

Š K O D A

130
LET

Škoda a svět

CO VÁS ČEKÁ PŘÍŠTĚ

Škoda a design

Škoda a technika

JIŽ VYDÁNO

Škoda a lidé

Škoda do všech koutů světa

Ve druhém vydání newsletteru vás zveme na cestu časem i napříč kontinenty. 130 let konstantního rozvoje značky je strhujícím příběhem budování pevných pozic a dobrého jména automobilky Škoda přibližně ve stovce zemí světa.

Věděli jste, že první exportní zakázky z Německa, Velké Británie a dalších zemí dorazily do Mladé Boleslavi již koncem 19. století? Že na začátku 20. let brázdily automobily L&K všechny obydlené světadíly? A jak byste se postavili k sázce, uzavřené před 90 lety v jistém newyorském klubu, totiž objet svět vozem Škoda za méně než 100 dní? Věděli jste, že českou značku propagovala i půvabná Miss USA z roku 1957? Desítky těchto i dalších zajímavostí doprovázejí nostalgické fotky a reklamní grafiky z dob, kdy automobily z Mladé Boleslavi začínaly dobývat svět.

Dnes patří Škoda k nejúspěšnějším automobilkám v Evropě, odkud pocházejí čtyři z pěti zákazníků české značky. Ale daří se i v dynamicky rostoucí Asii. K opěrným bodům patří především nejlidnatější země světa - Indie - a také Vietnam - odrazový můstek do zemí sdružení ASEAN. Celkem se v roce 2024 po světě prodalo přes 925 tisíc vozů Škoda, logickým cílem je překonat milionovou metu.

Svět se během minulého století zásadně proměnil, a s ním i výrobní a distribuční možnosti. V letech největšího rozmachu firmy Laurin & Klement nebo v meziválečném období první Československé republiky se přibližně třetina produkce výhradně českých továren vyvážela. V roce 2024 však zahraniční zakázky tvořily 91 % prodeje.

Příjemné letní čtení!



Škoda a její cesta do světa

Do všech světových stran

Překonávání hranic patří k DNA značky. Již několik dnů po představení prvního motocyklu, v listopadu 1899, přivezl spoluzakladatel firmy Václav Klement z Německa objednávky na celkem 35 strojů Laurin & Klement. A na jaře 1900 si získal důvěru předního londýnského velkoobchodníka s dopravními prostředky, firmy Hewetson. České výrobky se tak prosadily na nejnáročnějších, silně konkurenčních trzích.

Zákazníci společnosti L&K tehdy pocházeli z Evropy, Asie, ale i Nového Zélandu. Široký exportní sortiment dokládají nákladní tříkolky pro mexickou poštu či speciální autobusy pro kamenité serpentiny Černé Hory. V roce 1913 firma prodala na našem dnešním území 140 vozů, ve zbytku Rakouska-Uherska 223, v carském Rusku 174 vozů, v Německu plus Švýcarsku, Francii, Itálii, Španělsku a na Balkáně celkem 25 automobilů, do Austrálie jich zamířilo pět, do Afriky dva a Asie odebrala jediný. Dnešními měřítky skromné počty tehdy budily respekt, ale položily základ poválečnému exportnímu rozmachu české automobilky.

Závody jsou nejlepší reklama!



„Na východě i na západě, na vrchu i na rovině, na dlouhých i krátkých tratích, v rukou amatérů i závodníků z povolání, na špatných i dobrých cestách, vždy ukázaly se přednosti našeho výrobku.“

Z propagační brožury L&K vydané v několika jazycích (1908)

Prvorepublikový restart exportu

Expanzi do světa nezastavily ani obchodní bariéry zavedené mnoha státy po první světové válce. Tehdy se Laurinco rozpadl domácí rakousko-uherský trh, nejen Německo čelilo vážným hospodářským problémům a Rusko ochromila občanská válka. Silná československá koruna krytá zlatem navíc výrazně prodražovala naše výrobky v zahraničí, export obecně podkopávala též extrémně vysoká cla, uplatněná celou řadou států kvůli ochraně domácích výrobců. Mladoboleslavská společnost přesto zůstala zisková, například ve Francii, Španělsku a Latinské Americe uspěla s motorovými pluhy L&K Excelsior, které výrazně vylepšovaly hospodářské výsledky společnosti.

Od roku 1925, kdy začala vyrábět pod značkou Škoda, automobilka plně využila poměrně husté sítě zahraničních zástupců mateřského plzeňského koncernu. Díky němu automobily Škoda pronikly např. do Indie, Číny a Íránu.

Důležitým prodejním argumentem se stala moderní konstrukce i spolehlivost, prokazovaná úctyhodnými dálkovými jízdami. Po odeznění hospodářské krize 30. let si zákazníci Škoda získávala také na autosalonech od Ženevy přes Buenos Aires po Johannesburg. Roku 1938 bylo vyvezeno 30 % produkce, a až 95 % připadalo na základní model Popular. Jenže slibný restart exportu opět zastavila světová válka.



Vývoz vozů Škoda výměnou za tradiční řemeslné zboží



V meziválečném období, kdy neexistovala společná evropská měna a mezinárodní platební styk omezovala řada překážek, vstupovala do hry obchodní organizace Omnipol, součást plzeňského koncernu Škoda. Připomeňme prodej série vozů Škoda Popular do Polska formou barterového obchodu či vozy vyvezené do Belgie a tam směněné za věhlasné krajky, které se zpeněžily. Směnný obchod automobilů za zboží probíhal i o půl století později: například roku 1988 Československo za automobily Škoda získalo z tehdejší Jugoslávie chladničky a mrazničky.



Lokální specifika



Potřebám zákazníků vycházely vstříc i dílčí úpravy standardních modelů. Zdokonalené systémy chlazení motoru byly nezbytné pro teplejší podnebí v zemích, jako je Španělsko, Angola, Saúdská Arábie a Thajsko. Na Západě vyžadovaly stále přísnější předpisy modernizované karburátory a později i katalyzátory. Švédská legislativa od 70. let vyžadovala stěrač světlometů a vnější zpětné zrcátko nejen u řidiče, ale i spolujezdce. Itálie zase předepsala bílé provedení předních blíkačů, Francie pak žluté provedení předních světlometů.



Kudy přes železnou oponu?

Rozdělením Evropy „železnou oponou“ a zestátněním automobilky Škoda se dále zkomplikoval poválečný mezinárodní obchod. Vývoz za „tvrdé“ měny (dolary, libry, západoněmecké marky, franky...) měl v socialistickém Československu sice přednost před domácími zákazníky, jenže prosadit se na náročných západních trzích vůbec nebylo snadné. V roce 1952 působila Škoda jen ve 22 zemích místo předválečných 36.

