

SKODA

130
LET

NEWSLETTER Č. 1

Škoda a lidé



CO VÁS ČEKÁ PŘÍŠTĚ

Škoda a svět

Škoda a design

Škoda a technika

Škoda a lidé

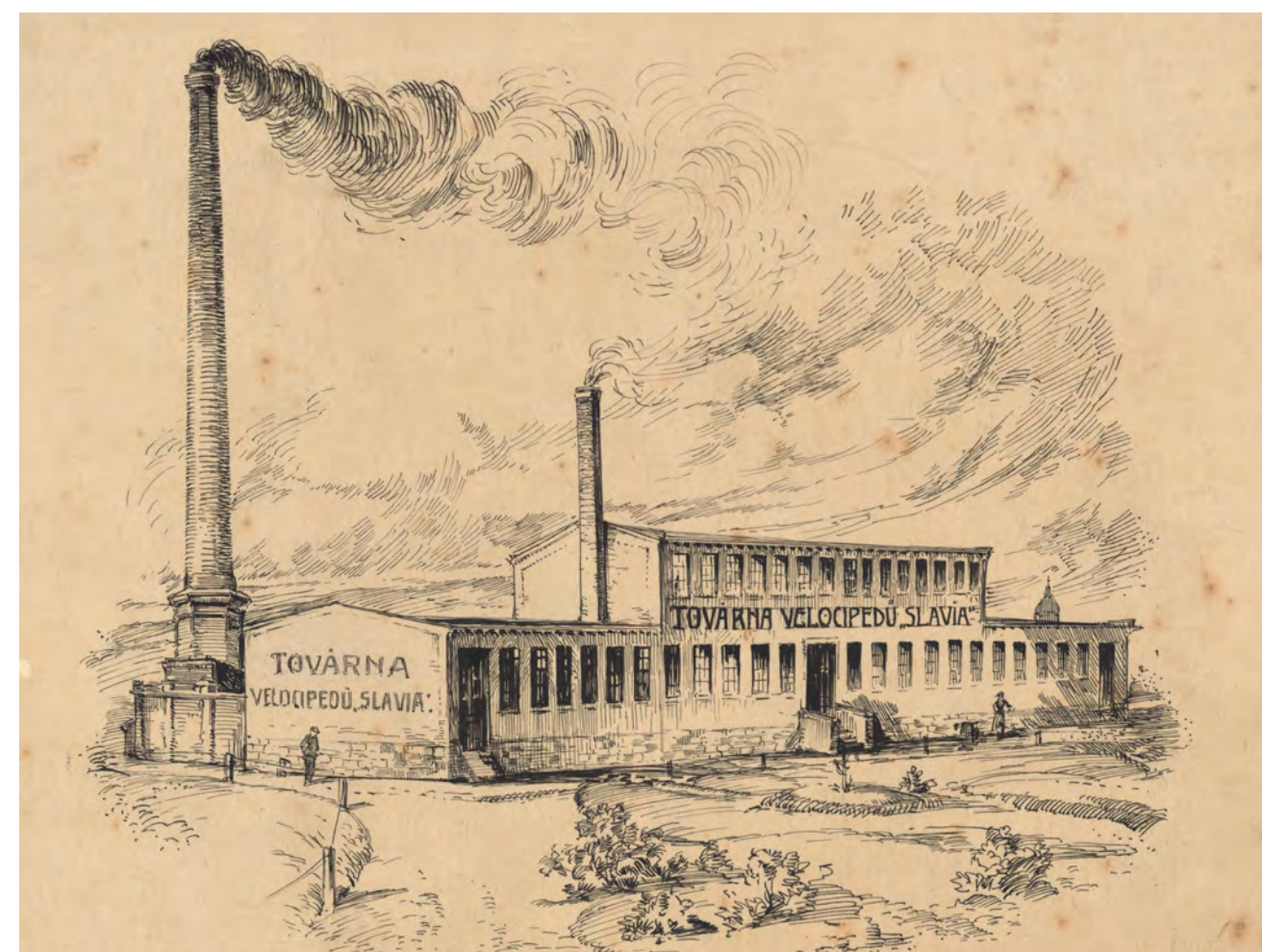
Značku tvoří lidé, kteří píšou její úspěšný příběh, a automobilka Škoda není se svou 130letou historií výjimkou. Přesto je ale v něčem jiná. Je totiž zároveň značkou, která lidem vždy velmi dobře rozuměla, ať už šlo o její zaměstnance či zákazníky. Právem si díky tomu získala jedinečnou pozici spolehlivého a bezpečného partnera, který věrně slouží rodinám, firmám i jednotlivcům.

