

Š K O D A

130
L E T

NEWSLETTER Č. 3

Škoda a design



CO VÁS ČEKÁ PŘÍŠTĚ

Škoda a technika

JIŽ VYDÁNO

Škoda a svět

Škoda a lidé

Škoda a design

Tradice dobrého vkusu

Nad autory původního designového jazyka éry Laurin & Klement (1905–1925) i prvních desetiletí pod značkou Škoda visí velký otazník, protože stáli skromě v pozadí úspěchu české značky.

Profese automobilového designéra se od práce konstruktéra a technologa výroby karoserií oddělila až ve druhé polovině 20. století. Ale i později využívala řada světových automobilek služeb externích průmyslových designérů, renomovaných sochařů či grafiků. Zejména v 50.–90. letech minulého století dominovala italská designerská studia. Původní návrh sedanu Škoda 720 ID (1969) mladého Giorgetta Giugiaro se sice z politických důvodů v sérii nerealizoval, zato Škoda Favorit (1987) byla nejmodernějším vozem Východního bloku i díky designu týmu Nuccio Bertoneho.

Další vývoj již probíhal v rámci koncernu Volkswagen, jehož součástí je Škoda od roku 1991. Silné zázemí a bohaté zkušenosti strategického partnera umožnily vytvořit samostatné oddělení Škoda Design. V jeho čele se za více než tři desítky let vystřídal pět výrazných osobností, které postupně formulovaly nezaměnitelný designový jazyk značky.

Škoda urazila za 130 let existence obrovský kus cesty. Současný designový jazyk Modern Solid, v sériové produkci poprvé uplatněný na modelu Elroq (2024), je výsledkem práce více než 150 specialistů tří desítek národností. Umí osobitě skloubit často protichůdné nároky na estetiku, funkčnost, možnosti výroby i legislativu.



„Věnujme pozornost voiturettě Laurin a Klement! Vzhled její jest jedním slovem hezoučký, linie elegantní; jest to dokonalé malé vydání velkých vozů. Prodloužená, nízká a velmi pohodlná.“

Vilém „Henry“ Heinz, novinová recenze L&K Voiturette A, prvního automobilu z Mladé Boleslavi (1905)



„Co charakterizuje dobrého designéra? Zvědavost ve všech aspektech života a dobrá intuice. U všeho, co děláme, se snažíme vyvolávat emoce a nebýt průměrní.“

Oliver Stefani, šéfdesignér Škoda Auto



Koncepty a studie

Veřejně prezentované studie a koncepty, zhmotnění vizí budoucích sériových vozů Škoda, mají velmi dlouhou tradici. Nikdy přitom nešlo o samoučelné „umění pro umění“, i výrazně futuristické prototypy bez přímých nástupců posouvaly vývoj v oblasti designu, aerodynamiky a technické koncepce značky Škoda.

Ciao Škoda!



Prezentace konceptů, studií, ale i stylově vytříbených sériových automobilů rozhodně nemusí být spojena jen s tradičními autosalony nebo virtuálním prostorem. Důkazem je dubnová světová premiéra nejsportovnějšího kompaktního SUV značky Škoda, modelu Elroq RS. A to na italské půdě, v rámci proslulé výstavy Milan Design Week.

„Myslím si, že Škoda je vyváženou značkou. Je jako kus oblečení, který můžete nosit pořád, protože v něm můžete být elegantní, ale i sportovní, připraveni na večer s přáteli, ale i na pracovní schůzku,“ vystihl styl značky Marcantonio, umělec a autor soch v expozici automobilky Škoda.



1935

Škoda 935 Dynamic

Nejprogresivnější automobilky začaly už před druhou světovou válkou experimentovat s aerodynamikou. Elegantně zaoblené proudnicové linie, napodobující tvar vodní kapky obtékané proudem vzduchu výrazně snižovaly odpor vzduchu. To umožnilo zvýšit rychlost jízdy, snížit spotřebu paliva i hlučnost – nemluvě o menším ostříku karoserie nečistotami. Dvoulitr Škoda 935 Dynamic se čtyřválcovým „boxerem“ za zadními sedadly dostal elektromagnetickou převodovku s předvolbou a ve své době ohromoval tempem 130 km/h. Jediný vyrobený exemplář je dnes opečovávaným klenotem sbírky Škoda Muzea.



1969

Škoda 720 ID

Po zavedení výroby vozů s motorem vzadu (Š 1000 MB, 1964) se pracovalo i na modelech vyšší třídy s klasickou koncepcí. V únoru 1969 se podařilo pro spolupráci získat progresivní turínské studio ItalDesign (ID), o rok dříve založené teprve třicetiletým stylistou Giorgettem Giugiarem. Vycházející hvězda automobilového designu navštívila Mladou Boleslav v dubnu 1969 a do konce srpna Giugiarův tým ve spolupráci s automobilkou dovedl projekt od skic po funkční vzorek vozu Škoda 720 ID. Mimořádně elegantní sedan 4,4metrové délky dosahoval na 14palcových kolech rychlosti 157 km/h. Z politických a ekonomických důvodů, zejména po invazi vojsk pěti socialistických států do Československa, bohužel zůstalo jen u několika prototypů.



1976

Škoda Buggy typ 736

V Mladé Boleslavi vznikla i řada vozů pro volný čas, zábavu a radost z hezkých letních dní. Jedním z nich byl model Buggy typu 736 s technikou sedanu Škoda 110, který navázal na vítězné autokrosově speciály Škoda z počátku 70. let. „Osobní bezdveřový kabriolet“ s jedenáctistovkou o výkonu 45 koní (33 kW) byl v terénu velmi obratný. Poslední z pěti kusů vznikl v roce 1975. Na jejich výrobě se podíleli učni firemního odborného učiliště v Mladé Boleslavi, autorem designu byl interní stylist Josef Čech.



1993

Škoda Favorit Fun

Za historicky první showcar, tedy studii jen pro výstavní účely, u níž se nepředpokládalo bezprostřední zavedení do výroby, je považován model Škoda Favorit Fun. Vůz pro volný čas vznikl po začlenění Škody do koncernu Volkswagen, pod taktovkou Brazilce Güntera Karla Hixe. Favorit Fun vzbudil zaslouženou pozornost, brzy byla zákazníkům nabídnuta sériová verze odvozená od nástupnického modelu: Škoda Felicia Fun (1997), která zaujala řadou neotřelých řešení.



