

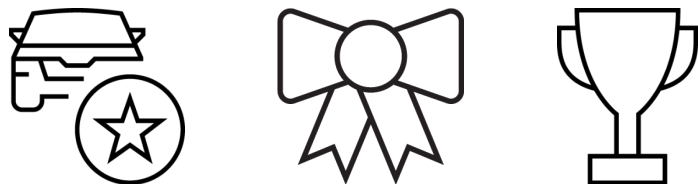


Škoda Auto:
Rok 2023 je plný zajímavých výročí

ŠKODA

Rok 2023 pro Škoda Auto: Řada historicky významných výročí

Společnost Škoda Auto si v roce 2023 připomene mimo jiné **100. výročí** loga s letícím okřídleným šípem, symbolem dynamiky a pokroku, či **60letou tradicí pohonu 4×4**. Příběh úspěšné české značky lemují i jubilea sportovních triumfů, dechberoucích dálkových jízd napříč kontinenty, luxusních automobilů umetajících cestu modelu SUPERB, stejně jako houževnatých užitkových vozů ŠKODA.



Rok 2023 pro Škoda Auto: Řada historicky významných výročí

- 1** 125 let (srpen 1898): první tovární objekt a pracovní řád firmy L&K
- 2** 115 let (11. prosince 1908): světový rychlostní rekord ve třídě - 118,720 km/h
- 3** 110 let: Laurin & Klement M – luxusní modelová řada se špičkovými technologiemi
- 4** 100 let (15. prosince 1923): Logo Škoda s okřídleným šípem
- 5** 90 let (duben 1933): Škoda 420 s páteřovým rámem podvozku
- 6** 85 let (18. května 1938): Dálkové jízdy Afrikou a Jižní Amerikou
- 7** 80 let (říjen 1943): Škoda Superb 3000, typ 956 – první model značky s pohonem 4x4
- 8** 60 let (20. - 24. ledna 1963): Hattrick vozů Škoda Octavia ve třídě na Rallye Monte Carlo
- 9** 55 let (20. listopadu 1968): Škoda 1203 - legendární užitkový vůz mnoha tváří
- 10** 25 let (3. března 1998): První ze čtyř novodobých generací populárního modelu Škoda Octavia Combi
- 11** 20 let (6. března 2003): Škoda Fabia WRC

125 let (srpen 1898)

První tovární objekt a pracovní řád firmy L&K



V srpnu 1898 byl u silnice mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy dokončen první vlastní tovární objekt o pracovní ploše 690 m² (53 x 13 m). Dříve užívané budovy původně sloužily jiným účelům a pro potřeby L&K byly pouze adaptovány.

V místě, které i po více než sto letech bude tvořit součást areálu společnosti Škoda Auto, začalo v létě 1898 pracovat 32 dělníků plus šest učňů a tři úředníci. Rok 1898 přinesl i první pracovní řád společnosti L&K. V jedenácti bodech upravoval vztah mezi firmou a jejími zaměstnanci.

Dělníci se zavazovali vykonávat podle potřeby i jinou práci, než která jim byla původně určena – rychle se proměňující branže vyžadovala velkou flexibilitu, stejně jako o jedno a čtvrt století později. Pracovní řád nezapomínal ani na nemocenské a úrazové pojištění zaměstnanců, což tehdy rozhodně nebyla samozřejmost.

115 let (11. prosince 1908)

Světový rychlostní rekord ve své třídě - 118,720 km/h



	Record sul Brookland	Una velocità che suscitò meraviglia presso tutta la stampa Inglese (Km. 118.720 l'ora)
---	-----------------------------	---

Il Conte Kolowrat ha fatto colla sua Vettura a 4 cilindri di 86 mm. di alesaggio una media di Km. 112.266 all'ora. Alcuni giorni più tardi Hieronimus ha portato la velocità di questa Vettura a Km. 118.720 su un miglio lanciato, e Km. 116.150 facendo 10 giri, e cioè 48 Km. circa. **ECCO DELLE PROVE ELOQUENTI!** Ad Oriente oppure ad Occidente, nelle montagne oppure sul piano, su distanze brevi o lunghe, nelle mani dei dilettanti oppure dei professionisti, su strade buone o su strade cattive, su una motocicletta o su Vetture leggiere, con Vetture pesanti o su Autobus noi sempre abbiamo dimostrato la superiorità della nostra marca.

Delle prove! - Ne abbiamo date a centinaia.

LAURIN & KLEMENT

Società Anonima per la costruzione di Automobili e Motociclette a Jungbunzlau.
Succursali: Praga - Vienna - Brünn - Budapest - Londra e Mosca.