Není tedy divu, že jsme se rozhodli náš úvodní čtvrtletní newsletter, který mapuje pestrou historii jedné z nejstarších světových automobilek, věnovat z velké části právě lidem.

Nejen těm, kteří dnešní společnost Škoda Auto svým nadšením, schopnostmi a pílí v historickém kontextu utvářeli, ale i uživatelům, kterým chytře navržené praktické a odolné vozy přinášejí každodenní užitek.

Kromě celé řady více či méně známých tváří, jež v různých oblastech a obdobích formovaly značku Škoda, lze v našem jarním ohlédnutí do minulosti mladoboleslavské výroby automobilů nalézt i zajímavé historické souvislosti a fakta.

Příjemné čtení!



Přední osobnosti značky



Václav Klement

Václav Laurin

Víte, že...



... oba Václavové měli oporu ve svých trpělivých manželkách? Paní Klementová zpočátku vedla veškerou firemní administrativu a šéfkonstruktérova choť trpělivě snášela, že i nedělní rodinné výlety Laurin spojil s důkladným testováním nových modelů?

Otcové zakladatelé

Václav Laurin & Václav Klement

Již 130 let aktivní mladoboleslavskou značku založili dva mladí nadšení cyklisté, kteří se před Vánocemi 1895 rozhodli vyrábět v Mladé Boleslavi kvalitní česká kola. V podnikání se skvěle doplňovali a zůstali celoživotními přáteli, i když se povahově lišili jako voda a oheň.

Introvertní mechanik Václav Laurin, rodák z obce Kamení u Turnova, byl intuitivní technik přicházející s inovativními konstrukčními řešeními. Z Velvar přišel do Mladé Boleslavi vyučený knihkupec Václav Klement. Platil za vizionáře, řídícího rozvoj firmy od lokální výroby bicyklů ke světově proslulým motocyklům a automobilům.

Největší automobilka tehdejší rakousko-uherské monarchie vyvážela na všechny obydlené kontinenty, slavila úspěchy u zákazníků i na závodních tratích.

TIPY NA VÝLET

Rodný dům Václava Laurina

Hvězdný tým

Klíčem k úspěchu byla schopnost zakladatelů vybudovat tým výrazných osobností různých národností i společenských vrstev.

Vynikajícími závodníky byli prostí zámečníci Narcis Podsedníček a „cestující kovář“ Václav Vondřich, ale i hrabě „Saša“ Kolowrat-Krakowský. Nebo Otto Hieronimus zároveň konstruktér a jeden z průkopníků aviatiky.

Po Václavu Klementovi se ve vedení automobilky objevili další schopní lidé jako Karel Hrdlička, díky němu společnost vyšla vítězně z hospodářské krize třicátých let.

V novodobé éře se o úspěch značky postaral prof. Carl H. Hahn, který ji začlenil do koncernu Volkswagen.