2003

Škoda Roomster

Na zářijovém autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem zazářila studie rodinného vozu kategorie MPV s vynikajícím využitím obestavěného prostoru a vzdušným variabilním interiérem. Roomy (anglicky prostorný) a přitom sportovní styl (jako roadster) inspiroval označení studie Roomster, jen o něco delší než tehdejší generace Fabie, přitom skoro o 80 mm širší než dobový Superb. Dozadu se nastupuje jedinými posuvnými dveřmi na pravoboku – to aby zvláště děti nevkočily do silničního provozu. Po zcela rovné podlaze se zadní sedadla podélně posouvají až o 750 mm, otočení předních křesel vytvoří konferenční uspořádání. Finální Škoda Roomster se začala vyrábět tři roky po debutu studie.



2007

Škoda Joyster

Podzimní premiéru si v Paříži odbyla studie Škoda Joyster, zdroj radosti (joy) ve volném čase. Pod panoramatickou střechou se nacházela čtyři samostatná anatomická sedadla, pasažéři by jistě ocenili spoustu odkládacích prostor. Spodní díl zadních dveří měl dvoustupňový systém otevírání, první část prodlouží podlahu zavazadelníku. Z vnitřní strany víka jednou rukou vyklopíte druhý stupeň do podoby dvoumístné lavice s nosností až 150 kg. Boxy instalované na zadní straně předních sedadel lze díky integrovaným popruhům použít jako batohy.



2022

Škoda Vision 7S

Konceptem velkého plně elektrického SUV s názvem Vision 7S Škoda poprvé představila nový designový jazyk Modern Solid. Pětimetrová Škoda Vision 7S se sedmi sedadly ve třech řadách je jako stvořená na dlouhé cesty, za prací či s rodinou. Ve výplních dveří jsou zabudovány interaktivní plochy s barevným světlem prosvítajícím skrz látku. Na ten lze psát prstem třeba krátké poznámky nebo zabavit děti kreslením. Ke specialitám interiéru patří integrovaná dětská autosedačka umístěná na nejbezpečnějším místě – ve středové konzole, prodloužené až k druhé řadě sedadel. Cestující v ní tak mají dítě vždy na očích, řidič a spolujezdec mohou nejmenšího cestujícího sledovat pomocí kamery.



2025

Škoda Vision O

S modelem Vision O představila Škoda nedávno elektrifikovanou budoucnost své dlouholeté tradice modelů Combi a začlenila do něj novou generaci svého designového jazyka Modern Solid. Okno do blízké budoucnosti oblíbených vozů kombi, kde je Škoda na evropském trhu jasným lídrem. Karoserie spojující přednosti osobního a užitkového vozu určuje hlavní přednosti konceptu Škoda Vision O.

Nový koncept vozu ukazuje, jak Škoda při navrhování nového vozu uplatňuje svůj přístup „zákazník na prvním místě“. Byl vyvinut s ohledem na vnitřní prostor – zcela z pohledu zákazníka. Interiér modelu Vision O klade důraz na prostor, komfort a intuitivní funkčnost, jeho vyváženou estetiku podtrhují čisté, přehledné povrchy. Velký důraz je kladen na recyklované a obnovitelné materiály, které podporují principy cirkulární ekonomiky. Písmeno „O“ symbolizuje princip cirkularity, snahu o udržitelný přístup k mobilitě s důrazem na recyklaci a opětovné použití materiálů. Vůz vyniká výrazným designem, který posunuje designový jazyk Modern Solid na další úroveň. Elegantní a sebevědomý showcar upoutá aerodynamicky tvarovanými křivkami, plynulou linií střechy a výrazně skloněným čelním sklem.



Oddělení Škoda Design

Kontinuitu 130 let vývoje značky symbolizuje i samotné sídlo oddělení Škoda Design v secesní vile z roku 1890, stojící na břehu Jizery. Další z pracovišť sídlí na Masarykově nábřeží v centru Prahy. S designery pochopitelně spolupracují i další oddělení a zástupci značky, věnující pozornost specifickému vkusu a potřebám zákazníků. Celkem asi 150 členů týmu šéfdesignera Olivera Stefaniho pochází z více než tří desítek zemí světa. I díky tomu se dlouhodobě daří vytvářet jedinečné atraktivní produkty, které si získávají uznání na více než 100 národních trzích.

Po většinu své historie se mladoboleslavská značka spoléhala na kreativitu a kompetenci interních stylistů. Nevyhýbala se však ani spolupráci s renomovanými zahraničními tvůrci. Přesto byl design v období státního vlastnictví automobilky dlouho přehlížen a podceňován. . Od roku 1984 se mu v mladoboleslavském závodě věnoval pouze dvoučlenný tým, vedený Václavem Capouchem. Další jednotlivci s výtvarným citem působili v Kvasínách a Vrchlabí.

Po začlenění značky Škoda do koncernu Volkswagen v létě 1991 začal budovat samostatné oddělení designu Brazilec Günter Karl Hix. Tehdy už ve dvou místnostech Škoda Designu pracovalo kolem tuctu lidí. První modeláři, kteří českým kolegům předávali know how, pocházeli z Nového Zélandu a Velké Británie. Místo dnešní virtuální reality dominovaly hliněné modely v měřítku 1:5 či – podle zvyklostí ve VW – 1:4, později čím dál častěji 1:1. Ve skutečné velikosti byly obří fólie, na něž se pomocí speciálních lepicích pásek ztvárňovaly pohledy na vůz: před, zad, bokorys a půdorys, základ pro tvorbu výkresové dokumentace.

Víte, že ...



... v českých závodech Škoda Auto se pije „palivo zvědavosti“ z kávových zrn vypěstovaných, upražených a zabalených v souladu s principy udržitelnosti? „Curiosity Fuel“ má navíc přesah přímo do výroby. V souladu s principy oběhového hospodářství se využijí i slupky kávových zrn. Automobilka ve spolupráci s dodavatelem, společností Bader, vyvinula proces, při němž se tento sekundární produkt používá k činění kůže pro potahy sedadel modelů Škoda Octavia a Kodiaq ve výbavovém stupni Suite. Podobných příkladů je více, například kůže pro model Škoda Superb ve verzi Laurin & Klement je činěna pomocí odpadní vody po zpracování oliv.