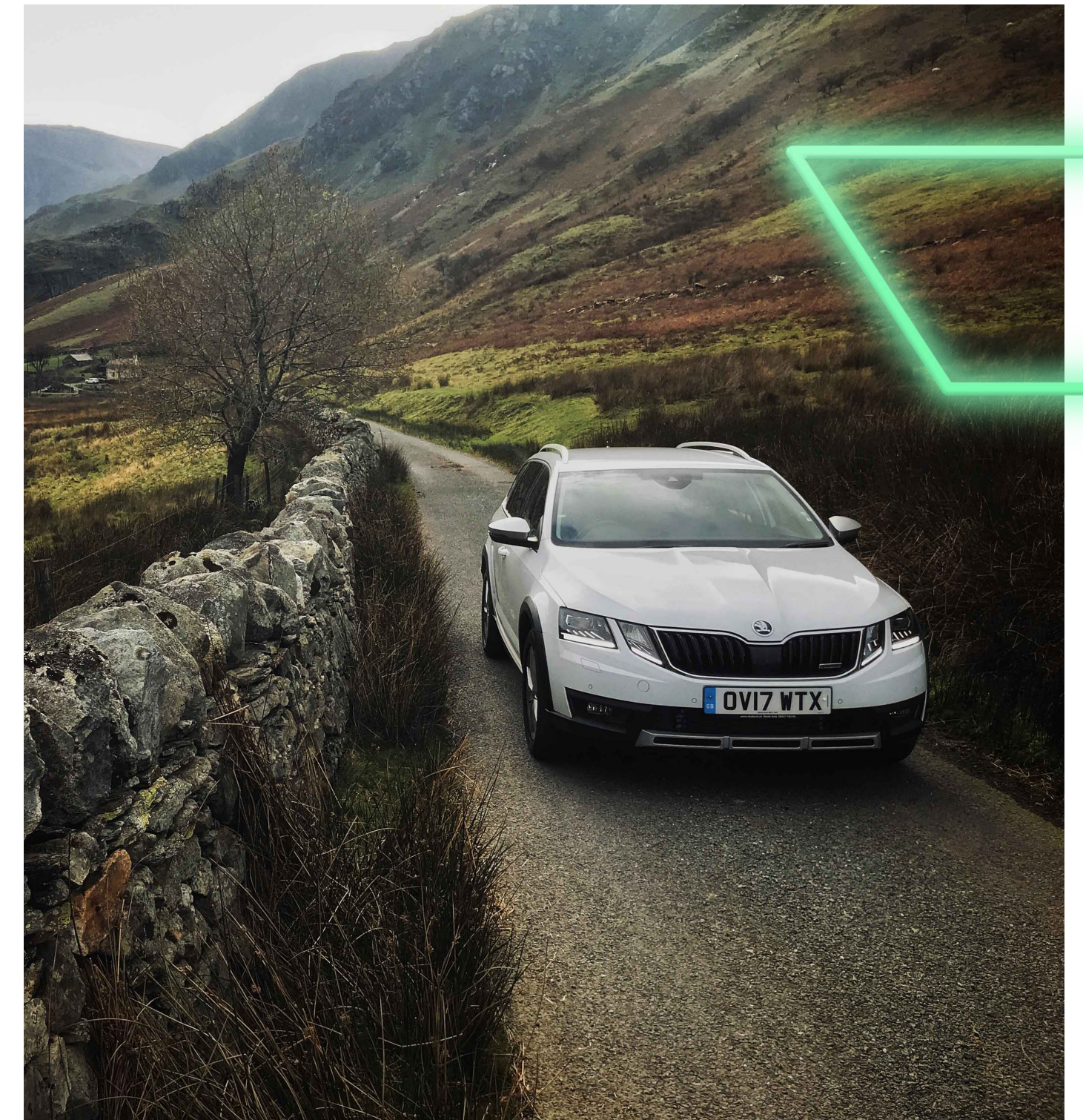
Po politickém uvolnění v polovině 50. let, kdy odezníval Stalinův kult, se situace začala zlepšovat s nástupem vozů Škoda 440 (1955) a hlavně modernizovaného nástupce Octavia (1959) se sesterským kabrioletem Felicia. Na vrcholu jejich komerčních i sportovních úspěchů, tedy počátkem 60. let, už mířilo kolem 60 % škodovácké produkce do více než čtyř desítek států.

Podstatné rozšíření objemu exportu ale umožnila až výstavba nové části závodu a spuštění moderní výrobní linky v Mladé Boleslavi (1964) a nová generace vozů Š 1000 MB s motorem vzadu. O dvacet let později už zákazníci z kapitalistických států odebrali 53 000 škodovek, zato do „bratrských“ zemí komunistického Československa bylo vyvezeno jen asi 16 tisíc vozů. K vlajkovým lodím patřila nadčasově elegantní kupé Škoda Garde a Rapid.

V koncernové rodině

Od roku 1991, pod křídly nadnárodní skupiny Volkswagen, se podařilo zásadně zvýšit technickou, estetickou a kvalitativní úroveň vozů Škoda. Tedy i jejich atraktivitu pro zákazníky. Začlenění do koncernu Volkswagen umožnilo významné investice, transfer technologií a přístup na globální trhy - Škoda se tak z regionálního lídra trhu stala konkurenceschopnou globální automobilkou.

Během uplynulých tří dekad vzrostl objem prodeje škodovek na více než pětinasobek, nabídka se rozšířila z jediného produktu Škoda Favorit/Forman (1991) na současných dvanáct modelových řad osobních automobilů. Evropští zákazníci dobře znají vozy Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq a Enyaq, nemluvě o derivátech jako jsou kombi, kupé nebo výkonné verze RS. K tomu se přidává ještě specifická nabídka pro některé trhy – Slavia, Kylaq a Kushaq ze závodů v Indii či Vietnamu. Aby toho nebylo málo, sjíždějí z výrobních linek po boku vozů Škoda také někteří sourozenci koncernových značek.



Z lokálního hráče premiantem



Zákazníci oceňují mimo jiné atraktivní poměr cena/výkon, praktičnost a spolehlivost vozů, ale i jejich bezpečnost a design. Vysoká míra efektivity umožňuje značce realizovat rozsáhlé investice do budoucího rozvoje. Daří se přitom nejen tradičním modelům se spalovacími motory, jako je bestseller Octavia. Škoda výrazně boduje také na poli elektromobility. Například v dubnu byla novinka automobilky Elroq nejprodávanější elektrický model v Evropě, výborně se prodávají i plug-in hybridní verze modelů Superb a Kodiaq.