Narcis Podsedníček



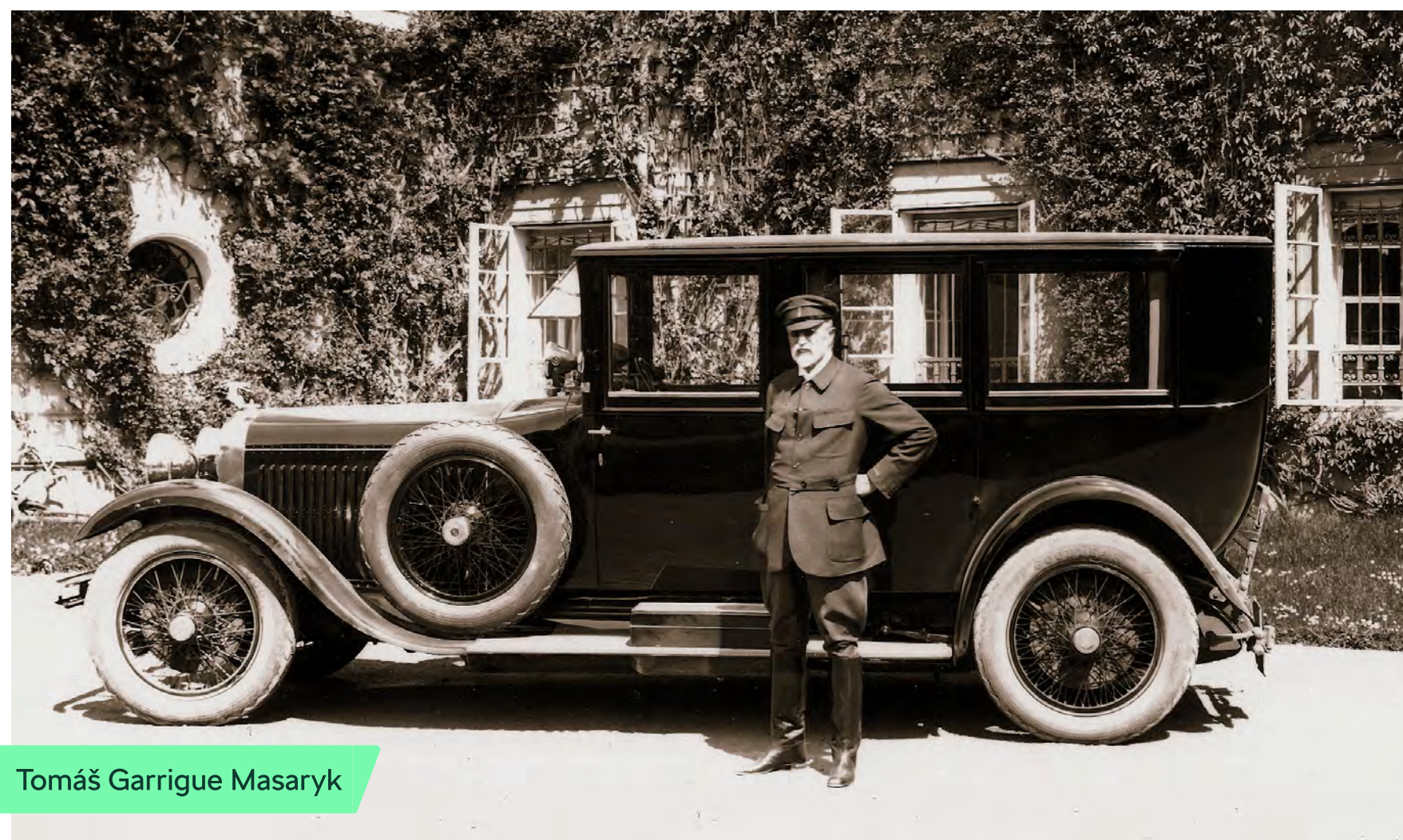
Hrabě Saša Kolowrat-Krakowský

51 milionů



Tolik obyvatel mělo v roce 1910 rakousko-uherské císařství, rozkládající se na ploše více než 600 000 km². Jeho největší automobilkou, navíc etablovanou v desítkách dalších zemí světa, byl právě Laurin & Klement ještě o 15 let dříve měla firma jen pět zaměstnanců!

Ke špičkovým strojírenským a zbrojním gigantům v Evropě tehdy patřil i plzeňský koncern Škoda. Oba tyto podniky spojily síly a v roce 1925, aby lépe překonaly hospodářské a politické obtíže poválečného období. Psala se zlatá éra první československé republiky.



