



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 1 di 8

Serie: modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO: i tricicli LW Laurin & Klement e la ŠKODA Sagitta

- › Nuova serie: uno sguardo retrospettivo a modelli speciali spesso dimenticati, che appartengono alla storia dell'azienda.
- › Pratica vettura da trasporto: il triciclo LW raffreddato ad acqua di Laurin & Klement (1905–1911) riunisce i vantaggi di auto e moto.
- › I prototipi di ŠKODA Sagitta con motore a due cilindri fra il 1936 e il 1938 prepararono il terreno per il modello di serie 995 Popular «Liduška».
- › Le prossime parti della serie sui modelli meno noti di Laurin & Klement e ŠKODA saranno progressivamente disponibili sulla [ŠKODA Storyboard](#).

Il triciclo LW di Laurin & Klement

Mladá Boleslav / Cham, 14 aprile 2020 – Nel 1905 presso Laurin & Klement a Mladá Boleslav, oltre alla prima automobile della giovane impresa, la Voiturette A, nacque anche il più compatto triciclo LW: azionata da un motore monocilindrico da 3.7 kW (5 CV) raffreddato ad acqua, la pratica vettura da trasporto dal peso di soli 160 kg, raggiungeva una velocità massima di 40 km/h. Il conducente guidava seduto su una sella da moto posta sull'asse posteriore e guardava avanti al di sopra delle teste dei passeggeri o della copertura del bagagliaio dalla capacità di 200 kg.

ŠKODA è fra i più antichi marchi automobilistici del mondo che ancora oggi producono e quest'anno vanta 125 anni di storia. Nel 1895 a Mladá Boleslav due giovani imprenditori, il meccanico Václav Laurin e il libraio Václav Klement, si misero in proprio aprendo un'officina per la riparazione di biciclette. Solo un anno più tardi i due vendevano già le loro biciclette con il nome SLAVIA, mentre il 1899 fu l'anno in cui lanciarono sul mercato i primi modelli di moto da loro costruiti, azionati da motori monocilindrici, sempre prodotti da Laurin & Klement, che presto consentirono di ampliare notevolmente la gamma di prodotti offerti. Nel 1903 i motori a due cilindri a V del tipo CC erano fra i primi modelli realizzati in serie al mondo. Nel 1904, in Germania venivano già prodotti sotto licenza con il marchio Germania.

Nello stesso anno la giovane impresa ceca lanciò il CCCC, il suo primo motore a quattro cilindri in linea e ampliò la gamma di due ruote con modelli dotati di motori raffreddati ad acqua, come il modello monocilindrico «LW». Basato sul popolarissimo modello «L», come gli altri motori raffreddati ad acqua recava nel nome la lettera «W» a indicare «Water». Con una cilindrata di 600 cm³, l'«LW» raggiungeva la considerevole velocità massima di 70 km/h, ma dal 1903 al 1905 trovò solo dieci acquirenti: con il suo radiatore a forma cilindrica, le cui alette si estendevano sul telaio all'altezza del cuscinetto della testa di sterzo, era probabilmente troppo complicata per i clienti di allora. Per un confronto: nello stesso periodo, il modello base raffreddato ad aria fu scelto da 965 clienti.

Solo con l'arrivo dei tricicli basati sulla moto LW, in cui il motore era situato davanti alla ruota posteriore azionata a catena, risultarono evidenti i vantaggi del raffreddamento ad acqua: sui tricicli, la posizione dei passeggeri seduti o del cassone di carico sopra l'asse anteriore ostacolavano l'afflusso dell'aria per il raffreddamento. Un altro ostacolo che fu necessario superare passando dalla moto al triciclo fu il seguente: con la cilindrata fino a 0.8 l aumentò anche la resistenza per l'avviamento del motore, che allora veniva



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 2 di 8

ancora messo in moto a spinta. In un primo momento questa laboriosa procedura fu semplificata da una leva di decompressione che manteneva aperta la valvola di avviamento, riducendo la contropressione nel cilindro mentre si prendeva lo slancio. Al rilascio della leva, il motore generava la compressione necessaria e partiva. La leva di decompressione permetteva inoltre di spegnere il motore e, in una posizione intermedia, consentiva di ridurre il numero di giri senza regolare il carburatore.

Per spostare moto più grandi e pesanti con sidecar o rimorchi oppure una cabina per passeggeri montata davanti, la leva di decompressione tuttavia non bastava più. La squadra di costruttori guidata da Václav Laurin progettò quindi un mozzo per il folle e una frizione e montò un cambio a due marce. In questo modo era possibile avviare il motore anche a vettura ferma.

