

Мечта от графит

Стефан Иванов е роден в Дряново през 1986 г. Завършва средното си образование в родния си град в СОУ „Максим Райкович“. Продължава образованието си във Великотърновския университет. Занимавал се е активно с лека атлетика, като е четирикратен шампион на България на 100, 200 и 400 м. Ретро колите му са хоби и с баща му реставрират автомобили Шкода. Започва да рисува през 2006 г., като изобразява основно исторически модели на Шкода. До момента има реализирани над 2000 графики на легендарните модели. Всички те са на формат А4 с моливи с различна твърдост за различните нюансите, които се пресъздават. През пролетта на 2017 г. открива изложба в Исторически музей Дряново с 43 рисунки на автомобилите „Лаурин и Клемент“. През 2019 г. издава книгата си „Шкода. История в рисунки“, а представянето ѝ е в музей „Кольо Фичето“ в Дряново. Днес, от нея освен в България има бройки в САЩ, Франция, Нидерландия и Великобритания. През есента на 2022 г. Стефан споделя идеята си за негова изложба в RETRO CAR MUSEUM ZLATEN ROZHEN. И така на 4-ти февруари беше открита тази прекрасна изложба, на правилното място. Представени бяха 23 пана, във формат 50x70 см., подготвени на база оригиналите от А4. Представени на елегантни, дървени, класически стативи и разположени между автомобилите. Самото събитие бе открито с коктейл даден от домакините. Оказа се, че ще е първата му за годината, но не и последната. Последва покана от Национален Политехнически музей за експозиция при тях. Изложбата се открива в 18 часа на 13 май събота. Историята на автомобилите от изложените графики включваше:

Лаурин и Клемент FF 1907. През 1907 компанията създава два броя от този модел, файтон тип Рой де Белгес (Кралят на Белгийците) или файтон тип лале. Този тип каросерия се произвежда от автомобилни компании работещи в най-люксовия сегмент. 8 цилиндрият двигател е съставен от два четири цилиндрови тип F, свързани с общ колян вал.

Шкода 935 Динамик прототип 1935. През тази година Шкода създава футуристичен, елегантен и бърз автомобил, който направил великолепно впечатление.

Дизайнерите от Млада Болеслав съчетават както технологични, така и дизайнерски идеи, които ще повлияват на автомобилния дизайн от този период. Интегрираните предни калници и фарове показват, че Шкода са изпреварили времето. Благодарение аеродинамиката си, прототипа има нисък коефициент на съпротивление от 0,37.

Лаурин и Клемент F 1907-1909. Моделът се е предлагал във версии файтон, лимузина, ландо, автобус, линейка и ван. Произведени са 271 единици в периода 1907-1909.

