



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 3

## 115 años de ingeniería automóvil en Mladá Boleslav: en diciembre de 1905, Laurin & Klement presentó la Voiturette A

- › En diciembre de 1905, la Laurin & Klement Voiturette A sentó las bases de 115 años de ingeniería automóvil en la planta de Mladá Boleslav
- › En 2020, ŠKODA AUTO celebra el 125 aniversario de su fundación en 1895

Mladá Boleslav, 3 de diciembre de 2020 – En diciembre de 1905, Václav Laurin y Václav Klement presentaron al público su primer automóvil, la Laurin & Klement Voiturette A. Con este coche, los dos fundadores abrían un nuevo capítulo tras la producción exitosa de bicicletas y motocicletas y, al mismo tiempo, sentaron las bases para la futura producción de automóviles en la planta de Mladá Boleslav. Desde entonces, el porfolio del fabricante checo se ha caracterizado por sus innovadores vehículos y tecnologías. ŠKODA produce actualmente diez series de modelos y se encuentra en pleno proceso de transición de productor tradicional de coches a “compañía Simply Clever con las mejores soluciones de movilidad”.

Cuando el primer automóvil salió de las naves de la fábrica de Laurin & Klement en Mladá Boleslav, la compañía ya contaba con diez años de éxitos empresariales: la producción de sus propias bicicletas bajo la marca SLAVIA había empezado en 1895 bajo el liderazgo de Václav Laurin y Václav Klement. El 18 de noviembre de 1899, los dos emprendedores ampliaron su considerable gama de modelos para incluir motocicletas con un diseño innovador, con motores de gasolina de un solo cilindro montados en la parte baja del marco. Poco después, L&K se convertiría en uno de los primeros fabricantes del mundo en producir motores V de dos cilindros y motores en línea de cuatro cilindros. Las motocicletas de L&K demostraron ser muy populares con los clientes, y pronto lograron sus primeros éxitos en competición.

### Laurin & Klement invirtió más de cinco años en el desarrollo de su primer automóvil

Para dotarse de una mayor capacidad de producción de vehículos motorizados, L&K interrumpió la producción de bicicletas y amplió de forma significativa el área de producción en 1905, cuando la compañía empleaba a 355 personas que trabajaban en un espacio de 9.500 metros cuadrados y usaban 206 herramientas mecánicas. El producto más importante fue la Voiturette A, el primer automóvil de Laurin & Klement. Tras un período de desarrollo de más de cinco años, todos los componentes importantes se diseñaron y produjeron internamente. L&K ofreció un anticipo de la Voiturette A en el número 44 de la revista de motor vienesa “Allgemeine Automobil-Zeitung”, del 29 de octubre de 1905. El artículo publicado presentaba el prototipo de la “Voiturette”, un término francés que describía un automóvil compacto de bajo peso.

### La tecnología y el diseño de la Voiturette A fueron bien recibidos por la prensa

La versión de serie de la L&K Voiturette A apareció finalmente en la portada del semanario bohemio “Sport a hry”, el miércoles 27 de diciembre de 1905. El editor, Vilém Heinz, escribió una detallada introducción a la nueva publicación de Mladá Boleslav, titulada “El Automóvil Democrático”. El autor afirmaba, entre otras cosas: “La Voiturette de Laurin & Klement no es una construcción superficial (...) En pocas palabras, su apariencia es bonita; las líneas son elegantes



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 3

(...) Es el coche de dos plazas perfecto (...) La velocidad puede regularse entre 5 y 45 km/h [nota: esta era la velocidad máxima permitida por la Normativa Automóvil Austríaca]; sus marchas están diseñadas para lidiar con pendientes del 20%. La conclusión de Vilém Heinz era positiva; este automóvil era “práctico, cómodo y barato”. Ideal para el uso cotidiano y con un precio asequible.

El 18 de enero de 1906, la Voiturette A recibió su homologación oficial para el uso en carreteras públicas, y el 15 de abril, L&K presentó el modelo a los visitantes del Salón del Automóvil de Praga. Además de su construcción, de la calidad del acabado y del diseño, la Tipo A se ganó al público con su funcionalidad para el día a día y su buena relación calidad-precio. La versión básica costaba 3.600 coronas, mientras que un trabajador de la fábrica de automóviles de la época ganaba, de media, dos coronas al día. La gasolina, que por aquel entonces se vendía al kilo, costaba en Bohemia 66 hellers por kilo, lo que la hacía ligeramente más cara que un litro de cerveza.

## **Tecnología punta y numerosas opciones de personalización**

La base de la L&K Voiturette A era un marco de escalera con dos ejes rígidos con muelles de ballesta. El motor V2 refrigerado por agua, que estaba montado en el frontal y tenía una bancada de cilindros con un ángulo de 55 grados, tenía una cilindrada de 1.005 cm<sup>3</sup>, y generaba una potencia de 7 CV (5,2 kW). Un embrague cónico revestido de cuero transmitía el par a la caja de cambios automática de tres velocidades. El árbol de transmisión accionaba las ruedas traseras – algo que, en esa época, era típico en este tipo de vehículos – pero también estaba disponible, opcionalmente, el accionamiento por cadena. El coche, que era especialmente ágil y pesaba tan solo cerca de 500 kilogramos, se desaceleraba con un pedal que frenaba el tambor situado detrás de la caja de cambios, así como con una palanca conectada a los frenos de tambor del eje trasero.