Novodobí šéfdesignéři Škoda Auto



1993–1998

Dirk van Braeckel

* 1958 v belgickém Deinze
Alma mater: Royal College of Art

Kromě studia elektrotechniky absolvoval design na prestižní londýnské Royal College of Art. Ve skupině Volkswagen pracoval od roku 1984 pro prémiovou značku Audi jako designér exteriéru. O šest let později mu šéf koncernu Ferdinand Piëch nabídl možnost definovat nový designový jazyk připravované řady vozů Škoda. Van Braeckelův tým stojí za milníky jako byla první generace vozů Škoda Octavia (1996) a Octavia Combi (1998) či Škoda Fabia (1999). Od roku 1999 pokračovala úspěšná kariéra Dirka van Braeckela u britské značky Bentley, krátce předtím začleněné do rodiny VW.

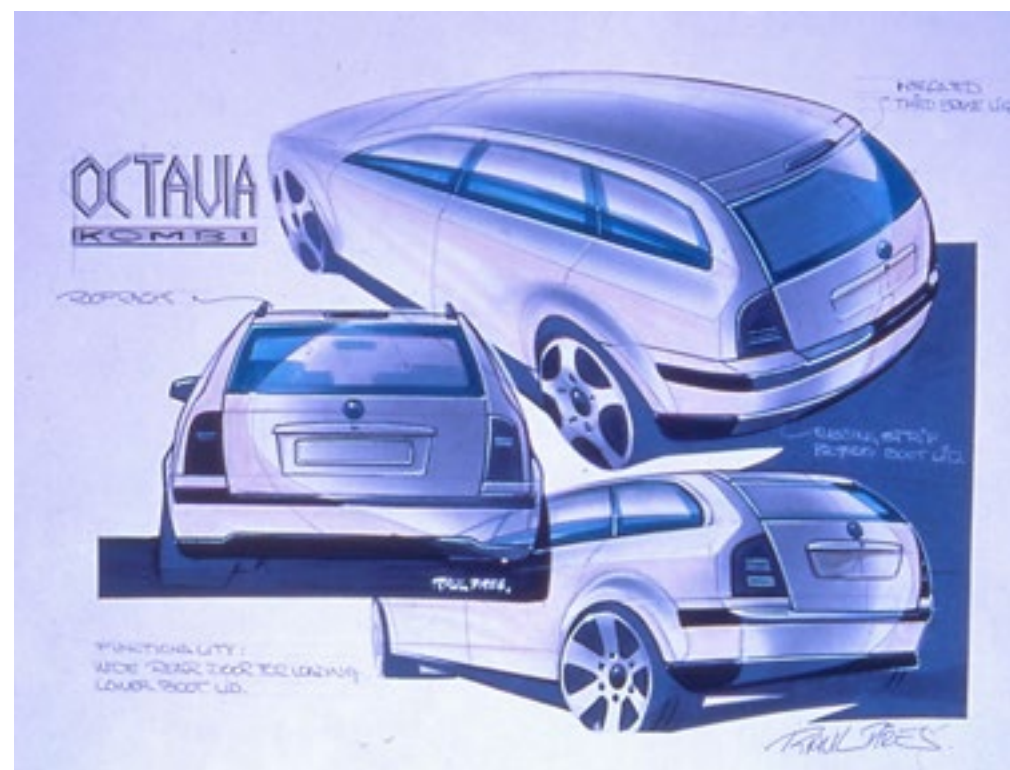


2000–2006

Thomas Ingenlath

* 1964 v německém Krefeldu
Alma mater: Royal College of Art

Také Thomas Ingenlath začínal v rámci wolfsburského koncernu u značky Audi, odkud v roce 2000 přešel do vedení týmu mladoboleslavských designérů. Jeho autorský rukopis nese první generaci řady Superb (2001), vyráběná s karoserií sedan, ale také odvozená studie kupé Tudor (2002), hvězda tehdejších autosalonů. Výraznou stopu v historii značky zanechala i Octavia II (2004), budoucnost předznamenaly koncepty Roomster (2003) a Yeti (2005). Thomas Ingenlath rád „maluje světlem“, to on navrhl nezaměnitelná červená C, zářící v zadních světlících vozů Škoda.





2005–2007

Jens Manske

* 1962 v německém Hamburku
Alma mater: Royal College of Art

Jens Manske nastoupil do čela oddělení Škoda Design po úspěšné kariéře hlavního designéra Mercedes-Benz. Jeho tým dal podobu druhé generaci řad Fabia (2007) a vlajkové lodi značky Škoda Superb (2008). Superb II zaujal mimo jiné důmyslným spojením předností sedanu a liftbacku. Manskeho éra je spojena také s designem výrazných výstavních konceptů, jako byla Škoda Joyster (2006). Jens Manske po odchodu z Mladé Boleslavi pokračoval ve své kariéře pro koncern Volkswagen, tentokrát však v Severní Americe.



2008–2017

Jozef Kabaň

* 1973 ve slovenském Námestove
Alma mater: Royal College of Art

Již v prvním ročníku studia v Bratislavě se Kabaň umístil v designérské soutěži pro značku Škoda druhý, ve dvaceti letech nastoupil k VW. Pracoval pro Bugatti a Audi, v únoru 2008 stanul v čele Škoda Designu. Formuloval nový designový jazyk, inspirovaný mimo jiné českým broušeným křišťálovým sklem. Připomeňme jeho koncept Vision D (2011), třetí generace Octavia (2013) a hlavně Superb (2015) na bázi studie Vision C (2013). Ofenzivu v kategorii SUV odstartovala Škoda Vision S (2016), předobraz modelu Kodiaq (2016). Následoval menší Karoq (2017).