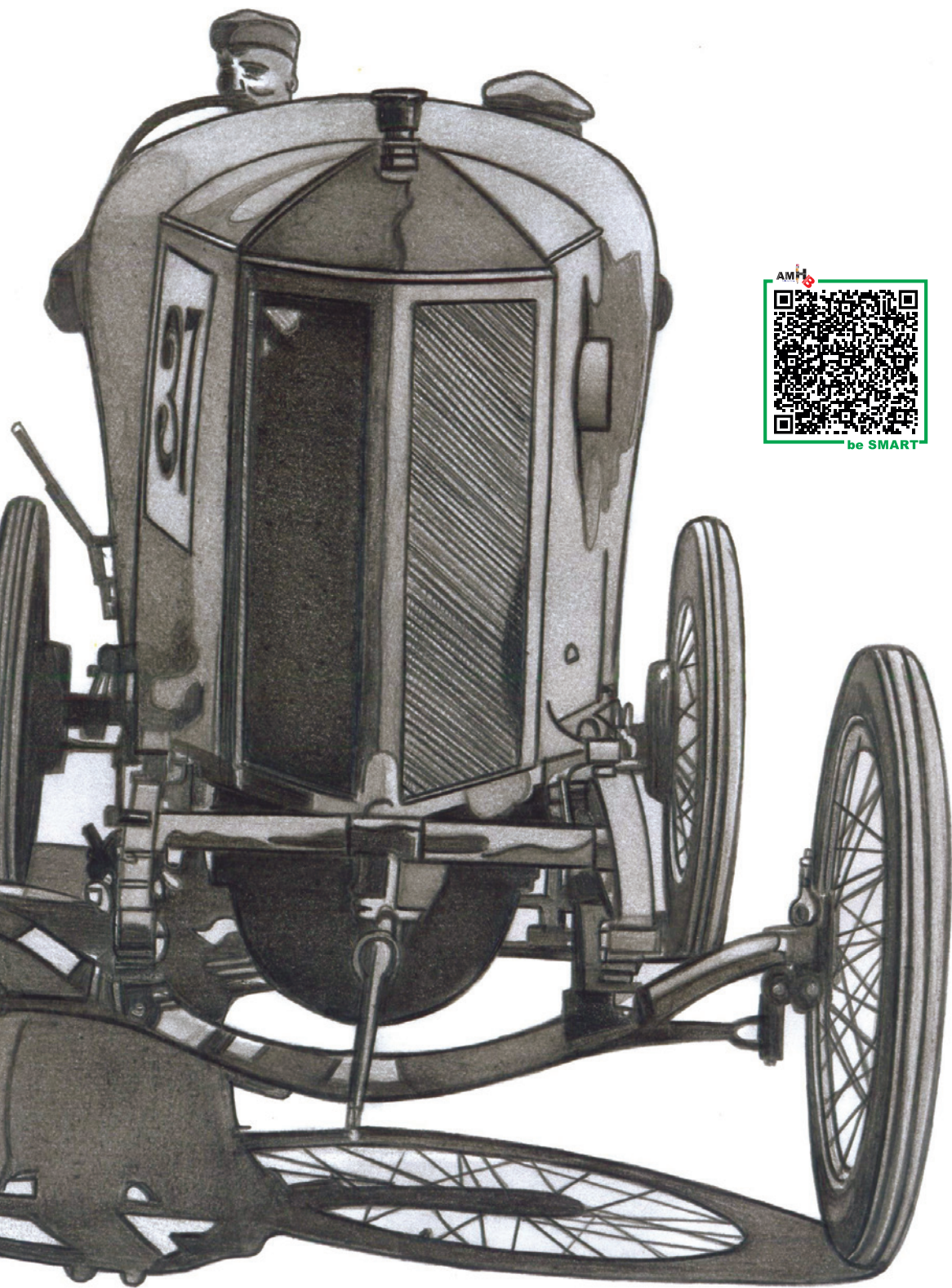
Лаурин и Клемент Войтур А 1905-1907. Одобрена е официално за ползване на 18 Януари 1906. Този модел поставя здрави основи за развитието на чешката компания. От него са произведени 44 броя.

Лаурин и Клемент FC 1907-1909. Произведени са 19 единици. Моделът FC е първия спортен и състезателен автомобил на компанията. През март 1908 г. на състезанието Збраслав – Йиловице, тези автомобили заемат шест първи, пет втори и едно трето място. На състезанието на хълма Риес до Грац печелят двойна победа в две категории. Съзателят на FC Отто Хиеронимус печели 686 километровото състезание от Санкт Петербург до Москва. В Германия на състезанието на принц Хайнрих, FC не оставя шанс на конкуренцията. За 9 дни маршрутът му покрива 2200 км от Берлин през Кил, Хамбург до Ханوفر.

Лаурин и Клемент НОР 1907-1913. Това е омнибус, т.е. ранното наименование на това, което днес наричаме автобус. Този модел обслужва първия автобусен маршрут, дълъг 1,6 км. с 9 спирки. През периода на съществуване на линията (от 7 Март 1908 до 17 Ноември 1909) моделът на Лаурин и Клемент се движи без технически проблеми или инциденти. След като маршрутът е прекратен, омнибусът е трансформиран в специален технически автомобил със съваема платформа, предназначен за инспекции на трамвайните жици.

