoneuvoissa oli paikat viidelle hengelle kuljettajasta erotetussa hytissä, jossa oli kaksi ovea ja neljä ikkunaa. Ajoneuvon takaosassa oli lukittava 1,3 m³:n kuljetuslaatikko postille. Tästä ajoneuvomallista tehtiin myös ns. kesäkeliversio, jossa oli vain katto. Koska sivuseiniä ja postin kuljetuslaatikkoa ei ollut, kummallekin sivulle voitiin asentaa pitkittäiset viiden hengen penkit. Siten ajoneuvosta tuli 12-paikkainen.

Kuljetuskorijoneuvossa oli rahtitilaa 4,8 m³ ja kantavuutta 900 kiloa. Suurempaa tavarankuljetustarvetta varten valmistettiin kaksiakselinen perävaunu, jonka kantavuus oli peräti 1 500 kiloa. Perävaunussa oli kuomupeite ja jarrumies, joka vaakatasoon asennetulla kampipyörällä käytti perävaunun omia takapyöriin vaikuttavia pyökkipuisia jarruja.

Tammikuussa 1909 Laurin & Klementin valmistamat erikoisajoneuvot läpäisivät käyttötестit Montenegrossa. Saman vuoden keväällä ne otettiin käyttöön kaikilla neljällä reitillä. Viimeinen tämän "postisarjan" ajoneuvoista oli avolavamalli, joka saapui Montenegron silloiseen pääkaupunki Cetinjeen kesällä 1909. Maan tuleva kuningas, prinssi Nikola I, oli L&K:n ajoneuvojen luotettavuudesta ja erinomaisesta käytännöllisyydestä niin innostunut, että hän myönsi muutamalle kuljettajalle hopeamitalit. Näillä ajoneuvomalleilla nuori böömiläinen Laurin & Klement -yritys niitti erinomaista mainetta.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 3/4

Ne olivat siviilikäytössä vuoteen 1912 saakka, jolloin Montenegron armeija ja Punainen Risti käyttivät niitä ensimmäisessä, vuoteen 1913 kestäneessä Balkanin sodassa. Taistelujen päätyttyä ajoneuvot palasivat takaisin postireiteilleen, kunnes ensimmäisen maailmansodan riehussa Itävalta-Unkari hyökkäsi Montenegroon tammikuussa 1916. Nykyisten tietojen mukaan yksikään Černá Hora-Montenegro -mallisista ajoneuvoista ei ole säilynyt nykypäivään.

Lähes unohdettuja malleja ŠKODA AUTON 125-vuotisen historian varrelta

Muistelutarja käsittää kaikkiaan seitsemän osaa. Nämä osat on jo julkaistu:

1. [Laurin & Klement LW-kolmipyörät \(1905–1911\)](#)
2. Laurin & Klement tyyppi E 'Černá Hora-Montenegro' (1908–1909)

Seuraavat osat tullaan julkaisemaan:

3. ŠKODA Sagitta (1936–1938)
4. ŠKODA tyyppi 998 "Agromobil" (1962)
5. ŠKODA tyyppi 990 "Hajaja" (1963)
6. ŠKODA BUGGY tyyppi 736 (1974–1976)
7. ŠKODA FELICIA Fun (1996–2000)

Lisätietoja:

Kari Aalo
Viestintäpäällikkö
+358 10 436 2112
kari.aalo(at)skoda.fi

ŠKODA Mediasivut

skoda-storyboard.com

<https://news.cision.com/fi/skoda>

skoda.fi

skodamagazine.fi

Lataa ŠKODA Media app



Seuraa meitä! #Skoda #SkodaSuomi

Facebook

YouTube

Instagram

Follow @skodaautonews

ŠKODA Auton mediasivut: skoda-storyboard.com

ŠKODA-maahantuojan lehdistösivut: www.skoda.fi ; <https://news.cision.com/fi/skoda>

FROM DETAILS TO STORY
skoda-storyboard.com

125 | ŠKODA AUTO
YEARS



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 4/4

ŠKODA AUTO

- › Viettää tänä vuonna 125-vuotisjuhlia; perustettu autoilun pioneeriaikaan vuonna 1895, yksi maailman vanhimmista autonvalmistajista.
- › Valmistaa tällä hetkellä yhdeksää automallia: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA ja SUPERB sekä KAMIQ, KAROQ ja KODIAQ.
- › Valmisti vuonna 2019 yli 1,24 miljoonaa autoa.
- › On ollut osa Volkswagen-konsernia vuodesta 1991. Volkswagen-konserni on yksi maailman suurimmista autonvalmistajista. Autojen lisäksi ŠKODA AUTO kehittää ja valmistaa autojen komponentteja sekä moottoreita ja vaihteistoja.
- › Valmistaa autoja kolmessa tehtaassa Tšekin tasavallassa; tuotantoa on myös Kiinassa, Venäjällä, Slovakiassa ja Intiassa pääasiassa konserniyhteistyössä sekä Ukrainassa ja Kazakstanissa paikallisten yhteistyökumppaneiden kanssa.
- › Työllistää yli 42 000 ihmistä eri puolilla maailmaa ja toimii yli 100 maassa.
- › Kehittyminen perinteisestä autonvalmistajasta Simply Clever -autonvalmistajaksi on tärkeä osa ŠKODA 2025 -strategiaa.

ŠKODA Suomessa

- › Vuonna 2019 Suomessa rekisteröitiin 11 501 uutta ŠKODA-henkilöautoa. ŠKODA saavutti sillä henkilöautorekisteröintitilastoissa sijan kolme, markkinaosuus yli kymmenen prosenttia; 10,2 %.
- › ŠKODA oli yritysaurekisteröinneissä sijalla yksi, markkinaosuus 17 %
 - › OCTAVIA oli Suomen suosituin yritysauto 2019
 - › Yritysautojen kymmenen kärjessä kolme ŠKODA-mallia
- › OCTAVIA oli vuonna 2019 Škodan myydyin automalli, jota rekisteröitiin 5 601 kappaletta, ja sen osuus koko Suomen automyynnistä oli 5 %.
- › ŠKODA-kaasuautomalliston osuus yli 50 % koko Suomen kaasumarkkinasta 2019