Questa innovazione rese i pratici e versatili veicoli commerciali di L&K interessanti anche per i proprietari di piccole imprese e per i servizi postali statali. Si poteva scegliere fra moto con sidecar per trasporto di carichi e tricicli assemblati con i collaudati componenti dell' LW. Presto i postini viennesi iniziarono a usare i modelli cechi per trasportare le loro spedizioni e a breve furono imitati anche a Budapest e Praga. Degna di nota è una testimonianza di quei tempi che dimostra quanto i veicoli commerciali di L&K semplificassero il lavoro quotidiano dei postini: il 20 giugno 1906, il portalettere Kundert riuscì a svuotare 37 cassette delle lettere praguesi in 58 minuti; a piedi, per portare a termine lo stesso compito avrebbe impiegato 2.5 ore buone.

Fu anche in seguito a tali successi che i modelli L&K furono presto richiesti da altri mercati internazionali. Nel 1908 alcuni tricicli Laurin & Klement di tipo LW e diverse moto con sidecar per trasporto di carichi arrivarono fino in Messico. I loro motori monocilindrici si differenziavano dai precedenti modelli omonimi per la cilindrata di 780 cm³ e la potenza di 3.7 kW (5 CV). Il triciclo LW Laurin & Klement disponeva di un telaio tubolare rigido e il suo asse anteriore, con una carreggiata di 1'150 mm, era appeso a due balestre semiellittiche. Il passo era di 1'650 mm, la ruota posteriore motrice non era ammortizzata. Il freno a nastro agiva solo sulla ruota posteriore, mentre in seguito venivano frenate tutte le tre ruote.

Il radiatore ad acqua situato davanti al motore consisteva in due elementi posizionati ai lati e dotati di fitte alette, il circuito di raffreddamento era basato sul principio del «termosifone»: l'acqua calda, più leggera, scorreva nel radiatore dall'alto. Con l'abbassarsi della temperatura, cadeva in basso a causa della sua maggiore densità e veniva nuovamente convogliata al motore sul fondo; più il motore era caldo e più l'effetto era intenso.

Anche il carburatore di superficie era progettato per dipendere fortemente dalla temperatura. Poiché la miscela di carburante veniva formata in un piccolo contenitore mediante libera evaporazione della benzina, non serviva un iniettore, ma il procedimento funzionava molto meglio con le temperature estive che con il freddo. Anche il carburatore era stato sviluppato internamente da L&K così come l'accensione con induttore elettromagnetico a bassa tensione e interruttore di contatto. La lubrificazione del motore veniva effettuata dallo stesso conducente con una pompetta a mano. Un sistema automatico con erogazione dosabile venne introdotto più tardi, consentendo di dirigere l'olio nei punti giusti tramite dei tubi.

Il peso a vuoto del triciclo LW era di 160 kg e il carico massimo possibile arrivava a 200 kg, così che sul doppio sedile rivestito in pelle potevano prendere posto due passeggeri, ben protetti dagli spruzzi d'acqua e dalla polvere grazie a un sottoscocca in lamiera. La variante per il trasporto di carichi era dotata di un cassone posto davanti al radiatore. Su un telaio tubolare che fungeva da copertura si potevano fissare anche altri bagagli.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 3 di 8

Laurin & Klement mantennero il LW nella propria gamma di prodotti dal 1905 al 1911. Probabilmente oggi ne esistono ancora soltanto tre esemplari, oltre a un motore separato di questo modello. Una di queste vetture, concessa in prestito dal Museo Nazionale di Praga, può essere ammirata nell'esposizione del Museo ŠKODA a Mladá Boleslav.

Immagini relative al comunicato stampa:



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

Il triciclo LW di Laurin & Klement

Probabilmente in tutto si sono conservati solo tre esemplari del triciclo LW Laurin & Klement. Il pezzo esposto al Museo ŠKODA di Mladá Boleslav è una variante della vettura adibita al trasporto di persone ed è stata concessa in prestito dal Museo Nazionale di Praga.

Fonte: ŠKODA AUTO



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

Il triciclo LW di Laurin & Klement

Decine di dipinti di Vladimír Bidlo (1926–1997) trasmettono l'impressione di modelli storici di L&K e ŠKODA e dell'atmosfera che si respirava ai tempi in cui veniva prodotto il triciclo LW.

Fonte: ŠKODA AUTO



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

Il triciclo LW di Laurin & Klement

Nel 1908 Laurin & Klement consegnarono alla posta messicana una serie di moto con sidecar e tricicli LW per il trasporto di carichi.