Шкода Хиспано-Суиза лимузина (25/100 HP) 1926-1929. Само 100 броя са произведени от този луксозен модел. Дизайнът е бил дело на водещи каросерийни компании като: Брожик, Улик, Джеч, а по-късно и с дизайн от Лаурин и Клемент.

Текст: Стефан Иванов; д-р Николай Корудерлиев
Снимки: д-р Николай Корудерлиев



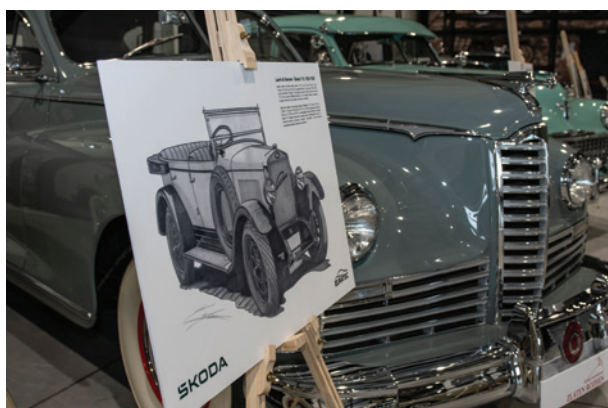


Всяка Шкода Хиспано-Суиза е персонализирана и съобразно желанията на клиента. Достигала е максимална скорост от 140 км/ч. По това време производителят характеризира този модел с думите: „Шкода Хиспано-Суиза е луксозен автомобил, носещ печата на гениален конструктор в цялостната концепция и в детайлите, изработен с безкрайно внимание от най-перфектните и най-скъпи материали.“

Лаурин и Клемент FCR 1909-1911. Това е открит, двуместен, спортен автомобил. Има тясно и високо тяло, висок център на тежестта, заради високият двигател. Произведени са два броя. На 2,6 километровата писта Бруукланд в Англия, FCR поставя рекорд за скорост от 118,75 км/ч в своя клас. През 1911 Отто Хиеронимус печели надпреварата Збраслав-Йиловице като поставя рекорд на пистата от 3:44:02 мин. Тази състезателна кола записва победи на Земеринг, Гайон и в Триест (Триест-Опичина).

Лаурин и Клемент RK (R.A.F. Рицар) 1912-1916. Общо 116 бройки са произведени от този модел като 31 R.A.F. и 85 Лаурин и Клемент. Предлагала се е като спортен файтон, линейка и ван. Една от тези коли е била закупена от граф Александър Колошрат, който печели Алпийската надпревара през 1913 и 1914. По време на първата Световна война, автомобилът се използва за военни нужди. По това време колата е изминала 70,000 километра без сериозна повреда.

Лаурин и Клемент тип S (12/14 HP) 1911-1924. Моделът дебютира на 16 април 1911 г. и представя навлизането на новата моделна гама на марката.





RETRO CAR MUSEUM
ZLATEN ROZHEN



Това маркира началото на широкомащабното производство в Млада Болеслав. До 1924 г. са произведени над 2000 броя от този модел в различни вариации на каросерията. В зависимост от модела, максималната скорост била от 50 до 75 км/ч.

Лаурин и Клемент RK/M (R.A.F. Рицар/Модифициран) 1921. Произведени са два броя от този модел. През пролетта на 1921 Коловрат заменя оригиналния двигател „Рицар“ с двигател от Лаурин и Клемент тип М. Колата е наименувана RK/M, но скоро след това граф Коловрат губи интерес и автомобилът е продаден на Франтишек Свобода. Той бил собственик на гараж и компания за каросерии в Прага, към фабриката в Млада Болеслав.