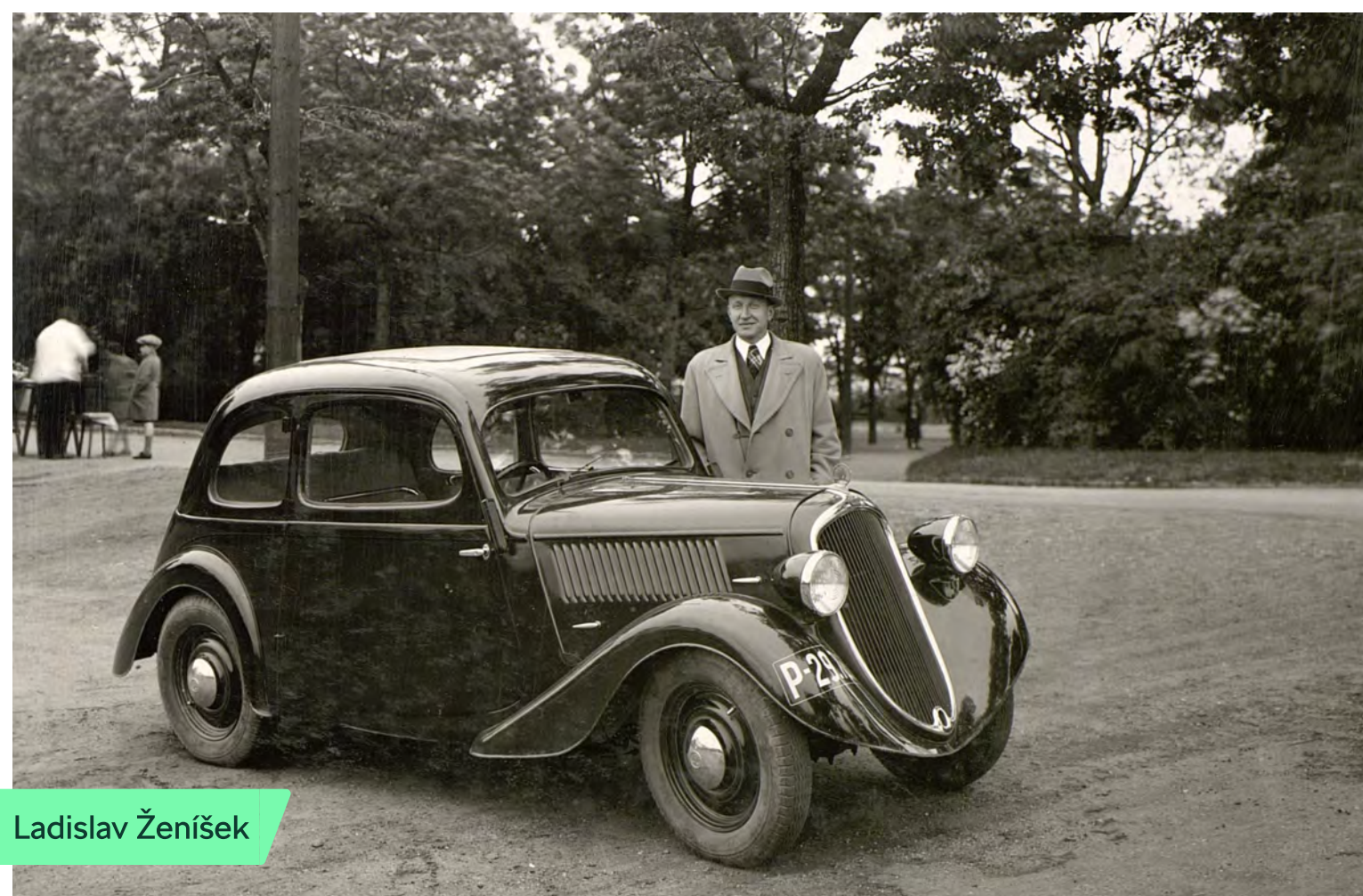
Tomáš Garrigue Masaryk



František Plánička



Pavel Ludíkar



Ladislav Ženíšek

V nejlepší společnosti

Automobily značky Škoda si našly své příznivce i ve vyšších vrstvách společnosti. Používali je hned tři českoslovenští premiéři: Rudolf Beran, František Udržal a Antonín Švehla.

Prezident Masaryk, který preferoval vozy domácích značek, zas měl k dispozici limuzínu Škoda Hispano-Suiza.

Modelu Škoda Popular dávali přednost stříbrní fotbalisté z Mistrovství světa ve fotbale roku 1934 František Plánička a Ladislav Ženíšek.

Škoda se těšila oblibě i u umělců, pěvec Pavel Ludíkar, herec Svatopluk Beneš, herečka Olga Scheinpflugová, spisovatelé Karel Čapek a Ivan Olbracht - ti všichni propadli jejímu kouzlu.

Co mladoboleslavské automobily vydrží testovali i milovníci rychlých kol, závodníci František Juhan a Eliška Junková.

Škoda – věrný přítel

Pro úspěch u nejnáročnější klientely a milovníků sportovních vozů nezapomínali Laurin s Klementem na vozy dostupné „běžným smrtelníkům“.