2017–dosud

Oliver Stefani

* 1958 v Deinze (Belgie)

Alma mater: California Art Center College of Design

Absolvent studia průmyslového designu v Braunschweigu a designu dopravních prostředků v kalifornské Pasadeně pracoval v období 1992-2016 (s krátkým přerušením) ve Wolfsburgu, od roku 2015 byl zodpovědný za design exteriéru značky Volkswagen. Od 1. září 2017 působí Oliver Stefani v Mladé Boleslavi, jeho tým stojí za podobou konceptů Vision X (2018) a Vision iV (2019) i sériově vyráběných elektromobilů Enyaq iV/Enyaq Coupé iV (2020/2022). Studie Škoda Vision 7S (2022) představila nový designový jazyk Modern Solid, poprvé aplikovaný na sériovém modelu Elroq (2024). Budoucnost značky naznačuje studie kombi Škoda Vision O (2025), která posouvá designový jazyk Modern Solid na další úroveň. Stefaniho charakterizuje týmovost, dává hodně prostoru mladým designérům.



Nejkrásnější sériové vozy Škoda

Vybroušený design je víc než jen láskou na první pohled, zrozenou ve slavnostní chvíli světové premiéry nebo prvního setkání v běžném provozu. Jeho úspěch překonává hranice kontinentů i kultur a ob stojí ve zkoušce času. Ve 130leté historii značky Škoda rozhodně není nouze o modely, které budí nadšení již několikáté generace motoristů. Velmi nadějně kandidáty na designové evergreeny najdeme i mezi současnou produkcí...



Škoda Popular Monte Carlo

Lednová Rallye Monte Carlo patří mezi nejslavnější automobilové soutěže světa – mimochodem, původně vznikla jako způsob, jak přilákat movité turisty do Monaka i mimo hlavní sezónu. Sportovní úspěchy vozů Škoda v RMC daly vzniknout limitované sérii roadsterů a kupé řady Popular. Svět rychlých kol evokují i dnes už nezvyklé detaily jako mřížky chránící světlomety před poškozením, nebo stabilizační ploutvička na splývající zádi proudnicové karoserie.





Škoda 1000 MB (1964)

„Žábrovka“, jak se pro tvar mřížek nasávacích otvorů v zadních blatnících přezdívá prvnímu provedení přelomového modelu s motorem vzadu, platí za esenci účelného a elegantního stylu éry „zlatých šedesátých let“ minulého století. Všimněte si i loga na předním blatníku, znáte snad elegantnější kryt hrdla palivové nádrže? Design již plně samonosné karoserie „Emběčka“ je výsledkem práce interních návrhářů, vůz sjížděl z jedné z nejmodernějších výrobních linek v Evropě.

Škoda 110 R (1970)

„Erko“ patří už více než půl století ke zlatému fondu značky Škoda – mezi sběrateli jde o jeden z nejvyhledávanějších modelů vůbec. Ikonické kupé s motorem vzadu se udrželo ve výrobě celých deset let, v závodě Kvasiny bylo zkompletováno přes 57 000 kusů. Na jeho úspěchy navázaly modely jako Garde či Rapid. Milovníky dynamických dvoudveřových vozů oslovuje od roku 2022 Škoda Enyaq Coupé. Špičková verze RS překonává „Erko“ výkonem svých dvou elektromotorů více než pětinašobně!





Škoda Felicia Fun (1997)

Téměř desetinu z 1,4 milionu vyrobených vozů Škoda Felicia tvořil ryze pracovní Pickup. Z něj odvozený vůz pro volný čas Felicia Fun s „prázdninově“ žlutým odstínem karoserie upoutal pozornost nejen „party trikem“, zvyšujícím počet sedadel ze dvou na čtyři, při zachování prostoru pro sportovní vybavení. Od října 1995 do srpna 2000 vyjelo z Vrchlabí 4016 kusů, které dnes patří k vyhledávaným youngtimerům.

Škoda Superb III (2015)

Třetí novodobá generace vlajkové lodi Škoda Superb (postavená na koncernové platformě MQB) byla představena v únoru 2015 na autosalonu v Ženevě. Navzdory velkorysé nabídce prostoru pro cestující i zavazadla, zejména v podélném směru, vůz zaujme především vyváženými proporcemi. Nezaměnitelný design evokuje mimo jiné tradici českého ručně broušeného křišťálu. Čtvrt roku po zahájení prodeje liftbacku usedli první zákazníci i do neméně zdařilého kombi.





Škoda Elroq (2024)

Ryze elektrický model Škoda Elroq je první sériově vyráběný vůz, který přivádí designový jazyk Modern Solid. „Modern Solid je založen na třech klíčových hodnotách – je propracovaný, funkční a autentický,“ vysvětlil šéfdesignér Škoda Auto Oliver Stefani. Poprvé se uplatnilo nové logo značky v podobě nápisu, které má své místo v opravdu širokém prolisu kapoty. Další novinkou je maska Tech-Deck Face, která ukrývá senzory vozu a vizuálně navazuje na okraj kapoty zakončený elegantní křivkou, jež je pro vozy Škoda charakteristická. Elroq je jedním z nejprodávanějších elektromobilů v Evropě a dokonce dosáhl svého milníku, když se v dubnu a červenci roku 2025 stal nejprodávanějším elektromobilem na kontinentu.



Kreativita bez hranic

Současné technologie, a to nejen ty, kterými vládne oddělení Škoda Design, ale i takové, co jsou dostupné širší veřejnosti, umožňují virtuální tvorbu automobilového designu na špičkové úrovni. Výsledné vizualizace jsou často k nerozeznání od skutečných reálných vozů a zároveň umožňují realizaci různých počítačových simulací a testů. Není divu, že automobilka Škoda se svou 130letou historií v dobrém slova smyslu provokuje designéry k virtuální reinkarnaci a nové interpretaci jejích legendárních modelů. Jak by podle členů týmu Škoda Design mohly vypadat **ikonické historické modely automobilky v novém futuristickém kabátě?**



Voiturette A: Autonomní kočár

Autorka: Jü-chan Čangová

Novodobá Voiturette by dle vize čínské designérky měla být dvoumístným kočárem, který bude autonomně vozit turisty například po Praze.



Škoda Popular Monte Carlo: Funky roadster

Autor: Ljudmil Slavov

Výjimečně elegantní sportovní vůz z roku 1936 posloužil původem bulharskému designérovi jako inspirace k vytvoření svěží studie s retro prvky, která dle autora hraje na funkovou notu.



Škoda Felicia: Bohe Vítá

Autor: Martin Leprince

Česká variace na dolce vita je futuristickou reinkarnací jednoho z nejkrásnějších československých kabrioletů vyráběného v letech 1959–1964.