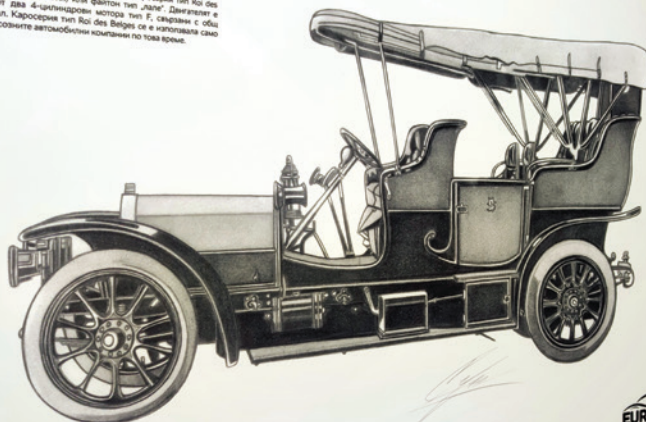
Шкода Репид 1500 OHV „Магистрала“ 1938-1940. Моделът е с аеродинамично тяло, с две врати. Автомобилът е с около 100 мм по-дълъг и с 65 мм по-нисък от стандартния модел. Има закръглен нос, предно стъкло от две части, наподобяващо връх на стрела в средата, малки задни прозорци и закрити задни колела. Воланът, седалките и пода били снишени за да се намали центъра на тежестта. Багажното пространство било малко по-голямо от това на стандартния модел.

Шкода 1101 Роудстър 1947. Този предпроизводствен прототип е елегантен двуместен роудстър, създаден веднага след старта на производството на версията с две врати „Тудор“. Била е част от „Двугодишният план“ (двугодишния план за възстановяване на Чехката Република след войната). Въпреки това, роудстъра е произведен в малки серии с маска от по-късния модел

Laurin & Klement FF, 1907

Motor: inline-8-cylinder SV, water cooled, 4,877 cc, 45 hp (33 kW), four-speed gear box, max. speed 85 km/h, 1,600 kg max. In 1907 the Laurin & Klement company built two FF models with phaeton Rois consisted of two F-type four-cylinder engines, connected with a common crankshaft. The Rois des Belges type of body was used only by the most luxurious automobile makers at that time.

Двигател: редовен 8-цилиндров SV, водно-охлаждане, 4877 куб.см., 45 к.с. (33 кВт), 4-степенна скоростна кутия, максимална скорост 85 км/ч, макс. 1600 кг. През 1907 г. компанията Laurin & Klement създава два броя от модела FF, фалтон тип „роис“ Двигателите е съставен от два 4-цилиндрови мотора тип F, свързани с общ коланов вал. Каросерия тип Rois des Belges се е използвала само от най-люксовите автомобилни компании по това време.



EURATEC

SKODA



SKODA

SKODA

1102. Роудстъра 1101 е използван само за промоционални материали. Шкода 932 прототип 1932. Аеродинамичен автомобил със задно разположен мотор. Шкода работят по такъв проект преди ВСВ. Компанията решава да постави двигателя отзад през 1932. Тогава се появява четири местният прототип 932. Твърди се, че този автомобил е първия с дизайн на „буболечка“.

Шкода Сюпърб 3000 OHV тип 924 Лимузина 1939-1949. Прототипът е създаден през 1937, но влиза в производство две години по-късно. Най-популярната версия е тази на шест местната лимузина. В нея средният ред седалки се сгъва за да може пътниците на задните седалки да имат повече пространство. След войната, Сюпърб 924 се произвежда в малки серии от 60 седана и 100 открити автомобили, луксозно оборудвани, които участват в паради. Официално автомобилите били доставени на Чехословакото Мининстерство на вътрешните работи.

Шкода 1201 Репид ДеЛукс прототип 1956. Това е модифицирана версия на Шкода 1201 седан. Представена е на панаира в Бърно. Идеята е била този модел да се продава на западните пазари, за да спечели така необходимата валута по второ направление. Поради появата на най-новия модел 440 „Спартак“, Шкода 1201 Репид остава само прототип. Моделът Репид има интересни форми, голяма хромирана радиаторна решетка, гривни с козирка на предните фарове, издължени задни перки с кръгли стопове.