Vynikajícím poměrem cena/výkon se uvedl již jejich první automobil L&K Voiturette A, brzy následoval větší model S, jehož se vyrobily na tehdy úctyhodné dva tisíce kusů. Trefou do černého byla i prvorepubliková Škoda Popular, včetně verze Liduška - tedy vskutku lidové, cenově dostupné.

Hranici 100 000 za rok vyrobených škodovek prolomila koncem 60. let minulého století elegantní „Emběčka“, generace boomerů a generace X tak vzpomíná na rodinné výlety vozy Škoda s motorem vzadu.

Jejich děti si mohly na prázdniny přibrat ještě mnohem více hraček díky obřím zavazadlovému prostoru novodobých Octavií - a vnoučata pozorují svět okny tichých elektrických SUV a crossoverů, jako je Enyaq či Elroq.





Škoda Enyaq (od 2020 dosud)

Také vozy Škoda s elektrickým pohonem nadchnou prostorností, praktičností a atraktivním poměrem cena/výkon. V roce 2024 se model Enyaq stal třetím nejprodávanějším elektromobilem v Evropské unii!

Škoda Octavia Combi (1998–dosud)

Již čtyři novodobé generace prostorného, praktického a spolehlivého kombíku Octavia platí za bestseller značky. Velké oblíbenosti se těší jak u fleetových, tak i privátních zákazníků.



Škoda 1000 MB & spol. (1964–1969)

První z automobilů, který měl motor vzadu a kufr v přední části. Tato koncepce vydržela až do roku 1990.



Škoda Octavia (1959–1971)

„Oktávkami“ jezdili už naši dědové, proti popularům přibyl objemný „kufr“, zimní výlety zpríjemnilo dříve vzácné topení.



Škoda Popular (1934–1946)

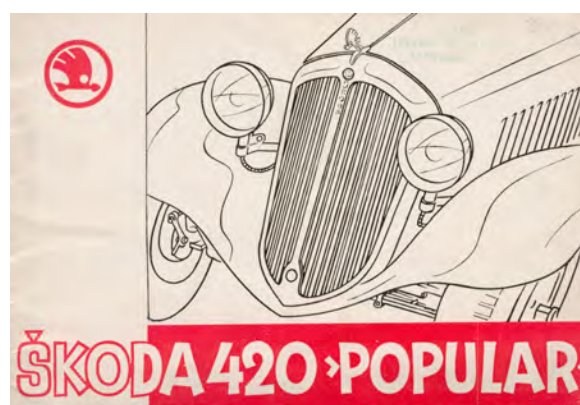
Popular, základní model nové generace vozů Škoda, byl skutečně velmi populární. Vyvážel se nejen do řady evropských zemí, ale i do Asie, Afriky či Ameriky.



Víte, že...



... Škoda je příjmení muže, který z bývalé Valdštejnské slévárny a strojírny vybudoval strojírenský koncern Škoda evropského formátu? Za své zásluhy o hospodářství monarchie byl Emil Škoda povýšen do rytířského stavu. Od roku 1925 nesou značku Škoda i vozy mladoboleslavské automobilky.



L&K S (1911–1925)

První voituretty byly dvoudílné, ale brzy došlo na prostornější „eska“ s plátěnou nebo pevnou střechou.

Rodinní partáci

Škodováci rodem

Mezi třemi desítkami tisíc zaměstnanců mladoboleslavské automobilky nejsou výjimkou „rodinné klany“, které se podílejí na rozvoj firmy již po několik generací – ať už ve výrobě, nebo třeba dealerské síti. Některé dokonce přes 100 let!

Velmi výraznou stopu zanechali třeba Hrdličkové: děd Karel nastoupil do Škody Plzeň již v roce 1924 a od roku 1929 udával směr vývoje mladoboleslavské automobilky. Syn Petr byl šéfkonstrukteurem zásadního modelu Favorit a vnuk Martin má na starost vývoj podvozku a agregátu, včetně některých motorů i pro další koncernové značky.

Nebo takoví Velební: Josef nastoupil do automobilky již roku 1925 a proslul návrhy karosérií, synové Dušan a Milan byli spojeni hlavně se závodními vozy a vnuk Michal stojí v čele restaurátorské dílny Škoda Muzea.