Úspěšné angažmá mladoboleslavské značky v motoristickém sportu se datuje již od roku 1901, kdy motocykl Laurin & Klement úspěšně absolvoval mezinárodní závod Paříž – Berlín. Po bezpočtu vítězství v jedné stopě převzaly štafetu automobily L&K, bodující v náročných soutěžích, závodech do vrchu i na tehdy ještě méně častých okruzích.

Mimořádně úspěšnou sezonu 1908 završilo dosažení rychlostního rekordu na autodromu Brooklands Motor Circuit u Weybridge v anglickém hrabství Surrey. Šlo o 4,43 km dlouhou oválnou betonovou trať se zatáčkami klopenými až do výše 9 metrů, aby je – alespoň teoreticky, při zohlednění nevalné adheze dobových pneumatik - bylo možné projíždět tempem až 192 km/h. Navíc byla v Brooklands k dispozici 1,8kilometrová rovinka.

V areálu se našlo dost místa pro 287 000 diváků. Právě tam tedy zamířil mladoboleslavský tým se speciálem L&K FCS, aby zaútočil na platný rekord v kategorii čtyřválců s vrtáním válců do 86 mm. Samotný zdvihový objem motoru totiž dobovými regulemi omezen nebyl, a tak se konstruktéři snažili maximalizovat kubaturu prodlužováním zdvihu ad absurdum, v případě FCS na 150 mm.

115 let (11. prosince 1908)

Světový rychlostní rekord ve své třídě - 118,720 km/h



Nejprve usedl za volant zkušený závodník **hrabě Alexander „Saša“ Kolowrat-Krakowský**, jemuž v Brooklands naměřili průměr 112 km/h. To na rekord nestačilo. Že by za to mohla aristokratova prostorově výraznější postava? Vystřídal jej útlejší šéfkonstruktor **Otto Hieronimus** – a cílem proletěl v rekordním tempem **118,720 km/h**.



118.720 km/h

110 let

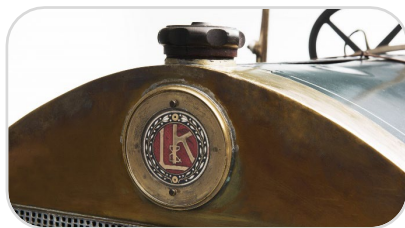
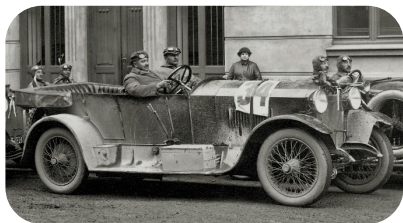
Laurin & Klement M – luxusní modelová řada se špičkovými technologiemi



Rok 1913 byl spojen s debutem luxusních vozů Laurin & Klement řady M se silnými čtyřválcovými motory. Tyto robustní, komfortní a rychlé vozy zaznamenaly i díky své vysoké spolehlivosti a výkonným motorům řadu úspěchů také v motoristickém sportu.

Jako první vyjely z továrny verze M a MO se čtyřválcí objemu 3802 cm³ o 40 k (29 kW), respektive padesátikoňové Md objemu 4,7 litru nebo MK se 40 k, na rozdíl od ventilových sourozenců používající sofistikovaný šoupátkový rozvod Knight. Na robustních podvozcích „emek“ vznikly také rychlé sanitky.

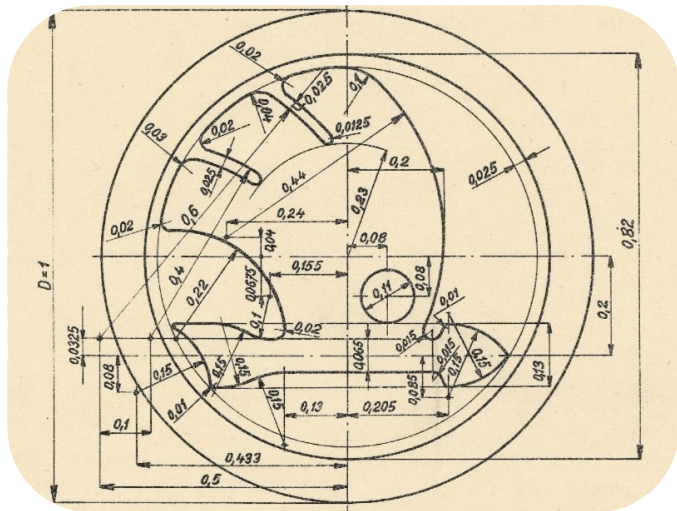
Otevřeným **automobilem L&K řady MK** absolvoval 21. prosince 1918, po svém návratu z exilu, triumfální jízdu Prahou také první československý prezident **Tomáš Garrigue Masaryk**. Reprezentativní řada M z Mladé Boleslavi se v průběžně modernizované podobě udržela v nabídce až do roku 1925, poté převzal štafetu vlajkové lodi model Škoda Hispano-Suiza, dále osmiválec ŠKODA 860 a v polovině 30. let první z legendárních automobilů Škoda SUPERB.