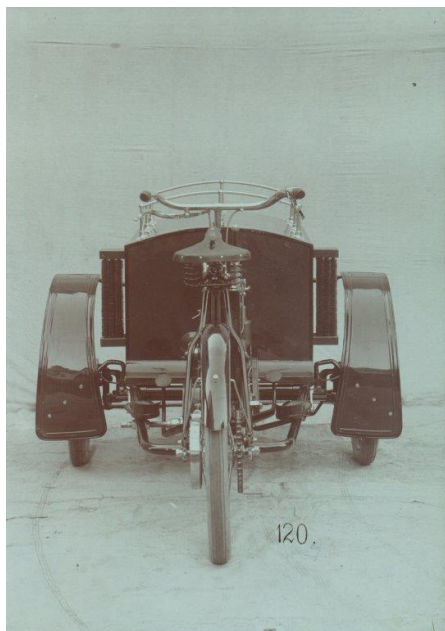
Fonte: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 4 di 8



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

Il triciclo LW di Laurin & Klement

Davanti al motore si trova il radiatore ad acqua con due segmenti laterali dotati di fitte alette. Il circuito di raffreddamento non fa uso di pompa dell'acqua.

Fonte: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 5 di 8

La ŠKODA Sagitta

Mladá Boleslav / Cham, 14 aprile 2020 – L'automobile più venduta da ŠKODA fra le due guerre mondiali era la Popular. Presentata nel 1934, negli anni successivi la best seller del marchio di Mladá Boleslav ha continuato a crescere come cilindrata, potenza del motore, dimensioni e prezzo. Questa vettura di classe media ha così aperto lo spazio per un'alternativa più abbordabile nella gamma di modelli: la 995 Popular «Liduška» con motore a quattro cilindri raffreddato ad acqua. Il suo sviluppo ebbe inizio nel 1936 con degli speciali prototipi nei quali i produttori boemi sperimentarono con motori insoliti. Due di queste cosiddette ŠKODA Sagitta si sono conservate fino ai giorni nostri.

Negli anni '20 del secolo scorso, in Cecoslovacchia e anche in molti altri paesi solo pochi cittadini benestanti potevano permettersi un'automobile. Questo dipendeva da un lato dalle bassissime quantità prodotte e dall'altro dall'elevata tassazione che frenava ulteriormente la domanda. Quando nel 1929 arrivò la crisi economica mondiale e l'euforia dell'età d'oro degli anni '20 si smorzò, la situazione si acuì ulteriormente. ŠKODA era relativamente ben preparata a questa cesura: l'azienda fondata nel 1895, ossia 125 anni fa, da Václav Laurin e Václav Klement aveva messo in funzione mesi prima uno stabilimento a Mladá Boleslav e poteva così produrre a prezzi convenienti. Anche la realizzazione di vetture basate su telaio a longheroni rappresentò per ŠKODA un passo importante verso la produzione di un'automobile accessibile a una parte più ampia della popolazione. Lo sviluppo della nuova generazione di modelli con telaio tubolare centrale e un'avanzata sospensione a ruota singola, che offrivano un maggiore comfort di guida e allo stesso tempo una minore necessità di manutenzione, iniziò nell'estate del 1932 sotto la direzione di Josef Zubatý a Letňany, vicino a Praga.

Per realizzare le nuove vetture, ŠKODA metteva sistematicamente in discussione ciò che era stato fatto in passato e lo ripensava, come dimostrano soprattutto i diversi concetti di motore che l'ingegner Zubatý provò all'epoca, benché dal 1906 la casa automobilistica boema avesse acquisito una grande esperienza con i motori a quattro tempi e a quattro cilindri in linea. Nel gennaio del 1933 nacque tuttavia un'alternativa: un quattro tempi V2 raffreddato ad aria con cilindrata da 750 a 800 cm³ e una potenza di circa 12 kW (16 CV). A giugno debuttò la ŠKODA 112, un prototipo le cui ruote posteriori erano azionate da un motore posteriore monocilindrico a due tempi da 500 cm³. Ma non è tutto: in autunno seguì un altro quattro tempi V2 raffreddato ad aria con cilindrata di 850 cm³ e a settembre un due tempi V2. Ma nemmeno questo tipo 222 riuscì a convincere la direzione aziendale. Dopo ulteriori tentativi, nell'ottobre del 1933 diede infine il via libera a un progetto a quattro tempi che portò alla realizzazione del prototipo 215 con un motore a due cilindri in linea da 804 cm³ e 11 kW (15 CV).