Škoda 1203: Hurá do kempu

Autor: Daniel Hájek

Autor se snažil vyhnout prvoplánovitému retro řešení, a tak navrhl moderní nadčasový vůz odkazující na legendu, která měla premiéru v roce 1968.



Ferat: Temná filmová hvězda

Autor: Baptiste de Brugiere

Mladý francouzský designér se nebál dovést některé prvky vozu z filmu Upír z Feratu (1981) trochu do extrému.



Slavia B: Moderní Cafe Racer

Autor: Romain Bucaille

Francouzský designér a motorkář zůstal věrný jedné stopě. Připravil moderní vizi elektrického motocyklu vycházejícího z modelu Laurin & Klement Slavia B z roku 1899.



Škoda 200 RS: V továrních barvách

Autor: Daniel Petr

Byť siluetou odkazuje na originál z let 1974– 1975, je tato vize jinak veskrze moderní a svébytná. Autor ale zachoval tehdejší červeno-bílou grafiku a použil zlatá kola či zadní spoiler.



Škoda 130 RS: Detaily z WRC

Autor: Aymeric Chertier

Designér španělsko-francouzského původu nechtěl legendární soutěžní vůz (1975–1980) měnit, ale pouze osvěžit. Zachoval tedy jeho podstatu i linie a přidal některé detaily z WRC.



Ferat: Upíři táhnou

Autoři: Giuseppe Campo a Stanislav Sabo

Filmový vůz zaujal i mezinárodní dvojici designérů, kteří do své vize aplikovali filozofii jazyka Modern Solid s jednoduchými a plynulými linkami.



Škoda Favorit: Parták pro každý den

Autoři: Ljudmil Slavov a David Stingl

Jako přátelské auto pro každodenní život, tedy kompaktní ale zároveň i dostatečně praktické v duchu Simply Clever, navrhla dvojice designérů moderní podobu hatchbacku Favorit z roku 1987.

Škoda Sport:

V jednoduchosti je krása

Autor: Daniel Petr

Jednoduché linie originálu, kterým je jediný vůz Škoda, který kdy startoval na 24hodinovce v Le Mans (rok 1950), se podařilo efektně převést do současného designového jazyka Modern Solid.



Škoda Vision GT:

Spojení minulosti s budoucností

Autoři: Andrej Denysko, Andrii Bahriichuk, Romain Bucaille, Joungeen Kim, Filip Krol, Julien Petitseigneur

Virtuální čistě elektrický monopost je dílem týmu designérů, kteří jako předobraz využili závodní speciál Škoda 1100 OHC z roku 1957.



Trofeje pro Tour de France od Škoda Design

I pro letošní 112. ročník největšího cyklistického závodu [Tour de France](#) připravilo oddělení Škoda Design trofeje pro celkového vítěze bodovací klasifikace i pro nejlepšího mladého jezdce. Poháry z českého křišťálu tentokrát nesou speciální logo Škoda, které připomíná 130 let od založení automobilky.



„Sranda musí bejt“

I když je automobilový sektor povětšinou velmi seriózní, není důvod se nepobavit, a tak značka Škoda čas od času připravuje zejména jako aprílový žertík designové kreace, které svou propracovaností dokážou leckoho zmást. V roce 2015 třeba 1. dubna oznámila, že se sportovní hybridní motorovou jachtou [Škoda VisionSea](#) vstupuje do nového perspektivního odvětví podnikání. O rok později v tiskové zprávě rozšiřuje svůj záběr i do segmentu sněžných roleb a ukazuje svůj plug-in hybridní model [Škoda Snowman](#), který měl jít do prodeje v prosinci téhož roku. V říjnu 2022 pak při příležitosti zápasu hokejové NHL v Praze mezi týmy San José Sharks a Nashville Predators mladoboleslavská značka připravila dvojici maskotů [Škoda Sharyaq a Prediaq](#).



Víte, že ...

...Škoda Design vytváří či spolupracuje na realizacích se značkami zcela mimo automobilový sektor? Vznikla tak třeba **limitovaná edice legendárních „botasek“** při příležitosti výročí 130 let značky Škoda či omezená **série jedinečných hodinek** od české hodinářské manufaktury Prokop & Brož.