100 let (15. prosince 1923)

Logo Škoda s okřídleným šípem

Na sobotu 15. prosince 1923 připadá datum úřední registrace ochranné známky obří plzeňské zbrojovky a strojírny Škoda: loga s letícím šípem, pomyslně neseným třemi pery. Ale zákonná ochrana se vztahovala i na téměř nepoužívanou variantu s pěti pery a integrovaným nápisem Škoda. Jednalo se o výsledek více než ročního hledání ochranné známky, zahájeného vypsáním veřejné soutěže.



Jednalo se o výsledek více než ročního hledání ochranné známky, zahájeného vypsáním veřejné soutěže. Z přibližně tří set návrhů byla vybrána právě varianta připomínající hlavu indiánského náčelníka s čelenkou z perí, motiv známý z obrazu visícího již nějakou dobu v kanceláři obchodního ředitele plzeňské Škody, Jihoslovana Tomy Magliče. **Jméno autora návrhu loga však zůstává zahaleno tajemstvím**, zřejmě šlo o příklad kolektivního díla, postupně upravovaného různými pracovišti.

Redukce z pěti per pomyslně udržujících šíp v letu na tři souvisela s tím, že nová ochranná známka používaná na širokém spektru výrobků musela být zřetelná i po výrazném zmenšení a v trojrozměrném provedení výlisku či odlitku. Proto se nakonec ustoupilo také od doplňujícího slovního označení Škoda. Na automobilech z Mladé Boleslavi se nové označení začalo objevovat o necelé dva roky později, po začlenění společnosti Laurin & Klement do strojírenského a zbrojařského koncernu Škoda.

100 let (15. prosince 1923)

Znak Škoda s okřídleným šípem



V následujících dekádách prošla grafická podoba označení Škoda včetně samotného loga řadou změn, reflektujících dynamický charakter podniku, vývoj obecného estetického vnímání a dalších změn – včetně společenských.



Těmi máme na mysli především události druhé světové války, pozdější vlnu zestátňování či naopak privatizace, tedy i oddělení vývoje plzeňské a mladoboleslavské části původního koncernu. Původní kulaté logo Škoda se v případě firemní tiskoviny produktů z Mladé Boleslavi používalo do doby před 30 lety, přelomu let 1992/93, jako emblém na automobilech do roku 1995 a později se jeho výskyt omezil na jednotlivé díly, například bloky motorů nebo skla.

V kontextu proměn designového jazyka Škoda Auto zaznamenalo firemní logo do dnešních dnů ještě řadou dalších úprav.

90 let (duben 1933)

Škoda 420 s páteřovým rámem podvozku



Pádnou odpovědí automobilky Škoda na světovou hospodářskou krizi se stala nová generace vozů s velmi tuhým, přitom lehkým páteřovým rámem podvozku s nezávislým zavěšením kol. Nahradil tradiční žebřinové rámy a tuhé nápravy.

Nová progresivní koncepce později proslavená v modelech jako byla Škoda Popular, Rapid, Superb, Octavia či Felicia si udržela konkurenceschopnost rovných 40 let! Ještě v roce 1966 se na druhé straně světa stala základem velmi praktického automobilu Trecka a rozloučila se v modelu Škoda 1202 (1961-1973).

V dubnu 1933 vyjel první vůz této koncepce z tvůrčí dílny **Ing. Josefa Zubatého**: Škoda 420 s kyvadlovými nápravami vzadu a zatím ještě tuhou přední nápravou. Na sklonku roku 1933 se pražský podnikatel Břetislav Jan Procházka, přítel Ing. Zubatého, vydal vozem Škoda 420 do USA, do jara absolvoval v zimním provozu na trase Praha – New York – Washington – Praha 12 000 bezproblémových kilometrů.

85 let (18. května 1938)

Dálkové jízdy Afrikou a Jižní Amerikou



Dne 18. května 1938 se po takřka dvou letech na cestách a 52 000 ujetých kilometrech v modelu Škoda Rapid vrátili ze své africké cesty zpět do Prahy Marie a Stanislav Škulínovi.