Pomáhat a chránit

Na českých silnicích jsou vozy Škoda ve službách policie či záchranných složek běžným jevem. Kvalitu, odolnost, prostornost i jízdní vlastnosti však oceňují i v různých koutech světa.

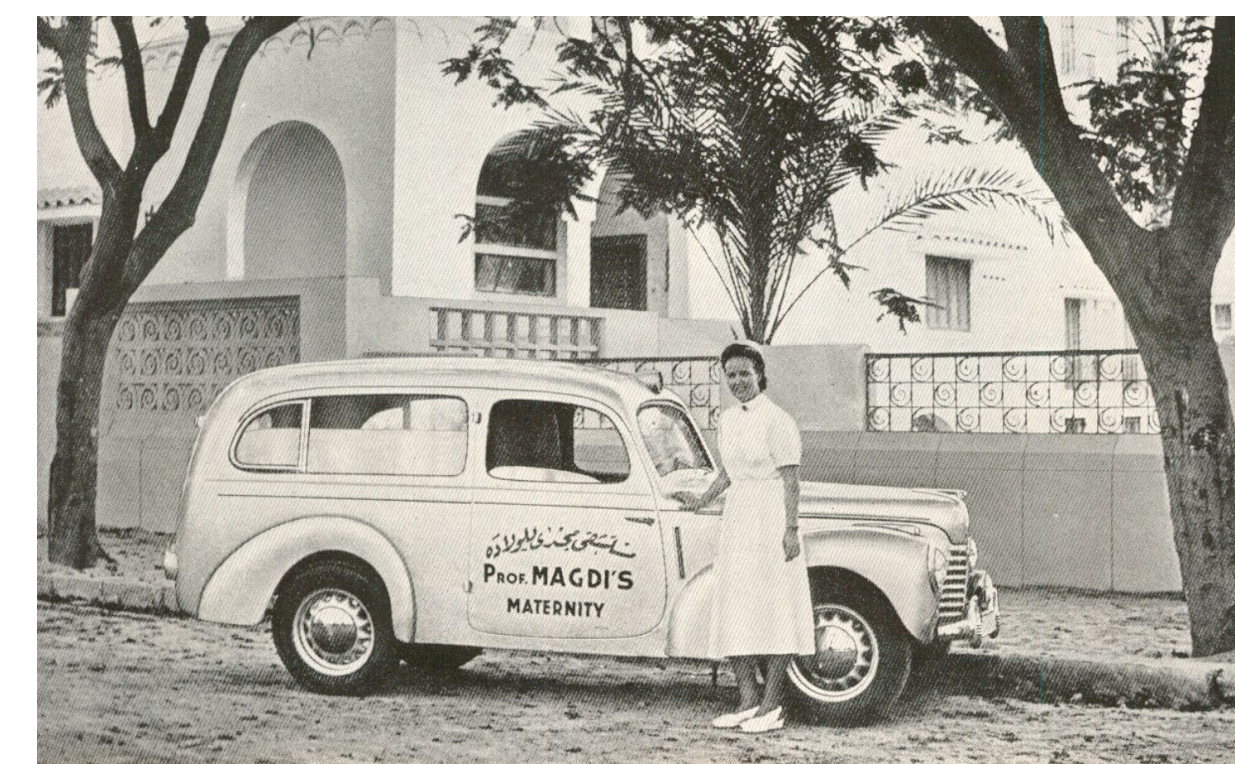
K tradičním „zákazníkům“ patří Velká Británie, kde jsou vozy Škoda v policejních barvách k vidění opravdu často – jedná se především o modely Octavia, Superb a Kodiaq, ale zbarvení britské policie nese třeba i čistě elektrický Enyaq.

Stovky vozů pro policejní složky odebraly i například Francie, Rakousko, Španělsko, Bulharsko, Finsko či Itálie, kde mají policejní škodovky kromě speciálního lakování i další extra výbavu v podobě prostoru pro policejní vybavení mezi předními sedadly.



Pojďme se ale podívat i za hranice Evropy – například do Arménie, Gruzie či Izraele. Tam všude ženy a muži zákona spoléhají na mladoboleslavské modely.

Že je to pořád moc blízko? Přesuňme se až k protinožcům, kde si flotilu 55 Superbů objednala dálniční policie ze Západní Austrálie. I zde se raději vyplatí sundat nohu z plynu než se pouštět do křížku se Škodou Superb 4×4 s výkonem 280 koní. Na model Superb Combi se spoléhá i policie na Novém Zélandu, která v uplynulých čtyřech letech obměňovala svůj vozový park zhruba pěti sty Superbů ročně.



Víte, že ...



...prvním služebním vozem, který sloužil blahu veřejnosti, byl pravděpodobně v roce 1906 Laurin & Klement Voiturette typu C s prodlouženým rozvorem upravený k transportu až čtyř nosítek?

Škoda rozumí světu



Kolik lidí, tolik chutí – toto rčení neplatí jen v gastronomii, ale i ve světě automobilů. Pokud chce totiž značka získat skutečně globální význam, musí být schopna přivádět na trh i vozy, které jsou přímo **uzpůsobeny specifickým podmínkám daného teritoria** či kultury. Mladoboleslavská automobilka se už v minulosti nebála výroby speciálních verzí určených často i pro exotické či vzdálené trhy.

K těmto méně známým, ale historicky o to zajímavějším vozům patří především modely Trekka, Kamyonet a Skopak. Že jste o nich neslyšeli? Tak to hned napravíme. **Trekka** vznikla na Novém Zélandu v roce 1966 jako vůz do lehčího terénu a její lokální produkce trvala až do roku 1973. Jako spolehlivý a robustní základ posloužil podvozek tehdejšího modelu Octavia a zbytek vozu navrhl Josef Velebný ve spolupráci s místním dovozcem vozů Škoda Philem Andrewsem. Z přibližně tří tisícovek vyrobených kusů pak řada z nich jezdila i na Fidži či v Austrálii.