Per il nuovo modello di serie, invece, la 420 Standard presentata nel 1933, si era nuovamente affermato il silenzioso, economico e affidabile motore a quattro tempi e a quattro cilindri che, come la 418 Popular lanciata a febbraio del 1934, aveva una cilindrata di 902 cm³. A partire da aprile 1934, la ŠKODA 420 Popular ampliò l'assortimento con un quattro cilindri da 995 cm³ e 16 kW (22 CV). Anche se la produzione di questi motori costava circa 650 corone in più, ŠKODA fu in grado di proporre il nuovo tipo di vettura a un prezzo analogo a quello dei modelli a due cilindri della concorrenza. Sebbene venissero impiegati materiali di qualità notevolmente superiore, grazie all'efficiente produzione su catena di montaggio il nuovo prezzo della 418 Popular scese rispetto al modello precedente equivalente, la ŠKODA 420 Standard a quattro posti, passando da 29'800 a 18'800 corone.

Con la ragguardevole lunghezza esterna di quattro metri, la Popular era tuttavia diventata sempre più grande e anche nelle varianti più semplici era ancora troppo cara per attirare una vasta cerchia di clienti. In ŠKODA presero forma dei progetti per una vettura più piccola e conveniente, destinata a dar vita a una vera e propria motorizzazione di massa:



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 6 di 8

erano i cosiddetti prototipi della Sagitta, nome latino che significa «freccia» e che rimandava quindi al logo del marchio. Oggi negli archivi di ŠKODA AUTO non è più possibile risalire al momento esatto in cui ebbe inizio lo sviluppo, mentre in base ad altre registrazioni il progetto viene datato agli anni compresi fra il 1936 e il 1938. In compenso le dimensioni di questa compatta vettura sperimentale sono certe: con un passo di 2'100 mm, era lunga 3'400 mm, larga 1'320 mm e alta 1'420 mm.

Il primo esemplare di prova venne messo su ruote nell'aprile del 1936. Dotato di telaio tubolare centrale, quattro ruote a sospensione indipendente e balestre semiellittiche, si basava sull'ormai collaudato concetto di ŠKODA. Quale carrozzeria avesse questo prototipo è un dato che non ci è più noto. Fu in ogni caso seguita da due cabriolet, una due porte con quattro sedili a dimensione piena al posto dei 2+2 e quattro coupé che si differenziavano tra loro anche per i finestrini apribili con movimento scorrevole laterale o verticale. Analogamente alla Popular, il cambio a tre marce e il ripartitore di coppia sull'asse posteriore costituivano un'avanzata unità Transaxle, un intelligente layout che si affermò solo più tardi, ad esempio sulle costose vetture sportive e da corsa. Nella ŠKODA Popular e Sagitta riservava al conducente e al passeggero una maggiore libertà per le gambe e abbassava il baricentro della vettura.

Il fatto che questo sistema Transaxle migliorasse anche la trazione era un ulteriore punto a suo favore sulle strade e i sentieri che a quei tempi erano per lo più sterrati, fangosi o sabbiosi. Anche se la Sagitta con la sua stretta carreggiata di soli 1'050 mm faceva a meno del differenziale, le ruote da 16 pollici pattinavano molto meno, perfino sulla neve. Anche il preciso sterzo a cremagliera contribuiva alla facile manovrabilità. Vuota, la Sagitta pesava solo 580 kg, a pieno carico poteva arrivare fino a 860 kg.

Sotto il cofano motore, che si apriva insieme alla calandra, erano al lavoro i motori V2 a quattro tempi del progetto sperimentale dell'ingegner Zubatý, ora dotati di distribuzione a valvole laterali, cilindrata di 844 cm³ e una potenza di 11 kW (15 CV) che veniva raggiunta a 3'000 giri al minuto. A differenza delle consuete configurazioni ŠKODA, erano raffreddate ad aria invece che ad acqua e possedevano una ventola a quattro pale in metallo leggero e un termometro capillare dietro le testate dei cilindri scanalate. Gli indicatori, ben visibili per i conducenti che eseguivano le prove, erano montati sul cruscotto che assomigliava a quello della Popular. Al posto del carburatore Zenith 26 VEH utilizzato originariamente, venivano impiegati i più moderni Solex BFRH, che disponevano già di un filtro per l'aria costituito da una rete metallica impregnata d'olio. Il preriscaldamento del collettore di aspirazione mediante i gas di scarico facilitava l'avviamento del motore. La rete elettrica di bordo era basata su un sistema a 6 V dello specialista svizzero Scintilla. Come velocità massima il prototipo raggiungeva i 70 km/h, il consumo medio si attestava sui 5.5 l per 100 km.