Čtyřválcovou čtrnáctistovkou o výkonu 31 koní, na tehdejší poměry vozem střední třídy, absolvovali úctyhodnou trasu napříč kontinentem, nejprve od severozápadu k jihu, nevynechali ani ostrov Madagaskar. A protože spolehlivá Škoda Rapid i v extrémních provozních podmínkách podávala úctyhodné výkony, rozhodli se Škulínovi pokračovat, tedy vlastně projet Afrikou ještě jednou, tentokrát od Mysu Dobré naděje až do Egypta a poté domů do Československa.

Zhruba ve stejné době, 18. července 1938, se další zkušení cestovatelé, **Eva a František Alexandr Elstnerovi**, vydali do Jižní Ameriky menším třicetikoňovým polokabrioletem Popular 1100 OHV, dosahujícím rychlosti až 105 km/h. Po osmnáctidenní plavbě z Janova přistáli v Buenos Aires. Následovalo dvanáctidenní martyrium štěrkem, pískem a kamením přes Rosario a Tucumán na sever k bolivijské hranici a přes Cordobu zpátky do Buenos Aires. Více než 6000 kilometrů zvládl kompaktní automobil Škoda denním průměrem 530 km. Vzhledem k napjaté politické situaci se Elstnerovi do Prahy vrátili dříve, než zamýšleli, 29. září 1938.

80 let (říjen 1943)

Škoda Superb 3000, Typ 956 – první model značky s pohonem 4x4



V říjnu 1943, po delším vývoji, běžícím od září 1942, se rozeběhla výroba prvního vozu značky ŠKODA s pohonem všech kol (4×4).

Vojenský typ 956 vycházel z úspěšného civilního modelu SUPERB. Lišil se například přední nápravou s lichoběžníkovým zavěšením kol, doplněným o vinuté pružiny. Rozvodovku s diferenciálem přední nápravy konstruktéři umístili asymetricky, blíže k pravému kolu – to kvůli výstupu z převodovky, doplněné o redukci. Ovládání tehdejších terénních automobilů rozhodně nebylo nejsnadnější, v terénu přišlo ke slovu pět pák, obsluhujících kromě řazení hlavní převodové skříně a redukce uzávěrky obou diferenciálů také ruční brzdu. Mohutný otevřený automobil ŠKODA 956 o délce 4850 mm dostal pro pohyb v méně únosném terénu široké nízkotlaké („balonové“) pneumatiky 9.00-16“.

Technicky nesporně zajímavý, avšak výrobně náročný model se nedočkal výraznějšího rozšíření, pohon 4×4 se však v moderní historii značky ŠKODA těší velké oblibě zákazníků a pochopitelně nesmí chybět ani v nabídce modelu SUPERB a SUPERB COMBI, vzdálených příbuzných Š 956. V případě současných plně elektrických vozů ŠKODA s platformou MEB je k dispozici zvláště efektivní systém pohonu všech kol dvěma elektromotory, s jedním u každé z náprav.

60 let (20. – 24. ledna 1963)

Hattrick vozů Škoda Octavia ve třídě Rallye Monte Carlo



Rallye Monte Carlo, prestižní a náročné automobilové soutěže, se vozy z Mladé Boleslavi úspěšně účastní již od druhého ročníku (1912), dařilo se jim také v období první republiky. Počátkem 60. let se na trati RMC potvrdily kvality českých vozů Škoda Octavia: v lednu 1963 završily hattrick, tři vítězství ve své třídě v řadě!

Počátky tohoto obdivuhodného příběhu sahají do ledna 1961. V té době kralovali zimním podmínkám na Rallye Monte Carlo skandinávští piloti, což vedlo tým Škoda k angažování talentované finské posádky ve složení jezdce **Eska Keinänena** a spolujezdce **Rainera Eklunda** pro nový speciál Škoda Octavia TS 1200. To, že se značka rozhodla správně, potvrdili navzdory náročné konkurenci vítězstvím v kategorii do 1300 cm³ a vynikajícím 6. místem v celkovém pořadí.

V roce 1962 se všechny tři tovární posádky s hvězdným obsazením vydaly na soutěž do Monackého knížectví v modelu Octavia TS 1200. Nejvýše se Škoda ve třídě do 1300 cm³ umístila na 10. místě. V této třídě opět dominoval Fin E. Keinänen s umístěním na 21. místě v celkovém pořadí. Pozoruhodné odhodlání projevila také Norka **Laila Schou-Nilsenová**, která se v této třídě umístila i přes technické potíže na trati na 17. místě. Hattrick v této kategorii přišel v lednu 1963, kdy si Norové **Edward Gjolberg** a **Carl F. Karlan** dojeli s Octavií TS 1200 pro vítězství.