Marketing

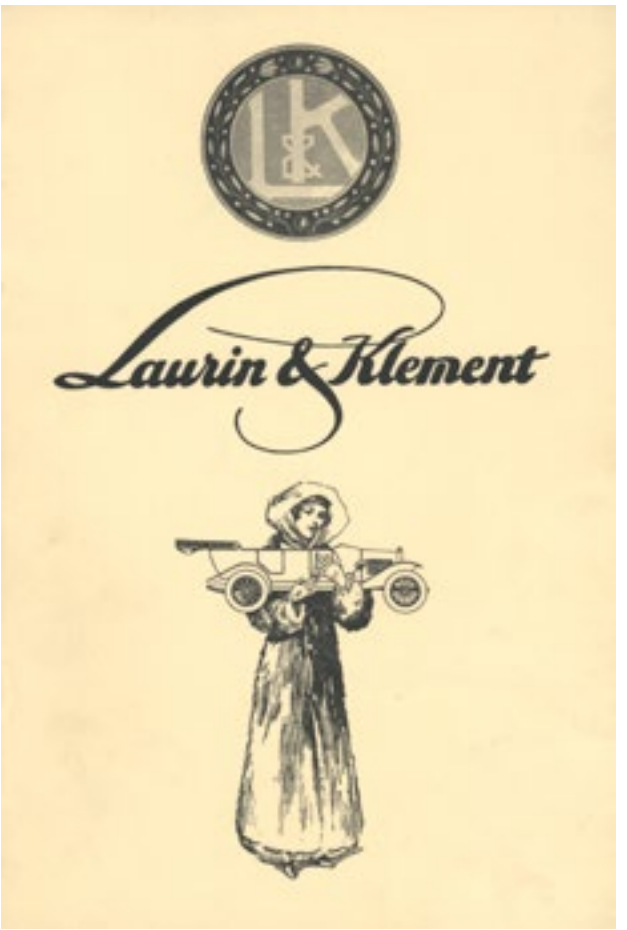
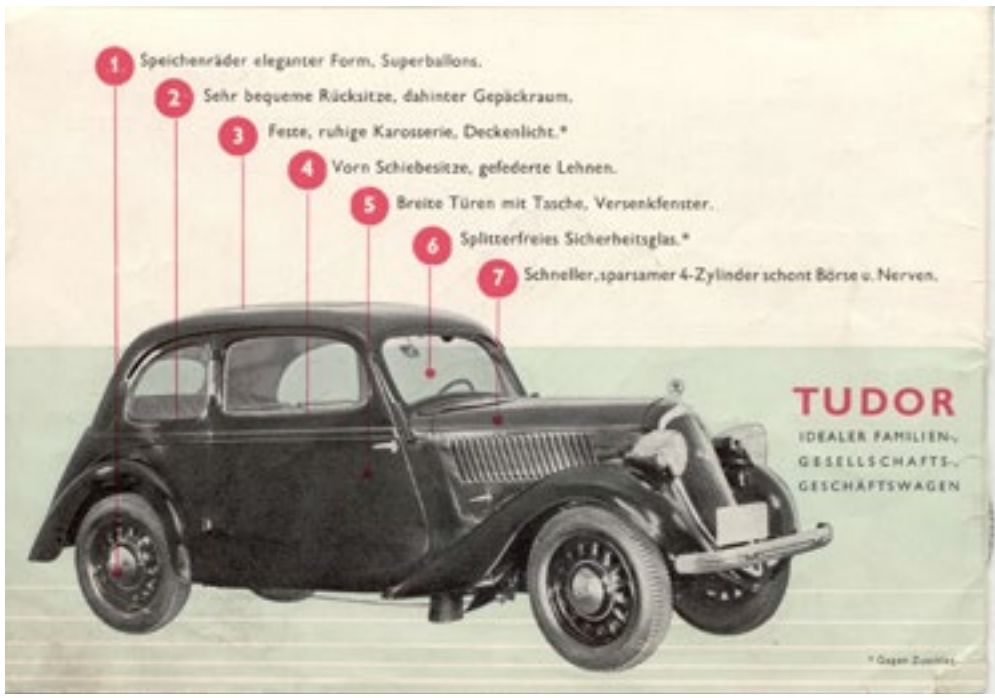
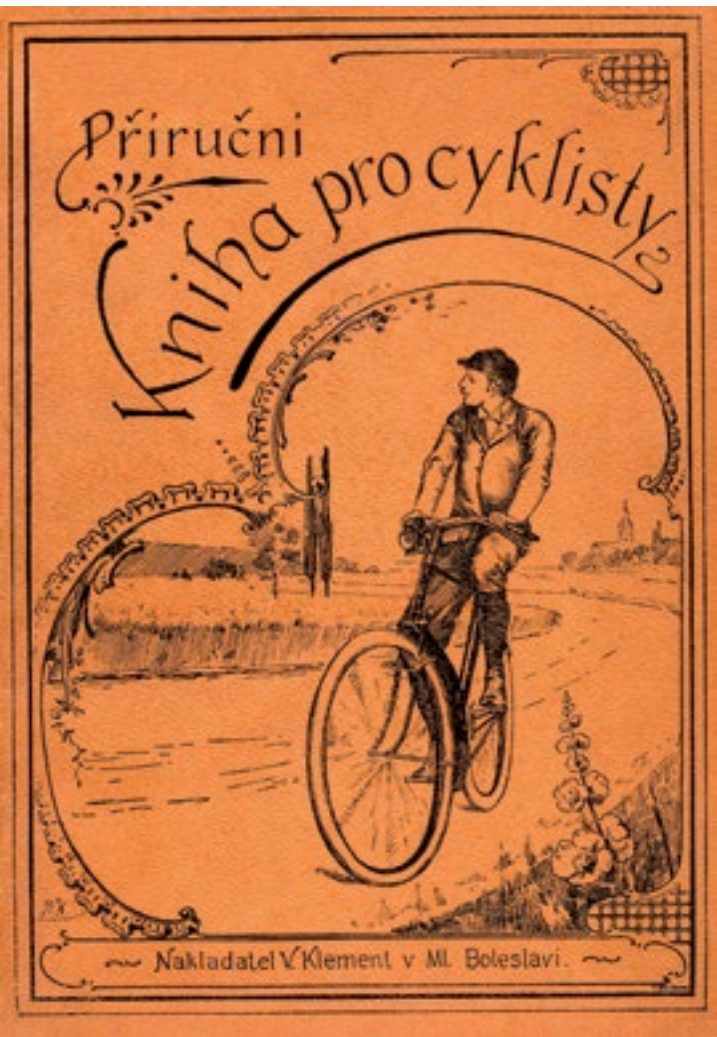
Proměny dobové estetiky: Vývoj reklamních materiálů firmy

Styl prvních novinových inzerátů, plakátů a prospektů určoval zakladatel firmy Václav Klement. Profesí knihkupec podpořil prodej jízdních kol i osobně sepsanou a vlastním nákladem vydanou brožurou o cyklistice. Grafický styl s líbivými secesními šablonami nezapře dobu vzniku.

Významným prodejním argumentem se staly sportovní úspěchy značky L&K, zvláště neoficiální titul mistrů světa ve francouzském Dourdanu (1905). Koncepce technického ředitele Václava Laurina nesporně předběhla dobu, a to i po stránce estetiky: motor s příslušenstvím a palivová nádrž byly účelně a vkusně integrované do rámu motocyklu.

V roce 1912 již firma na reklamu vydala 90 000 korun, což odpovídá asi 27,5 kg zlata – při celkem 397 vyrobených vozech! K určujícím designovým znakům karoserií patřily mosazné chladiče, velké světlomety s hořáky spalujícími plyn acetylen, klenuté blatníky s dlouhými stupačkami a také vysoká linie prosklení uzavřených karoserií.

Za první republiky se hojně používaly kresby uhlím, akvarely a kvaše, které doplňovaly zatím téměř výhradně černobílé fotografie. Pro značku Škoda již tehdy pracovali přední výtvarníci a odborníci na moderní formy propagace.





K oblíbeným meziválečným formám médií patřila „kinoreklama“. S černobílými, navíc až do konce 20. let němými filmy, kontrastovaly barevné reklamní diapozitivy, ručně malované na skleněnou desku.