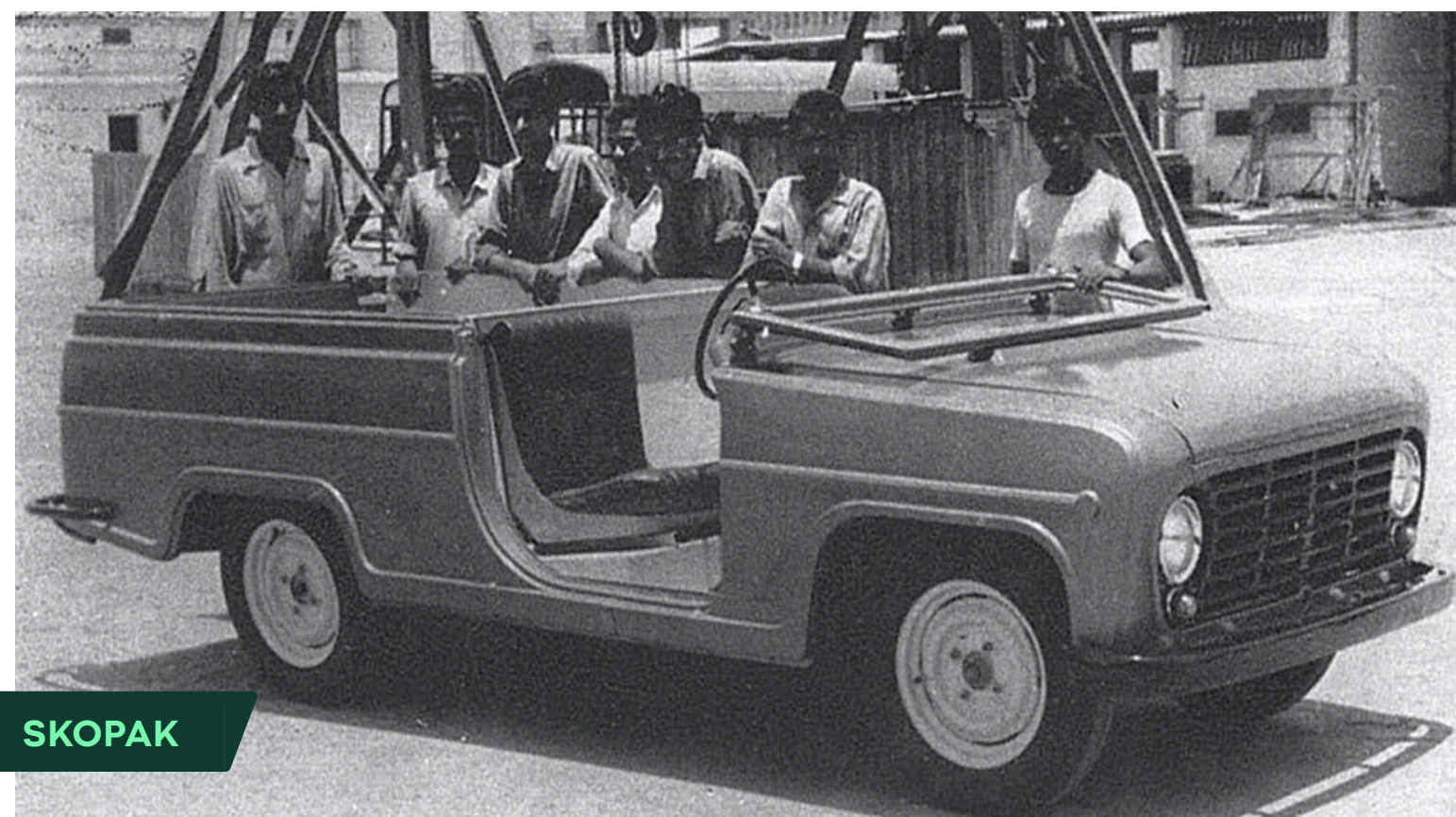
Dalším speciálem ze zhruba stejné doby byla Škoda 1202 **Kamyonet**. Její příběh nás zavede do Turecka, kde se v roce 1966 zásadně změnila zákony týkající se importu kompletních vozů. S cílem podpořit turecký průmysl totiž došlo ke zvýšení cel na dovoz hotových automobilů. To přivedlo místní „úpravce“ ke stavbě automobilu na bázi modelu Škoda 1202, uzpůsobeného tamním podmínkám a požadavkům. V letech 1971–1982 tak vzniklo na deset tisíc hranatých pick-upů s osvědčenou technikou z Mladé Boleslavi.



Také model **Skopak** byl navržen pro náročné použití, a i on je důkazem mimořádné odolnosti a variability, kterou nabízel konstrukční základ značky Škoda. Skopak je složeninou slov Škoda a Pákistán a i v tomto případě reprezentoval český konstrukční um Josef Velebný. Pro náročné klimatické a přírodní podmínky se sice nejprve uvažovalo o dovozu již hotové trekky, avšak nakonec se místní výrobce rozhodl jít cestou svébytného modelu. Ten těžil z podvozku a pohonu Octavie Combi a bylo vyrobeno 1400 kusů.

Na specifické požadavky zahraničních trhů dokázala značka reagovat i v pozdějších letech. Příkladem je Škoda Super Estelle – britská verze naší klasické „stodvacítky“, kterou nechal britský dovozce upravit přímo v mateřském závodě tak, aby byla pro tamní zákazníky atraktivnější. Vůz vznikl v letech 1978–1984 a do jeho výbavy patřila například litá kola, specifické nárazníky, jiná zpětná zrcátka, střešní okno, kazetový přehrávač a třeba i zatmavená skla. Zahraniční trhy však pro značku Škoda neznamenal jen technické a konstrukční výzvy, ale dokázaly přichystat i nejedno překvapení, které si vyžádalo improvizaci na poli marketingu. Například ve Francii se Škoda 105 musela kvůli sporu s jedním domácím konkurentem o chráněné pojmenování prodávat pod upraveným typovým označením 1050.

I v novodobé historii mladoboleslavská automobilka vyrábí modely, které jsou často zcela odlišné od tuzemské či evropské nabídky. Aktuálně je to nejvíce viditelné v Indii, kde u zákazníků bodují modely **Kushaq**, **Slavia** či **Kylaq**. Tato vozidla jsou navržena a vyladěna tak, aby zvládala náročné provozní podmínky, a jsou přizpůsobena potřebám a očekáváním tamních zákazníků, například s ohledem na jejich estetické preference. Pro čínský trh byly navrženy také speciální varianty, včetně modelu Octavia Pro s prodlouženým rozvorem a SUV ve stylu kupé Kamiq GT a Kodiaq GT.



SKOPAK



KAMYONET



KAMIQ GT



KUSHAQ



Příznivci a muzea

Příznivci a muzea ve světě

Škodovka má fanoušky kolem celého světa – a někteří z nich jí věnují celý svůj život. Sbírky, kluby i malá muzea věnovaná značce najdete i tam, kde byste je nečekali. Škoda se objevila i v garážích známých osobností – od modelek po komiky. V této souvislosti stojí určitě za připomínku atraktivní spojení úřadující Miss America Charlotte Sheffieldové s elegantním kabrioletem Škoda 450, který byl předchůdcem ikonického modelu Felicia. Při svém debutu na autosalonu v Londýně 1957 se její přítomnost na stánku Škoda postarala o pořádný rozruch. I díky tomu se nakonec podařilo do USA vyvézt více jak čtyři stovky tohoto vozu.