En vez de las llantas y radios de madera de serie, los clientes podían optar por ruedas de alambre, y la disposición de los asientos permitían elegir entre dos asientos individuales o una banqueta doble con un compartimento para el equipaje situado detrás. Las luces y el techo del vehículo también estaban en la lista de opciones de equipamiento. Además de los colores básicos, rojo, verde y azul, los países de habla francesa también tuvieron la opción de pintar la Voiturette de color gris. También estaba disponible el color blanco, por un coste extra de 50 coronas.

Entre 1905 y 1907, Laurin & Klement fabricó, por lo menos, 44 copias de la Voiturette A. Cinco de ellas han sobrevivido hasta nuestros días, una de las cuales forma parte de la exposición permanente del Museo ŠKODA de Mladá Boleslav.

## **La Voiturette A proporcionó el impulso para el desarrollo exitoso de Laurin & Klement**

La L&K Voiturette A se convirtió en el trampolín del desarrollo dinámico de la compañía. Entre 1906 y 1914, las ventas de coches de Laurin & Klement se multiplicaron por más de veinte. El portafolio de modelos incluía desde modelos de dos cilindros hasta el tipo FF de ocho cilindros en línea de 1907, así como numerosas versiones de vehículos comerciales y autobuses, junto con coches de carreras altamente exitosos. La marca L&K ya estaba activa en los mercados internacionales antes de la Primera Guerra Mundial, y creció hasta convertirse en el mayor fabricante de automóviles de Austria-Hungría.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 3 de 3

## **1925: llega ŠKODA como socio fuerte y allana el camino para un mayor crecimiento**

Desde que ŠKODA llegó como socio estratégico fuerte en 1925, los vehículos de Mladá Boleslav han funcionado bajo la marca ŠKODA y han llevado el conocido logo de la flecha alada. Debido a la creciente demanda, a partir de 1932 la producción en eficientes líneas de montaje sustituyó la producción de series relativamente pequeñas. Una nueva generación de modelos ŠKODA con un diseño innovador, con marco tubular central y suspensión independiente, marcó otro hito en 1934. Dos años más tarde, la marca de Mladá Boleslav recuperó su posición de liderazgo en la industria automóvil checa con vehículos como el ŠKODA POPULAR, el RAPID o el SUPERB.

## **Tras la Segunda Guerra Mundial: compañía estatal e inicio de la producción en masa**

Tras la Segunda Guerra Mundial, la compañía fue nacionalizada y, a partir del 1 de enero de 1946, pasó a llamarse AZNP (Automobilové závody národní podnik – Empresa Nacional de Fabricación de Automóviles). Incluso bajo las difíciles condiciones económicas y políticas del comunismo, el fabricante checo siguió prosperando. La transición de carrocerías con marco de madera a carrocerías completamente metálicas abrió la puerta a la producción en masa a gran escala a partir de 1952. Tras la era de los populares modelos ŠKODA 440 “Spartak”, OCTAVIA o FELICIA, en 1964 llegó uno de los vehículos europeos del segmento de un litro más técnicamente avanzados de su tiempo: el ŠKODA 1000 MB, con carrocería autoportante y motor trasero. Gracias al éxito de este modelo, la moderna planta de Mladá Boleslav superó por primera vez la barra de los 100.000 vehículos producidos anualmente. El ŠKODA FAVORIT, con un diseño atemporal y motor y tracción delanteros, lanzado en 1987, marcó el inicio de una nueva era tecnológica.

## **El desarrollo de ŠKODA tras su unión con el Grupo Volkswagen**

En 1991, el Grupo Volkswagen tomó el control de ŠKODA AUTO, que a la época se convirtió en el cuarto fabricante de su alianza de marcas, y ayudó al fabricante checo a empezar de nuevo tras la disolución de la Unión Soviética. A lo largo de las tres décadas siguientes, la marca creció, pasando de ser un líder de mercado regional, con una producción de casi 200.000 vehículos al año, a un actor global que en 2019 entregó más de 1,24 millones de vehículos a los clientes de más de 100 países. En 2020, 125 años después de su fundación en 1895, ŠKODA ofrece diez series de modelos y un portfolio muy diverso de propulsores. El ENYAQ iV es el modelo más reciente del fabricante, así como el primer modelo basado en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB), que se fabrica en la sede la compañía en Mladá Boleslav.

En la actualidad, ŠKODA AUTO opera tres plantas en la República Checa. En Mladá Boleslav y Kvasiny, el fabricante produce principalmente vehículos, mientras que la planta de Vrchlabí produce componentes, especialmente la caja de cambios automática (DSG). Los modelos ŠKODA también salen de las líneas de producción de Bratislava, Eslovaquia, de las plantas chinas de Yizheng, Nanjing, Ningbo y Changsha, las plantas rusas de Kaluga y Nizhny Novgorod, las plantas indias de Pune y Aurangabad, y de Solomonovo, Ucrania.