Karel Hrdlička



Petr Hrdlička



Martin Hrdlička



Josef Velebný



Michal Velebný

Nejen Octavia boduje u rodin

Modelová nabídka automobilky Škoda je historicky pevně spjata s vynikajícím poměrem ceny a užité hodnoty, a tak spolu s vysokou funkčností boduje u rodin po celém světě. To dokládá i celá řada mezinárodních „rodinných“ ocenění, která různé modely mladoboleslavské automobilky historicky získaly. Pro nikoho asi není velkým překvapením, že si v tomto ohledu velmi dobře vede zejména modelová řada Octavia. Vždyť i její úplně první generace vyráběná od roku 1959 oslovovala široké spektrum zákazníků díky své spolehlivosti, robustnosti a v neposlední řadě praktičnosti, která ještě více vynikla u karosářské verze kombi.

Novodobá první generace vozu Škoda Octavia na tento odkaz v roce 1996 více než úspěšně navázala a tato modelová řada sbírala nejrůznější prestižní ocenění i v následujících generacích. Vloni například Škoda Octavia získala prestižní titul „Family Car of the Year“ britského magazínu Auto Express, což nebylo ani zdaleka poprvé, a stejně tak opakovaně je titulována jako „Best Family Car“ popřípadě „Best Family Car for Practicality“ v rámci renomovaných ocenění What Car? Awards.

Velmi ceněnou trofejí je pro model Octavia i **prvenství v kategorii „Rodinné auto“** v rámci ankety Světové ženské auto (Women's World Car of the Year) v roce 2021.

Jakkoliv je model Octavia středobodem rodinné popularity, není v pozitivním vnímání ze strany rodin ojedinelý. Naopak. Dominanci a mimořádnou oblíbenost modelů Škoda dokládají například úspěchy ve čtenářské anketě německého motoristického magazínu AUTO Straßenverkehr, jehož čtenáři od roku 2011, kdy tato anketa odstartovala, zvolili modely Škoda „Rodinným autem roku“ už ve více než 40 případech. Kromě Octavie **bodují třeba i vozy Superb Combi, Enyaq** či Kodiaq, který hned po uvedení první generace získal v roce 2016 titul „Nejlepší auto pro velké rodiny“ **od světoznámého britského magazínu Top Gear.**



1895–1925: Od bicyklů k automobilům



Víte, že...



...Škoda vyráběla i dvanáctiválec?

V roce 1924 byla zakoupena licence na výrobu leteckých agregátů Lorraine-Dietrich, což byly dvanáctiválce o objemu 24 400 cm³ a výkonu 450 koní. Objemnější agregát se nikdy dříve ani později v Mladé Boleslavi nevyráběl.

Příběh zrodu mladoboleslavské značky je typickým příkladem „šikovných českých ručiček“ a podnikatelské aktivity. Byla to totiž neúspěšně řešená reklamace jízdního kola Germania a arogantní přístup výrobce, co přimělo mladoboleslavského knihkupce Václava Klementa k tomu, aby začal společně s vyučeným zámečníkem Václavem Laurinem vyrábět bicykly vlastní značky. V roce 1895 se tak zrodila firma Laurin & Klement – továrna velocipedů Slavia.

V roce 1899 následovaly motocykly a další vývoj směřoval k novince jménem automobil. Tím byl v roce 1905 Laurin & Klement Voiturette A. Společnost tehdy zaměstnávala přes 350 lidí, a protože bylo zakladatelům jasné, že budoucnost patří motorovým vozidlům, byla výroba jízdních kol ukončena. Veškeré úsilí bylo nasměrováno na stroje s vůní benzínu.

Následovalo období rozkvětu. Společnost si v Mladé Boleslavi vystavěla reprezentativní sídlo hodné svého čelního postavení na trhu. První světová válka však zpřetrhala nejen obchodní vazby, ale znamenala i konec podunajského mocnářství. Vzniklo Československo a pro hospodářství nastala složitá doba. Potřebné investice a inovace přinesla společnosti Laurin & Klement fúze s plzeňským strojírenským koncernem Škoda. Cesty Mladé Boleslavi a Plzně se rozdělily po roce 1945, kdy došlo ke znárodnění.