Kouzlu historických automobilů propadla i bývalá britská velvyslankyně v Česku Jane Thompsonová, která si hned po nástupu do funkce zakoupila bleděmodrou Škodu 1000 MB z roku 1968 a během svého působení ji v letech 2013 až 2018 hojně využívala k cestování. Raritou samozřejmě byla i skutečnost, že byl vůz vybaven diplomatickými značkami. Volanty různých modelů značky Škoda svíraly i jiné známé osobnosti. Třeba Jaromír Jágr jezdil v roce 1991 se Škodou Favorit, britský herec a komik Rowan Atkinson (alias Mr. Bean) byl zachycen, jak usedá do své Škody Superb a za téměř legendární je považováno i účinkování vozu Škoda Yeti ve světoznámém pořadu Top Gear, kde jej charizmatický moderátor Jeremy Clarkson podrobil doslova zkoušce ohněm a střechu zatížil přistáním vrtulníku.

Fanouškovská základna značky Škoda je skutečně celosvětová a různé kluby soustředěné třeba jen kolem konkrétních modelů najdeme kromě víceméně všech evropských států například také v Indii (Skoda Fan Club – India) či Kolumbii (Amigos del Club Škoda Colombia).

Zajímavá muzea Škoda

Kromě hlavního Škoda Muzeum v Mladé Boleslavi a několika regionálních českých sbírek najdeme muzea věnovaná historii značky Škoda i v dalších částech světa.

Slovensko: Škoda Classic Cars Museum

Menší, ale o to cennější sbírka v Trenčíně potěší každého milovníka veteránů. Obsahuje totiž automobily s rokem výroby 1929 až 1951 s důrazem na legendární modelovu řadu Popular, přičemž součástí kolekce je i Škoda Popular Sport Special – jedno ze dvou dochovaných aut na světě.



Německo: 1. Deutsches Skoda Museum

Ve vesnici Stiebritz mezi Lipskem a Erfurtem se ukrývá rodinné muzeum s přibližně padesáti historickými vozy Škoda. Nejstarším je Škoda Popular z roku 1938, nejmladší Škoda Favorit (1992). Za skutečný unikát lze považovat Škoda Garde Kabrio od firmy Heinze, která byla vyrobena pouze ve třech exemplářích.



Dánsko: Škoda Museum Danmark

V nádherných prostorách tradiční dánské architektury se zasadil prodejce vozů Škoda o zřízení muzea věnovaného této značce. Najdete jej v obci Glamsbjerg nedaleko Odense a i zde je nejstarším exponátem Škoda Popular z roku 1937. Ostatně, Škoda má v Dánsku historicky dobré jméno a už od roku 1974 tam funguje také oficiální klub.



Austrálie: Skoda and Tatra Museum

Zhruba dvě stovky kilometrů západně od Sydney leží městečko Oberon, kde skupina nadšenců provozuje malé muzeum věnované československým značkám. Zajímavé je, že vzniklo teprve v roce 2019 a byť jsou k vidění spíše jen jednotlivé kusy mladoboleslavské historie než ucelená tematická sbírka, přidává si tím Škoda další špendlík na mapě světa, kterým dává najevo svůj význam.



1925–1945: Meziválečné období a znárodnění



Víte, že ...



...značka Škoda je nejprodávější značkou na našem trhu nepřetržitě již od roku 1936, kdy dosáhla tržního podílu 27,1 %?

Meziválečné období přineslo pro výrobu automobilů Škoda turbulentní časy. Na jedné straně se podnik se silným kapitálovým zázemím plzeňské Škodovky zdatně rozvíjel, důkazem je výstavba hal pro nový moderní formát produkce – pásová výroba vládla světu a přinesla zlevnění automobilů i do meziválečného Československa. Na straně druhé však svět ve 30. letech minulého století zasáhla hospodářská krize, která měla samozřejmě přímý vliv i na průmysl a odbyt automobilů. Smutným okamžikem se stal také odchod dvou otců zakladatelů – Václav Laurin zemřel v prosinci roku 1930, o osm let později svět opustil v srpnu 1938 i Václav Klement. Konec třetí dekády 20. století pak přinesl nad Evropu temná mračna, která vyústila ve vojenský konflikt takových rozměrů, které svět do tehdejších dob nezažil.

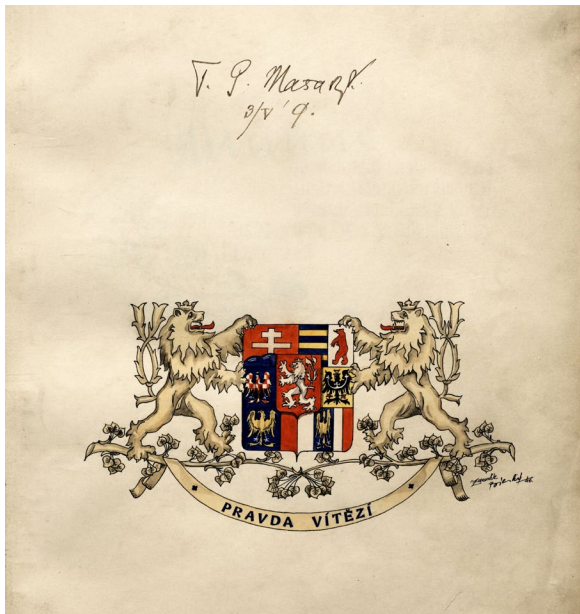
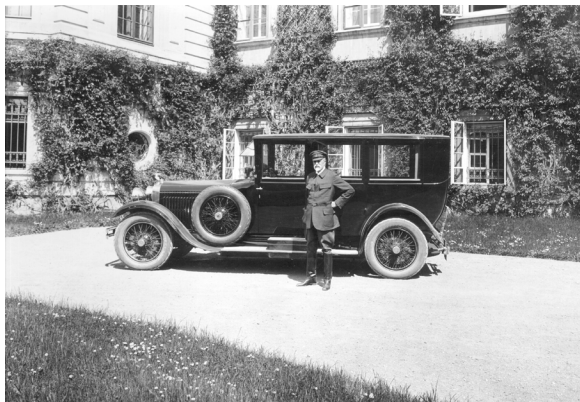
Škoda těmto, výzvám zdatně čelila a možná právě zde se formovala schopnost rychlých a účinných řešení, která společnost charakterizují dodnes. Flexibilnímu rozhodování pomohlo vyčlenění automobilky ze Škodových závodů, když se v roce 1930 závod v Mladé Boleslavi stal součástí Akciové společnosti pro automobilový průmysl (ASAP). Samostatnost si však automobilka moc dlouho neužila - do jejího výrobního programu totiž zasáhla 2. světová válka. Po jejím konci pak automobilku stejně jako ostatní československý průmysl čekalo znárodnění.