Due esemplari della rara Sagitta sono oggi in possesso del Museo ŠKODA di Mladá Boleslav. Il coupé, completamente restaurato e verniciato in marrone metallizzato, è parte integrante dell'esposizione permanente. Dispone di finestrini scorrevoli nelle portiere laterali, una soluzione ingegnosa che non richiede manovre, migliorando così la sensazione di spazio all'altezza dei gomiti. Un altro modello coupé si trova nel magazzino del museo, in attesa di essere risvegliato. Anche se queste belle compatte non vennero prodotte in serie, raggiunsero il loro scopo: molti elementi, compresi il motore disposto longitudinalmente davanti all'asse anteriore e la calandra che si apriva insieme al cofano motore semplificando l'esecuzione di lavori sul quattro cilindri raffreddato ad acqua, trovarono impiego nella 995 Popular «Liduška» che venne costruita dal novembre del 1938. Nonostante il suo motore più elaborato, con una cilindrata di 995 cm³, una potenza di 16 kW (22 PS) e una carrozzeria più lunga di 400 mm, diventò un vero e proprio successo di prezzo e di vendite: per questa vettura ŠKODA chiedeva solo 17'300 corone senza IVA. Fino al 1946 vennero prodotte un totale di 1'478 esemplari della «Liduška».



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 7 di 8

Immagini relative al comunicato stampa:



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

La ŠKODA Sagitta

La ŠKODA Sagitta marrone metallizzata del 1936 con finestrini scorrevoli nelle portiere laterali, dopo un ampio restauro nell'officina del Museo ŠKODA, appartiene oggi all'esposizione permanente. Degli otto prototipi costruiti in totale, si è conservata anche un altro coupé che aspetta di essere risvegliata dal magazzino del museo.

Fonte: ŠKODA AUTO



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

La ŠKODA Sagitta

Il motore a quattro tempi e a due cilindri disposti a V e la distribuzione a valvole laterali è un progetto di casa ŠKODA. Da una cilindrata di 844 cm³ trae una potenza di 11 kW (15 CV) per azionare le ruote posteriori. La ŠKODA Sagitta ha un peso di soli 580 kg e raggiunge una velocità fino a 70 km/h.

Fonte: ŠKODA AUTO



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

La ŠKODA Sagitta

Nel 1939 ŠKODA ha venduto i prototipi della Sagitta a interessati privati, nelle mani dei quali hanno resistito senza batter ciglio a tutte le difficoltà dell'uso quotidiano, dimostrandosi davvero affidabili, in alcuni casi anche per 30 anni.

Fonte: ŠKODA AUTO



Modelli meno noti dei 125 anni di ŠKODA AUTO:

La ŠKODA Sagitta

Come modelli di serie, nel 1938 arrivò sul mercato la ŠKODA 995 Popular «Liduška» che era 400 mm più lunga della Sagitta. Anche il suo cofano motore si sollevava insieme alla calandra e il motore a quattro cilindri raffreddato ad acqua era montato davanti all'asse anteriore.

Fonte: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 8 di 8

Ulteriori informazioni:

Emanuel Steinbeck, PR ŠKODA
Tel. 056 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch
www.skoda.ch / www.skodapress.ch

<https://it.skoda.ch/company/storia>

ŠKODA AUTO

- › festeggia quest'anno il 125° anniversario della sua fondazione avvenuta nel 1895, un periodo pionieristico per le automobili, ed è così una delle case automobilistiche di più antica tradizione al mondo.
- › offre attualmente ai propri clienti nove serie di modelli di autovetture: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ nonché KAMIQ e SUPERB.
- › ha consegnato nel 2019 1.24 milioni di veicoli a clienti di tutto il mondo.
- › appartiene dal 1991 al gruppo Volkswagen, una delle case automobilistiche di maggior successo a livello globale. Oltre ai veicoli ŠKODA AUTO realizza e sviluppa autonomamente nel gruppo di aziende anche componenti come motori e cambi.
- › ha tre sedi in Repubblica Ceca; produce in Cina, Russia, Slovacchia e India principalmente attraverso partnership del gruppo, nonché in Ucraina e Kazakistan con partner locali.
- › offre lavoro a più di 42'000 collaboratori in tutto il mondo ed è attiva in oltre 100 mercati.
- › nell'ambito della Strategia ŠKODA 2025 promuove la trasformazione da casa automobilistica a «Simply Clever Company per le migliori soluzioni di mobilità».