Шкода 1200 Роудстър Прототип 1950. Тестовият 2+2 роудстър е базиран на шасито от по-стария модел



SKODA



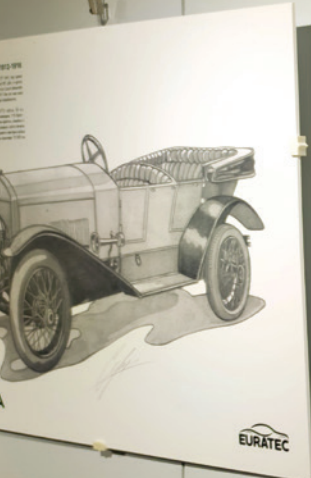
SKODA



SKODA



SKODA



EURATEC



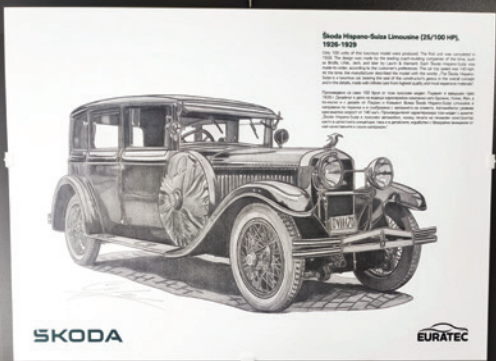
НАЦИОНАЛЕН
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИ
МУЗЕЙ

Laurin & Klement RK (R.A.F. Knight), 1912-1916
 First Klement hybrid at the Austrian Patent Office in 1913.
 First Klement hybrid at the Austrian Patent Office in 1913.



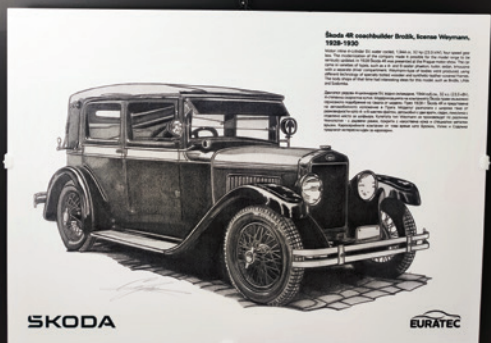
SKODA

EURATEC



SKODA

EURATEC



SKODA

EURATEC

Шкода 1102 с елементи от Шкода 1200 седан.

Лаурин и Клемент тип Е „Крижик“ Хибрид. Това е прототип, в който са комбинирани редови 4 цилиндри ДВГ с водно охлаждане и два електромотора. През 1908 Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент обединяват усилия с известния изобретател Франтишек Крижик, за да проучат дали електрическата енергия е подходяща за лични превозни средства. Работейки върху Лаурин и Клемент тип Е прототип, той построи превозно средство с уникална система, която включва бензинов мотор, който произвежда електричество, което впоследствие задвижва автомобила чрез електрически мотор.

Лаурин и Клемент - Шкода 110 1925-1929. В този период са произведени общо 2985 бройки от модела. Автомобилът имал различни варианти като: 4 и 6 местен файтон, роудстър, 4-местен с каросерия Вейман, седан и лимузина.

Шкода 4R каросерия Брожик по лиценз на Вейман, 1928-1930. Модернизацията на компанията прави възможно сериозното подобрение на моделната гама. През 1928 моделът е представен на авто изложение в Прага. Той е предлаган в широка гама от разновидности като: 4 и 6 местни файтони, седан с две и четири врати, и лимузина с отделено място за шофьора.

Ако това ви е отегчило, то на следващите страници ще намерите и нещо, което е вашето. Но ако това ви е впечатлило и не сте ходили на изложба на Стефан Иванов, то посетете поне една. И не на последно място, ако не притежавате книгата му, купете си я!