1926

ŠKODA HISPANO SUIZA PRO T. G. MASARYKA

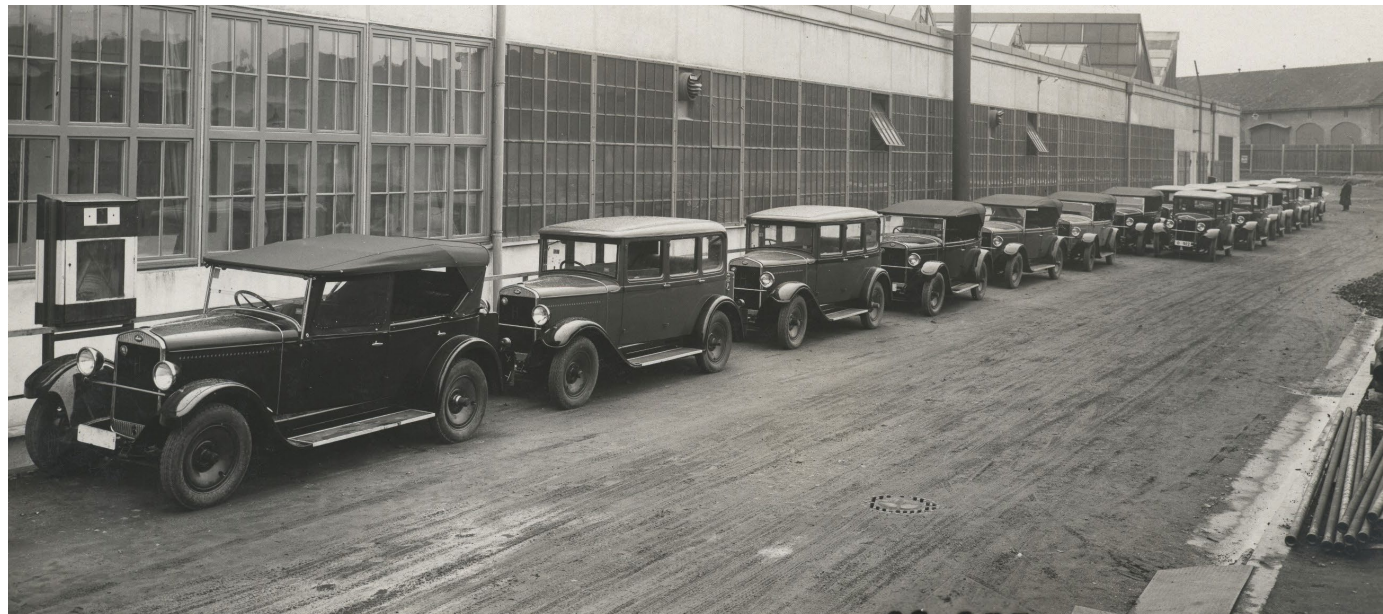
Na základě licence vyhlášené francouzsko-španělské společnosti Hispano-Suiza vznikla v letech 1926-1929 série sta luxusních limuzín s délkou 5,5 metru poháněných řadovým šestiválcem o objemu 6,6 litru. Zcela první vyrobený exemplář byl **dodán pro reprezentační účely Kanceláře prezidenta republiky** a T. G. Masaryk jej využíval až do roku 1936.



1929

PÁSOVÁ VÝROBA V NOVÝCH TOVÁRNÁCH

Po dokončení výstavby nové karosárny a haly tzv. mechaniky, jež byla zprovozněna koncem roku 1928, zahájila Škoda v Mladé Boleslavi pásovou výrobu na úrovni tehdejší světové špičky. Při třisměnném provozu byla kapacita linky až 85 vozů denně.



1930

OSAMOSTATNĚNÍ AUTOMOBILOVÉ DIVIZE

S platností od 1. ledna 1930 dochází v rámci struktur plzeňských Škodových závodů k vyčlenění samostatné automobilové divize pod názvem Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Ředitelem mladoboleslavského závodu se stává Ing. Karel Hrdlička. Společnost tou dobou zaměstnává 3750 dělníků a 500 úředníků.



1934

LIDOVÝ AUTOMOBIL ŠKODA 418 POPULAR

V reakci na hospodářskou krizi a s tím spojenou poptávkou po úsporných, avšak spolehlivých a hlavně cenově dostupných vozech, představuje 7. dubna na **pražském autosalonu Škoda svůj model Popular** s čtyřválcem o objemu 903 cm³ a výkonu 18 koní. Vůz s lehkým páteřovým rámem je dostatečně robustní a poskytuje i na rozbitých cestách vysoký komfort i solidní jízdní vlastnosti. Právem jej lze označit v dané době za klíčový pro další modelovou ofenzivu značky. Ta zahrnovala komfortnější model Škoda 420 Rapid a od října 1936 i reprezentativní vůz Superb a o něco menší Favorit.



1939

STO AUT VOJENSKÉ VÝROBA

Mimořádně složité období po Mnichovské dohodě v roce 1938 a okupaci Československa v březnu 1939 se samozřejmě nevyhnulo ani mladoboleslavské automobilce. Její výrobní program záhy přešel od postupného utlumení civilní výroby k výrobě pro potřeby válečného průmyslu (např. nábojnice, křídla letounů či třeba různé automobilové komponenty i pro vozy cizích značek).



1945

ZNÁRODNĚNÍ A DIREKTIVNÍ VÝROBA

Euforii z konce druhé světové války postupně střídá realita poválečné obnovy zničené země. K její obnově mají přispět reformy a centralizace hospodářství následované dvouletým plánem, a tak i v Československu dochází k masivnímu znárodňování, kterému se nevyhnuly ani továrny v Mladé Boleslavi. Ministerstvo průmyslu pak koncem roku stanovilo novou strukturu, jak bude rozvržení výrobního procesu aut v Československu vypadat. Z linek tak **bude sjíždět Škoda 1101.**

100 000



Tolik bylo v roce 1930 v Československu registrováno automobilů. Vozy značky Laurin & Klement a Škoda tvořily 26 % všech osobních vozů v Československu. Stupeň motorizace, který vyjadřuje na kolik obyvatel připadá jedno vozidlo, byl u nás 1:147.



Kolem světa za 97 dní

Tmavomodrý polokabriolet Škoda Rapid se první srpnový den roku 1936 úspěšně vrátil z úctyhodné výpravy. Od standardního provedení se expediční vůz o prý nezvýšeném výkonu 31 koní (26 kW) lišil prakticky jen předimenzovanými terénními pneumatikami, dvojicí palivových nádrží (48+60 l), akumulátorů a klaksonů, dále světlomety do mlhy, radiopřijímačem a zdvojením zapalováním magnetem Scintilla Vertex. Lůžková úprava umožnila dvoučlenné posádce jízdu nonstop. Indiciátorem a vedoucím výpravy byl pražský podnikatel a cestovatel Břetislav Jan Procházka. Druhým řidičem, navigátorem a sponzorem se stal jeho kamarád Jindřich Kubias, spolumajitel uzenářské firmy z východočeského Vamberku.