Propagace vozů Škoda neustala ani během čtyřicátých let, kdy prodej soukromým zákazníkům prakticky ustal. Vlastenecká reklama posilovala víru v návrat lepších časů.

Kvůli úpadku polygrafického průmyslu socialistického Československa zadávali někteří zahraniční zástupci značky Škoda propagaci raději mediálním agenturám ve své domovině.

V 90. letech zaujala kampaň „IQ + ♥ = ŠKODA“, ale i důkaz pevnosti a bezpečnosti modelu Felicia, zavěšeného na popruzích jeřábu jen za dveře.



1946–1991: Úspěchy náročné době navzdory



Poválečné uspořádání Evropy a začlenění Československa do sféry vlivu Sovětského svazu naznačovaly, že průmyslová výroba včetně té automobilové nabírá kurz diametrálně odlišný od toho na západ od českých hranic.

Znárodnění velkých podniků a centrálně plánované hospodářství, o kterém rozhodovaly spíše politické síly než lidé z praxe, si postupně začaly vybírat svou daň – vázly dodávky materiálů i dílů, efektivita výroby klesala, po inovacích nebyla příliš velká poptávka. Přesto všechno však zaměstnanci mladoboleslavské automobilky i v této komplikované době mnohokrát dokázali, že jsou schopni vytěžit z daných podmínek maximum a přijít s unikátními technickými řešeními či novými modely, které obstály aké na náročných zahraničních trzích.

Třeba s náběhem výroby modelu Škoda 1000 MB se automobilka stala výkladní skříní metalurgických technologií, neboť v nově vybudovaném výrobním závodě jako první v Evropě úspěšně používala tlakové lití bloků motorů z hliníkové slitiny, přičemž zde aplikovala princip patentovaný továrníkem Josefem Polákem už v roce 1922.

Velmi zajímavý a poutavý příběh, který by vydal na napínavý román, stojí i za modelem Škoda Favorit. Také zde hraje stěžejní roli lidská houževnatost a schopnost nalézt funkční řešení i ve složitých podmínkách. Říká se, že to nakonec nebyla ani tak Škoda Favorit jako auto, ale hlavně umění a improvizální schopnosti vývojového a konstrukčního týmu v duchu „zlatých českých ručiček“, které přesvědčily německý management o tom, aby se koncern Volkswagen v roce 1991 rozhodl začlenit značku Škoda do svých struktur.



Víte, jak ...

... se hledá design „v italském stylu“? V roce 1983 byli zástupci mladoboleslavské automobilky vysláni na 53. ženevský autosalon s nelehkým úkolem – najít dodavatele designu pro chystaný nový vůz, který měl být dle usnesení vlády „v italském stylu“. Na výstavišti tedy navazují kontakt s Giorgettem Giugiarom, který už s AZNP na některých projektech pracoval v 60. a 70. letech. Jenže ten o spolupráci nejeví velký zájem. Studio Pininfarina má zase svazující smluvní závazky jinde, ale nakonec se daří domluvit spolupráci s vyhlášenou turínskou společností Stile Bertone, v jejímž čele stojí zakladatel Giuseppe „Nuccio“ Bertone. Právě zde začíná cesta k výslednému designu modelu Škoda Favorit.



1946

ZNÁRODNĚNÍ A ŠKODA 1101 „TUDOR“

Poté, co byla automobilka koncem roku 1945 vládními dekrety znárodněna, dochází k jejímu sloučení mimo jiné i s vrchlabskou karosárnou a továrnou v Kvasinách – vznikly Automobilové závody národní podnik (AZNP). V květnu začala v Mladé Boleslavi výroba prvního poválečného modelu Škoda 1101 „Tudor“ a ve Vrchlabí odstartovala produkce provedení sanita. V letech 1946–1952 vzniklo 66 904 „Tudorů“ v civilní verzi, přičemž zhruba dvě třetiny byly objednány zahraničními zákazníky.



1964

NOVÁ LINKA PRO MODEL ŠKODA 1000 MB

V březnu je slavnostně představena nová výrobní linka pro revoluční model Škoda 1000 MB. Ten má samonosnou karoserii a vzadu umístěný litrový čtyřválec, který je velkosériově vyráběn tlakovým litím hliníku. Aplikace této technologie právem přitahuje pozornost odborníků z Evropy i ze světa. „Emběčko“ se domácímu publiku představuje v září na brněnském veletrhu, následně je vystaveno na mezinárodní scéně na autosalonech v Paříži a Londýně. A je o něj zájem – podíl exportu činí 70 %!



1975

ŠKODA 130 RS

Rok poté, co se u závodních modelů Škoda 200 RS a 180 RS poprvé objevila ikonická zkratka Rally Sport, přichází Škoda se sportovním vozem 130 RS, který byl v dané kategorii považován za jeden z nejlepších závodních vozů své éry. Škoda 130 RS se může pyšnit i titulem vítěze Mistrovství Evropy cestovních vozů v roce 1981 a dvojitým vítězstvím ve třídě na Rally Monte Carlo v roce 1977.



1976

DO KAŽDÉ RODINY: MODEL ŠKODA 105/120/130

Jako velký facelift sedanu Škoda 110 debutuje na zářijovém brněnském veletrhu nová Škoda 120. Jedná se o rodinný vůz s motorem vzadu a pohonem zadních kol, který má poměrně příznivou cenovku. Následně vznikají i další verze, jejichž číselné označení odpovídá objemu motoru od 1,0 do 1,3 litru – tedy modely 105, 120 a 130. Vlajkovou lodí se od srpna 1978 stává provedení 120 GLS a od roku 1981 rozšiřuje modelové portfolio i verze kupé s označením Garde a později Rapid.



1987

REVOLUČNÍ ŠKODA FAVORIT V ITALSKÉM STYLU

Éra vozů s motorem vzadu pomalu končí a na scénu přichází automobil zcela nové koncepce, jehož design má italský podpis studia Stile Bertone. Zaměstnancům automobilky se povedl husarský kousek a pod velkým časovým tlakem a navzdory spoustě překážek se v rekordním čase podařil přechod na moderní koncept vozu s motorem vpředu, pohonem předních kol a kompaktní karosérií typu hatchback. Škoda Favorit vstupuje na trh o rok později. V roce 1990 rozšiřuje nabídku praktické a velmi oblíbené kombi Forman a následně i užitkový dvounísný pickup.



