



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

Laurin & Klement RK/M (1921): el modelo favorito del piloto de carreras Conde Sascha Kolowrat-Krakowsky

- › EL RK/M es uno de los pocos vehículos supervivientes que fueron testigos de la fusión entre Laurin & Klement y Reichenberger Automobil Fabrik (RAF – Fábrica Automóvil de Liberec)
- › El legendario piloto de carreras Conde Alexander Kolowrat-Krakowsky estuvo detrás del desarrollo de este deportivo basado en el Laurin & Klement RK en 1921
- › El bien conservado RK/M es hoy una de las piezas de exposición más valiosas del Museo Técnico Nacional de Praga

Mladá Boleslav, 16 de abril de 2021 – El imaginativo emprendedor Conde Alexander Kolowrat-Krakowsky dio forma a la industria cinematográfica austríaca a principios del siglo XX, y también dejó su marca como piloto de carreras entusiasta. El Conde “Sascha” es considerado como la fuerza creativa detrás del único Laurin & Klement RK/M, que hoy es una de las piezas de exposición más valiosas del Museo Técnico Nacional de Praga. Laurin & Klement adquirió el modelo deportivo tras absorber la Reichenberger Automobil Fabrik (RAF), y más adelante lo modificó con un motor más potente de 4,7 litros. De esta forma, la compañía ayudó a lanzar una segunda y exitosa carrera del vehículo en los deportes de motor en la recién fundada Checoslovaquia.

El Laurin & Klement RK conmemora un capítulo fascinante y casi olvidado de la historia automovil: la Reichenberger Automobil Fabrik (RAF). La compañía, que operaba en lo que hoy es Liberec, estaba especializada en vehículos de lujo fabricados a medida. Su fundador fue el Barón Theodor von Liebieg, uno de los primeros propietarios de automóvil de Europa Central. Dado que la costosa producción de carrocerías de coche era cada vez menos rentable para von Liebieg, empezó a buscar una solución. Al mismo tiempo, también era miembro de la Junta en Laurin & Klement, por lo que la absorción por la prometedor y más eficiente compañía de Mladá Boleslav pareció la elección más obvia. La fusión se completó en 1912.

Sin embargo, inmediatamente antes de la venta, von Liebieg había adquirido la licencia para fabricar motores de deslizamiento sin válvulas para el RAF 18/50 HP del especialista suabo Daimler. Estaban basados en el conocido como principio Knight, pionero para la época. En 1913, Laurin & Klement incorporó el lujoso Landalet a su gama de modelos, con la designación RK y sin apenas cambios; el nombre del modelo era un acrónimo de “RAF-Knight”. El término Landalet, tomado de la fabricación de carrocerías, hacía referencia a los automóviles con una carrocería parcialmente cerrada, pero en los que la parte trasera del techo podía abrirse como si fuera un descapotable. Hasta 1915, 116 unidades del RK salieron por las puertas de la fábrica de Mladá Boleslav.

La variante deportiva del modelo fue construida para el Conde Kolowrat en 1913. El vehículo, de 1.400 kilogramos, tenía un motor de válvulas de deslizamiento de 4.712 cm³ y 36,8 kW (50 CV). El propulsor de cuatro cilindros transmitía su potencia mediante un embrague multidisco a una caja de cambios de cuatro velocidades, la marcha más elevada de las cuales era un mecanismo de accionamiento directo. El chasis estaba formado por muelles semielípticos dispuestos



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

longitudinalmente; también tenía una dirección de husillo. Además del freno de tambor manual para las ruedas traseras, se instalaron dos frenos de pies, cada uno de los cuales actuaba sobre la transmisión del par de motor, uno por delante de la caja de cambios y el otro por detrás.

El Conde Sascha usó el Laurin & Klement como coche privado, pero, en 1913 y 1914, también compitió con él exitosamente en el Rally de los Alpes, una de las carreras de larga distancia más populares de la época. Cuando estalló la Primera Guerra Mundial, puso el coche a disposición del ejército. En 1916, el vehículo había recorrido 70.000 kilómetros sin sufrir problemas técnicos significativos – un kilometraje muy notable para los estándares de la época.

Cuando acabó la guerra, el coche volvió a su propietario que, como accionista, mantenía vínculos de amistad con la compañía. Por lo tanto, a Kolowrat-Krakowsky no le costó mucho convencer a la empresa para reconstruir el vehículo, que ya tenía ocho años: este recibió un nuevo motor de competición de cuatro cilindros con válvulas en cabeza y una doble ignición de magneto eléctrica, que entregaba 55 kW (75 CV) de potencia con un desplazamiento de 4.713 cm³. A partir de ese momento, el modelo recibió la designación RK/M.

Tras su reconstrucción, la velocidad punta del coche del Conde Sascha creció de los 90 a 100 km/h originales hasta los 125 km/h. Como era de esperar, con František Svoboda al volante, el coche disfrutó de numerosos éxitos en los circuitos domésticos durante la primera mitad los años 20. El RK/M ganó el Tour Internacional de Fiabilidad de Checoslovaquia en 1921, triunfó el año siguiente en la categoría de hasta 5,3 litros de cilindrada de la carrera de Schöber, y marcó la referencia en materia de carreras de montaña; Svoboda acabó tercero en la carrera de montaña de Zbraslav – Jíloviště.

En las siguientes décadas, el coche de Kolowrat fue frecuentemente revisado y modificado, y hoy es una de las piezas de exposición más atractivas del Museo Técnico Nacional de Praga. Gracias a sus dimensiones, su diseño atractivo, su impresionante aura y su extraordinaria historia, ganó una de las principales categorías del Concurso de Elegancia de Coches Clásicos, celebrado en el Castillo de Loučeň en 2015.

Más información en: [Laurin & Klement RK/M – todas las fotos disponibles en ŠKODA Storyboard](#)