Škoda Rapid odstartovala 25. dubna 1936 z Prahy. Přes Německo, Polsko, Litvu a Lotyšsko pokračovala do Sovětského svazu. Jízdu komplikovaly obtíže s navigováním a řada terénních úseků, přesto se za sedm dní a nocí podařilo ujet 3260 km. K zastávkách na trase Moskva – Tula – Charkov – Rostov – Derbent - Baku patřila také ruská Kaluga. Po lodní přepravě přes Kaspické moře následoval přesun Íránem, kde polokabriolet odolal i náporu písečné bouře. Trasu Kvéta – Dillí – Bombaj bylo třeba zvládnout nonstop jízdou za tři dny. Z Indie následovala plavba na Srí Lanku, dále přesun přes Malajsii a Singapur, další plavba přes Hongkong a Šanghaj do japonského Kóbe a po mezipřistání přesun na Honolulu. Po první návštěvě servisu značky Škoda v iránském Teheránu následovala další odborná kontrola až v San Francisku. Zbýval přesun „coast to coast“, ze západního na východní pobřeží USA: až do New Yorku přes Salt Lake City, Omahu, Chicago a Pittsburg. Oněch 5300 km Rapid absolvoval – včetně všech zastávek - v čase 100 hodin a 55 minut. Z francouzského přístavu Cherbourg dojela Škoda přes Paříž a Norimberk do Prahy, podle kalendáře 97 dní od startu, s bilancí 27 700 km a průměrnou spotřebou 10,2 l na 100 km.





Olympijské putování za polární kruh

Věděli jste, že střídání olympijských her ve dvouletém cyklu má poměrně krátkou tradici? Až do roku 1924 byly pořádány výhradně letní olympiády, tehdy k nim poprvé přibýly zimní hry.

V rámci propagace uspořádalo Olympijskou hvězdicovou jízdu do Berlína, k níž se přihlásila i čtveřice českých mladíků. Hlavní postavou byl třiadvacetiletý student práv Vladimír Štůla. Do stříbrně šedého sedanu Škoda Rapid s ním usedli ještě Bohumír Pokorný (pokladník, fotograf a krejčí výpravy), Bohumil Zahradník (ubytovatel, tiskař) a Ladislav Týra (navigátor, mechanik a kameraman). Na sever se vydali 25. června 1936, za finančního přispění automobilky. Obdrželi od ní dvacet tisíc korun, zhruba dvě třetiny hodnoty nového Rapidu.

Tehdy populární hvězdicové jízdy pobízely k výběru místa startu co nejvzdálenějšího od cílové destinace. Ovšem ne libovolného, nýbrž zvoleného ze seznamu v propozicích. Dne 12. července 1936 se Rapid probojoval do nejsevernějšího bodu své cesty, finského (nyní ruského) přístavu Liinahamari na břehu Severního ledového oceánu. Závěrečných 868 kilometrů „Velké arktické silnice“ prý auto překonala jízdou nonstop.

Po dni volna se přátelé vydali zpět na jih, přičemž ve městě Tormio na švédsko-finské hranici se teprve oficiálně zapojili do hvězdicové jízdy.

Trasa je vedla do Helsinek, odtud přešli lodí na pobřeží Estonska, načež přes Lotyšsko a Litvu dosáhli tehdejší německé hranice. V Königsbergu, nyní ruském Kaliningradu, absolvovali první průjezdní kontrolu a cestou do Berlína nasbírali potřebná razítka v dalších šesti kontrolních bodech, které od sebe dělilo vždy alespoň 250 kilometrů.

Před německou metropolí se šestnáctipalcové diagonální pneumatiky Rapidu, dosahujícího v sériovém provedení rychlosti až 100 km/h, začaly odvalovat po dráze slavné závodní trati Avus - jinak části výpadovky na Postupim. Stejnou trasou později vedl olympijský maraton.

Až den po průjezdu cílem, po návratu do Prahy, se posádka dozvěděla výsledek hvězdicové jízdy: obsadila druhé místo za Němci startujícími z Atén. Ale když se 3. srpna Vladimír Štůla v Berlíně zúčastnil oficiálního ceremoniálu, překvapeně převzal zlatou medaili a stříbrný pohár pro faktického vítěze soutěže, v níž 160 vozů reprezentovalo 22 národů.