1895

ZALOŽENÍ SPOLEČNOSTI LAURIN & KLEMENT

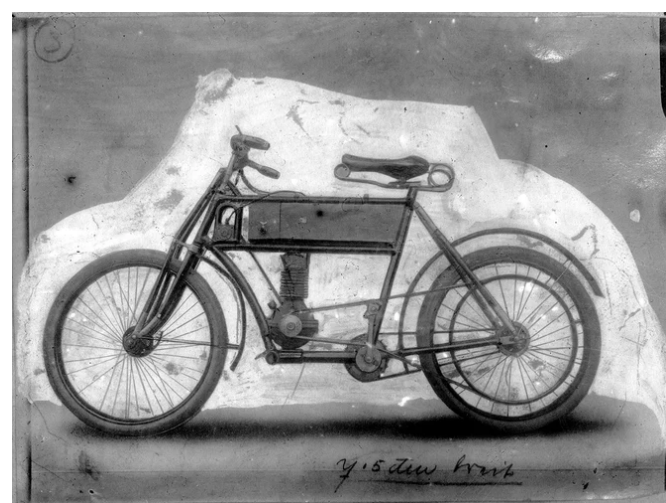
Oba byli vášnivými cyklisty a svými dovednostmi se skvěle doplňovali. Václav Laurin jako šikovný strojař s intuicí a kreativitou a Václav Klement jako zkušený obchodník a vizionář. Před Vánoci v roce 1895 [společně založili firmu Laurin & Klement](#) a až do konce života zůstali nejbližšími přáteli.



1899

PRVNÍ MOTOCYKL

Václav Laurin předvedl své technické vizionářství i u vzniku motorek. Složitý úkol, jak dostat motor do rámu kola, vyřešil jednoduše. Motor obestavěl rámem kola. A tak z bran mladoboleslavské továrny začaly vyjíždět motorky.



1905

PRVNÍ AUTOMOBIL

Otcové zakladatelé si uvědomovali, že budoucnost mobility patří vozidlům. Po několika letech vývoje se předzvěstí plnohodnotného automobilu stal vidlicový dvouválec představený v dubnu 1905 na pražském autosalonu v Průmyslovém paláci.

V neděli 29. října 1905 pak motoristický týdeník Allgemeine Automobil-Zeitung [poprvé seznamuje čtenáře se zcela novým vozem Laurin & Klement Voiturette A.](#) Mladoboleslavská automobilová éra započala...



1908

ÚSPĚCHY V MOTORSPORTU

V počátcích automobilizmu dokazovaly kvalitu produkce nejlépe závodní úspěchy. Historie motorsportu se v Mladé Boleslavi datuje už do roku 1901, kdy tovární závodník Narcis Podsedníček vyrazil na jednoválcovém motocyklu L&K na vytrvalostní závod Paříž-Berlín. Četné úspěchy s motocykly se staly [pilířem zisku vavřínů i na čtyřech kolech.](#)

Již v roce 1908 zaznamenali Otto Hieronimus a hrabě Alexander Kolowrat první úspěch na legendárním Semmeringu u Vídně, o rok později pak následoval další v Gaillonu ve Švýcarsku Alpské jízdě.



1914

SPOLEČNOST NA VRCHOLU

Mladoboleslavská společnost se roku 1910 stala největší automobilkou monarchie, ale její úspěch byl založen i na neautomobilové výrobě. Součástí nabídky byly i stacionární motory Brons a pluhý Excelsior.

Prodejům vozidel [kraloval Laurin & Klement typ S](#), který se vyznačoval flexibilitou provedení. V továrně vznikaly dvou- a čtyřmístné modely, od karoserie landalet až po užitkové provedení.



1925

ŠKODA JAKO STRATEGICKÝ PARTNER

Rok 1918 znamenal vznik Československé republiky, sen o samostatnosti byl naplněn, ale v hospodářské oblasti nastala pro celou Evropu složitá doba. Rozpad trhů, hospodářská recese a protekcionistická politika se staly největšími překážkami pro prodej automobilů. Navíc roku 1924 zachvátil jednu z budov automobilky požár. Složitá finanční situace vedla až [k fúzi s plzeňským koncernem Škoda](#). Cesta k moderní výrobě byla otevřena.



POKRAČOVÁNÍ
V PŘÍŠTÍM
NEWSLETTERU

Chytrá řešení v genech

Uživatelé vozů Škoda už považují za samozřejmost, že jim chytrá řešení tzv. Simply Clever prvků každodenně usnadňují život. Ostatně, jen málo co vystihuje podstatu značky Škoda lépe než právě tyto tradiční detaily, které jsou nedílnou součástí každého nového vozu od roku 2001. Tehdy byl představen novodobý model Superb vybavený deštníky.