55 let (20. listopadu 1968)

Škoda 1203 – legendární užitkový vůz mnoha tváří



Z brány závodu ve Vrchlabí vyjel v listopadu 1968 první sériový exemplář lehkého užitkového automobilu Škoda 1203 se samonosnou karoserií trambusového, tedy bezkapotového typu.

V úvodním roce produkce byl model Š 1203 zákazníkům, takřka výhradně z řad tehdejších státních podniků a veřejné sféry, k dispozici pouze jako dodávka. Další verze od valníku po mikrobús postupně přibýly během tří desetiletí kariéry tohoto ve své kategorii nepřehlédnutelného modelu. Kompaktní, jen 4,5 metru dlouhá Škoda 1203 uvezla při pohotovostní hmotnosti 1170 kg až 950 kg nákladu. Poháněl ji benzinový čtyřválec 1221 cm³ výkonu 49 k (36 kW), osvědčený v předchůdcích Š 1200, Š 1201 a Š 1202.

Jeho výroba v AZNP se od poloviny roku 1967 z kapacitních důvodů postupně překládala z pobočného závodu značky Škoda ve Vrchlabí do Kovosmaltu ve slovenské Trnavě, přejmenovaného na Trnavské automobilové závody - TAZ. V Čechách se Škoda 1203 vyráběla do roku 1981.

25 let (3. března 1998)

První ze čtyř novodobých generací populárního modelu Škoda Octavia Combi



V září 1997 se na hojně navštěvovaném autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem představil koncept připravovaného osobního vozu Škoda Octavia Combi, který svojí velmi praktickou dvoupřestorovou karoserií i samotným typovým označením odkazoval na velmi populární model z let 1961-1971.

Sériová výroba se v Mladé Boleslavi rozeběhla v únoru 1998 a 3. března, na tradičním Ženevském autosalonu, se s ním seznámila odborná a po ní i široká veřejnost. První zákazníci si novinku Škoda Octavia Combi převzali v květnu 1998. Kombi se rozvorem 2512 mm shodovalo s o dva roky starším liftbackem, bylo o šest milimetrů delší a o 26 mm vyšší, navíc – podle provedení – jen o 15 až 30 kg těžší.

Největší pozornost vzbudilo elegantní ztvárnění zádě vozu, skýtající spoustu místa pro zavazadla, konkrétně 548-1512 litrů. V prvním roce připadlo na kombinovanou karoserii 15 % všech prodaných automobilů Octavia, ale již napřesrok šlo o 36,7 % a v roce 2001 dokonce 40,5 %. Druhá novodobá generace se vyráběla od roku 2004, třetí byla v prodeji od roku 2013 a současná čtvrtá je s námi od sklonku roku 2019.

20 let (6. března 2003)

Škoda Fabia WRC



Ženevský autosalon byl na jaře 2003 místem výstavní premiéry nového produktu oddělení Škoda Motorsport, vozu Škoda Fabia WRC.

Ten vycházel ze sportovní RS verze první generace sériového modelu Škoda Fabia. Závodní premiéru si odbyl během Německé rallye 2003, součásti mistrovství světa. V nejvyšší kategorii WRC mistrovství světa v rally se Fabia WRC stala nástupkyní většího vozu Škoda Octavia WRC. Kompaktní novinku poháněl vodou chlazený čtyřválcový turbomotor o objemu dva litry, který dosahoval výkonu 221 kW (300 k) a maximálního točivého momentu 600 Nm. Výkon byl přenášen na všechna čtyři kola prostřednictvím sekvenční šestistupňové převodovky a tří aktivních diferencíálů.

Do uvedení druhé generace sériového modelu Fabia se v Mladé Boleslavi vyrobilo 24 vozů. Fabia WRC představovala první krok na cestě k řadě velmi úspěšných soutěžních modelů Fabia S2000 (2009), Fabia R5 (2015) i aktuální verze Škoda Fabia RS Rally2. Škoda Motorsport a její zákaznické týmy postavily na start rally po celém světě stovky soutěžních speciálů z Mladé Boleslavi a mohly díky tomu v letech 2015 až 2022 slavit 16 světových titulů, 24 kontinentálních titulů a 118 národních titulů.

Komunikace Škoda Classic



Ondřej Láník
Komunikace ŠKODA Classic

Škoda Auto a.s.
tř. Václava Klementa 869 Mladá Boleslav II
293 01 Mladá Boleslav