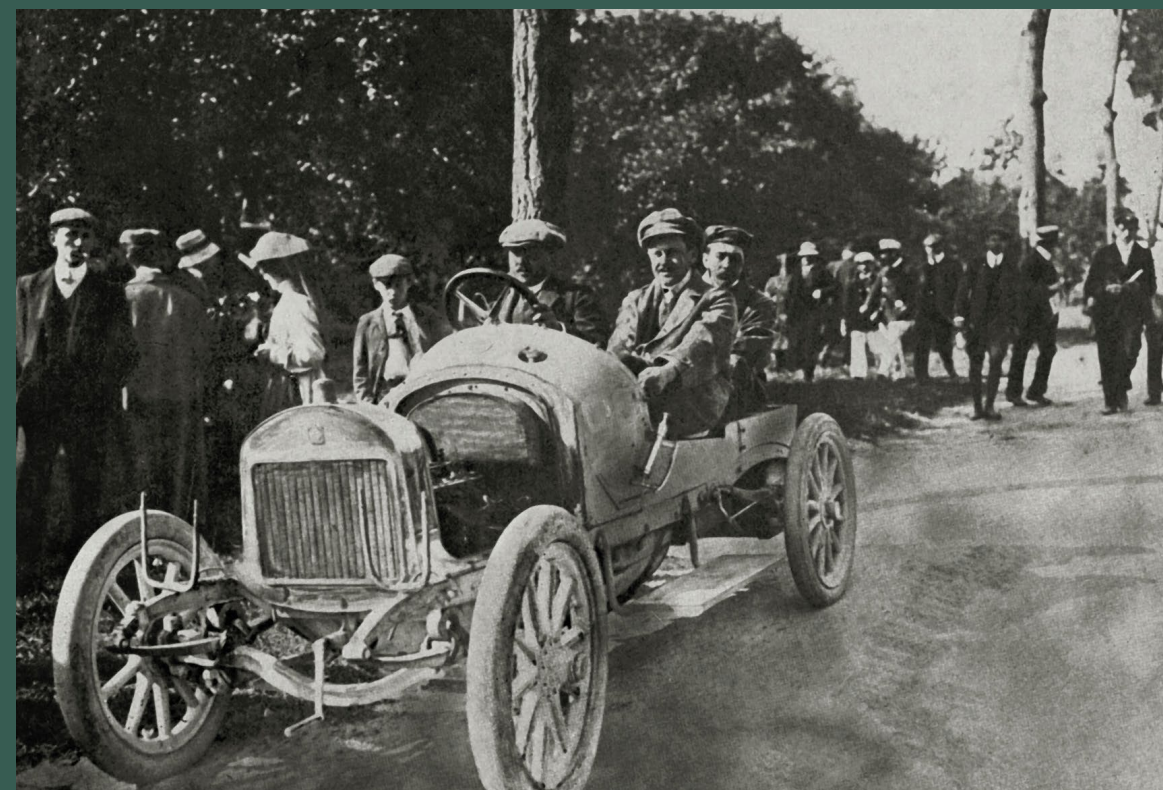
Honba za rekordy

Neustálé posouvání možného má značka Škoda hluboko v genech. Dokazuje to i nespočtem úspěšných pokusů o překonání rekordů, jimiž stanovila nové mety pro ostatní či realizací originálních až bláznivých nápadů, které ale leckdy nakonec také skončí v Guinessově knize rekordů.

Víte, že ...



...Škoda je díky partnerství s mistrovstvím světa v ledním hokeji zapsána v Guinessově knize rekordů i jako firma s nejdelším hlavním sponzoringem v historii všech mistrovství světa? Letos v květnu byla sponzorem této prestižní mezinárodní sportovní události již po 32.



1908

118,72 km/h na okruhu Brooklands

S cílem prokázat kvalitu mladoboleslavských vozů i náročným zákazníkům ve Velké Británii vyráží odhodlaná skupina v čele s Václavem Klementem na **rychlostní okruh Brooklands**. Po několika opakovaných pokusech a výměně Alexandra „Saši“ Kolowrata za lehčího řidiče Otto Hieronima dosáhl vůz Laurin & Klement FCS rychlostního průměru na jednu míli 118,72 km/h – nový rychlostní rekord ve třídě čtyřválcových motorů s vrtáním do 86 mm!



2011

Nejrychlejší Škoda všech dob na solných pláních Bonneville

Fascinující honba za nejvyšší rychlostí je nikdy nekončící proces a neustále se objevují nové způsoby, jak překonávat stávající rekordy. Přesně tímto způsobem uvažoval i britský importér vozů Škoda, když vzal na solné pláně vyschlého jezera Bonneville v Utahu extrémně upravenou Octavii RS. Její výrazně a pečlivě vyladěný dvoulitrový motor TFSI dosáhl výkonu 550 koní, což ve výsledku přineslo dosažení maximální rychlosti 365,450 km/h. Vozu tak právem náleží titul “Nejrychlejší Škoda všech dob”.



2018

Jak se chytá šíp v rychlosti 215 km/h?

Teoreticky to vypadá snadné – rakouská olympionička v lukostřelkyně Laurence Baldauffová vystřelí šíp na 70 metrů vzdálený terč a trenér bojových sportů Markus Haas jej ze střešního okna vozu Škoda Octavia RS, který hrdě nosí logo s okřídleným šípem, **chytí za letu holou rukou**. Jenže 68 cm dlouhý šíp letí rychlostí 215 km/h a Marcus má na jeho chycení časové okno přibližně půl sekundy! Synchronizovaný koncert lidského umu a špičkové automobilové techniky dopadl na jedničku. Vždyť žádný bláznivý nápad přece není natolik šílený, aby nestál za zkoušku, ne?



2018

Nejrychlejší SUV v Zeleném peklu

Severní smyčka ikonického okruhu Nürburgring, přezdívaná **Zelené peklo**, je většinou vyhrazena čistě sportovním vozům. Přesto se na ni odvážila i první generace Škoda Kodiaq RS 2.0 TDI s výkonem 239 koní, za jejíž volant usedla Královna okruhu Sabine Schmitz. Cíl? Stanovit na 21kilometrovém okruhu rekord. Výsledným časem 9 minut 29 sekund a 84 setin se to podařilo. Kodiaq RS je nejrychlejší sedmimístné SUV na Nordschleife!



2023

Nejdelší drift na světě

Během jediného pokusu si Škoda Enyaq RS vysloužila dva zápisy do Guinessovy knihy rekordů. Na zamrzlém švédském jezeře Stortjärnen si totiž vůz z Mladé Boleslavi připsal nejen rekord za **nejdelší nepřetržitý drift** na ledě díky ujeté vzdálenosti 7,351 km, ale zároveň získal i rekordní zápis pro kategorii elektromobilů. V náročných zimních podmínkách a během 15 minut a 58 sekund rekordní jízdy objel oválnou trať celkem 39krát. Během jízdy dosáhl maximální rychlosti 48,69 km/h, v nejpomalejším bodě se pohyboval rychlostí 31,64 km/h.

Škoda Muzeum

Svět Škoda Muzea

Počátky budování sbírek mapujících vývoj značky Škoda sahají až do 60. let minulého století. Novodobá éra odstartovala v roce 1995. U příležitosti 100. jubilea založení společnosti Laurin & Klement bylo v historických výrobních budovách otevřeno moderně koncipované Škoda Muzeum. O 17 let později prošlo kompletní modernizací a od té doby se těší rostoucímu zájmu – v únoru 2025 přivítalo jubilejního čtyřmiliontého návštěvníka!

Vloni si atraktivní expozice prohlédlo 212 461 zájemců o historii motorismu, což představuje meziroční nárůst o více než 5 %. Více než poloviční podíl přitom dlouhodobě připadá na zahraniční hosty. Tomu je přizpůsobeno trojjazyčné provedení stálých i krátkodobých výstav v češtině, angličtině a němčině. Od poloviny května 2025 až do 11. ledna 2026 je tu mimo jiné k vidění reprezentativní přehlídka hlavních milníků i řady zajímavostí ze 130leté historie firmy. Kromě infopanelů, tří desítek vystavených automobilů a interaktivní mapy rozvoje hlavního závodu je pro návštěvníky připraven také přehled 125 let vývoje a výroby motorů v Mladé Boleslavi.



Víte, že ...



... pro Škodováký zůstává muzejní budova „Bronzákem“? Byla totiž postavena před první světovou válkou, a to pro výrobu vznětových motorů systému Brons. Počátkem 50. let tu vznikaly formy na lisování prvních škodováckých celokovových karoserií a nyní je autentický prostor využíván Škoda Muzeem.

130
LET

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

© Škoda Auto a.s.