O dva roky později to byl koncept vozu Roomster, jehož promyšlené výbavové prvky jako třeba posuvná zadní sedadla nebo otočná přední sedadla zaujaly laickou i odbornou veřejnost.

Inovativní přístup a mnohdy překvapivě jednoduchá, avšak **praktická řešení má však mladoboleslavská automobilka v genech od svých počátků**. Dobrým příkladem může být třeba vůz Laurin & Klement/Škoda 110 představený přesně před sto lety.

Škoda Popular

S náročnými sněhovými podmínkami, v nichž dnes obtočí vozy Škoda s mezinápravovou lamelovou spojkou, si už v roce 1935 **poradila Škoda Popular se speciálním chytrým příslušenstvím** v podobě lyží na přední řiditelné nápravě a řetězů na zadních hnaných kolech. Byť se jednalo pouze o netradiční test, i on byl příkladem inovativního přístupu značky Škoda k řešení nejrozumnějších výzev.



Laurin & Klement/Škoda 110

V provedení faeton mohl mít vůz až tři řady sedadel, přičemž tu prostřední bylo možné sklopit, aby měli cestující na zadních sedadlech více prostoru pro nohy.

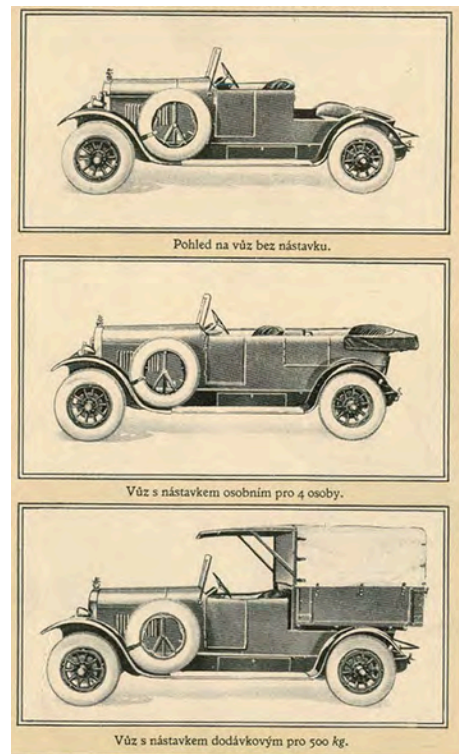
Dopředu výklopné čelní sklo pro lepší ochlazování vzduchu během horkých letních dnů.

Užitkové dvoulístné provedení bylo možné rychle přeměnit v osobní verzi pro čtyři osoby a vyrazit tak na rodinný výlet.



V případě defektu pneumatiky se řidič dostal rychle a pohodlně k rezervnímu kolu, aniž by musel vyskládat obsah zavazadlového prostoru. Na každé straně kapoty totiž bylo upevněna jedno náhradní kolo.

Jednotný podvozek s žebřinovým rámem o rozvoru 2 950 mm umožňoval výrobu čtyř verzí uzavřených karoserií a roadsteru.



Škoda Muzeum láká návštěvníky

Skutečnost, že značka Škoda má k lidem blízko, dokládá i stabilně vysoká návštěvnická oblíbenost Škoda Muzea v Mladé Boleslavi. To počátkem letošního února, tedy shodou okolností v jubilejní rok oslav 130letého výročí automobilky Škoda a 30 let po jeho otevření, **přivítalo již čtyřmiliontého návštěvníka.**

Připomínkou pestré 130leté historie jsou i letošní speciální akce a výstavy. Dvě z nich, které shodně trvají do 27. dubna, se věnují jak legendární dvojici modelů Popular a Rapid, tak 50letému výročí ikonického závodního vozu Škoda 130 RS.

V první polovině května se pak pro návštěvníky otevře hlavní tematická akce, přičemž půjde o skutečně exkluzivní výstavu, jež potrvá až do konce letošního roku.



212 461

Návštěvníků Škoda Muzea v roce 2024



130
LET

Slavíme 130 let bohatou historií, inovativní přístupy a vizi budoucnosti společnosti Škoda Auto od roku 1895.

© Škoda Auto a.s.