1991

SPOJENÍ S KONCERNEM VOLKSWAGEN

I když byla značka Škoda silným domácím lídrem, po sametové revoluci v roce 1989 a následných rychlých společenských a tržních změnách bylo evidentní, že bez silného strategického partnera nemá v tvrdém konkurenčním prostředí šanci přežít a uspět. V prosinci 1990 se proto česká vláda v rámci privatizace mladoboleslavské automobilky rozhoduje pro koncern Volkswagen, jehož čtvrtou značkou se Škoda od 16. dubna 1991 stává. Automobilka zahajuje přeměnu z regionálního hráče na úspěšnou společnost s globální působností.



Mládí má zelenou

Projekt studentských vozů, s nímž poprvé přišla ve školním roce 2013/2014 Škoda Akademie, se za uplynulých více než deset let rozrostl do mimořádných rozměrů a studenti každoročně za podpory různých oddělení automobilky realizují velkolepé kreace plné neotřelých nápadů. Ve spolupráci s šéfdesignérem značky Škoda Oliverem Stefaním a týmem Škoda Design se prvotní interiérové a exteriérové studentské návrhy nakonec zhmotní do skutečného vozu, který využívá techniku výchozího modelu z portfolia značky. Zejména některé výsledné produkty by se fanouškům značky určitě líbily i v sériové výrobě...



2014: Škoda Citijet

Nebe nad hlavou

Hned u prvního studentského vozu se žáci nebáli učinit radikální řez - a to doslova. Z modelu Škoda Citigo odstranili střechu a provedli spoustu dalších úprav, aby nakonec v automobilce Škoda vznikl po dlouhých letech zase kabriolet.



2015: Škoda Funstar

Nekonvenční pickup

I v druhém ročníku se 23 žáků Středního odborného učiliště opět rozhodlo výrazně změnit karoserii sériového modelu, a tak z modelu Fabia vytvořili atraktivní pickup, který si svou veřejnou premiéru odbyl na tehdejším prestižním srazu GTI u rakouského jezera Wörthersee.



2016: Škoda Atero

Kupé s pořádným zvukem

Dynamické kupé vycházející z modelu Škoda Rapid Spaceback dostalo od studentů nejen výrazně sportovní design a osmnáctipalcová kola, ale i audiosoustavu o výkonu 1800 wattů se 14 reproduktory.



2017: Škoda Element

Plážová bugina s televizí

Perleťově žluté plážové vozítko s výraznými černými prvky využívá techniku vozu Škoda Citigo. Má anatomická sedadla a řadu doplňků pro pořádnou beach party: ledničku, reproduktory o výkonu 400 wattů a dokonce i televizi za předními sedadly. Energii dodává přídatný akumulátor i solární panel.



2018: Škoda Sunroq

SUV jako kabriolet

Odstranit střechu se studenti nebáli ani u modelu Karoq a díky tomu vznikl líbivý SUV kabriolet, u něhož si žáci vyhráli i se spoustou světelných efektů. Diodami jsou tak podsvícené třeba kliky dveří i podběhy a z předních a zadních nárazníků a ze všech čtyř dveří se na asfalt promítají nápisy Škoda.



2019: Škoda Mountiaq

Připraven na drsný terén

Takový pickup by si nechal líbit každý příznivce off-roadu! Studenti změnil model Kodiaq téměř k nepoznání a technicky i designově ho vybavili do těžkého terénu. Auto má vyšší světlou výšku a nechybí mu ani přídatný rám, naviják, světelná rampa či vytažené sání.



2020: Škoda Slavia

Sportovní spider s historickým odkazem

V roce, kdy značka Škoda slavila své 125. výročí, vznikl z modelu Scala sportovní spider, který čerpal inspiraci u závodního prototypu Škoda 1100 OHC z roku 1957. O osvětlení v okolí vozu se starají diody s volitelnou barvou a pod reproduktory audiosystému jsou nepřehlédnutelné výšivky dvouocasých lvů.



2022: Škoda Afriq

Připraven pro Rally Dakar

Do projektu rallyového speciálu, pro jehož základ posloužila Škoda Kamiq s technikou z modelu Octavia 4x4, se velkou měrou zapojila i Škoda Motorsport. Přídavné přední světlomety, ventilační klapka, rychlouzávěry přední kapoty a páté dveře s integrovaným spoilerem díky tomu pocházejí ze skutečného rallyového vozu Škoda Fabia Rally2 evo.



Víte, že ...



... projekt studentských vozů navazuje na myšlenku ze 70. let?
V roce 1975 totiž v roce 1975 uční Středního odborného učiliště Škoda Auto postavili čtyři kusy vozu Škoda Buggy typ 736.

*Poznámka:
Každoroční tradice realizace studentského projektu byla v roce 2021 přerušena pandemií Covid-19 a v roce 2024 přestavbou dílen Škoda Academy.*

2023: Škoda Roadiaq

Mobilní kancelář i obytný vůz

Heslo automobilky Let's explore přivedlo tentokrát studenty na myšlenku přestavby čistě elektrického modelu Enyaq na mobilní kancelář poskytující i obytný prostor, a tak lze na upravené páté dveře připevnit i stan. Uvnitř vozu se vyspí jeden člověk, který má k dispozici nejen kuchyňku, ale také 27palcový monitor a kompletní kancelářské zázemí včetně připojení k internetu.



2025: Škoda L&K 130

Zpátky ke kořenům

Jubilejní desátý studentský vůz poprvé těží z techniky modelu Superb, konkrétně v plug-in hybridní verzi. Velkolepě oslavuje 130. výročí značky a vzdává hold cyklistickým začátkům zakladatelů.

Důmyslně řešení pick-upu s elektricky výsuvnou zadní částí umožňuje snadší přístup ke dvěma kolům, třetí je možné vézt na střeše. Z původních zadních pravých dveří udělali žáci posuvné, aby mechanikovi tolik nepřekážely.

O patřičně vychlazené pití v bidonech se během jízdy stará lednička instalovaná za sedadlem řidiče. Kvality plnohodnotného týmového vozu pro profesionální cyklistické závody prověřili i borci z Tour de France Andy Schleck a Zdeněk Štybar.



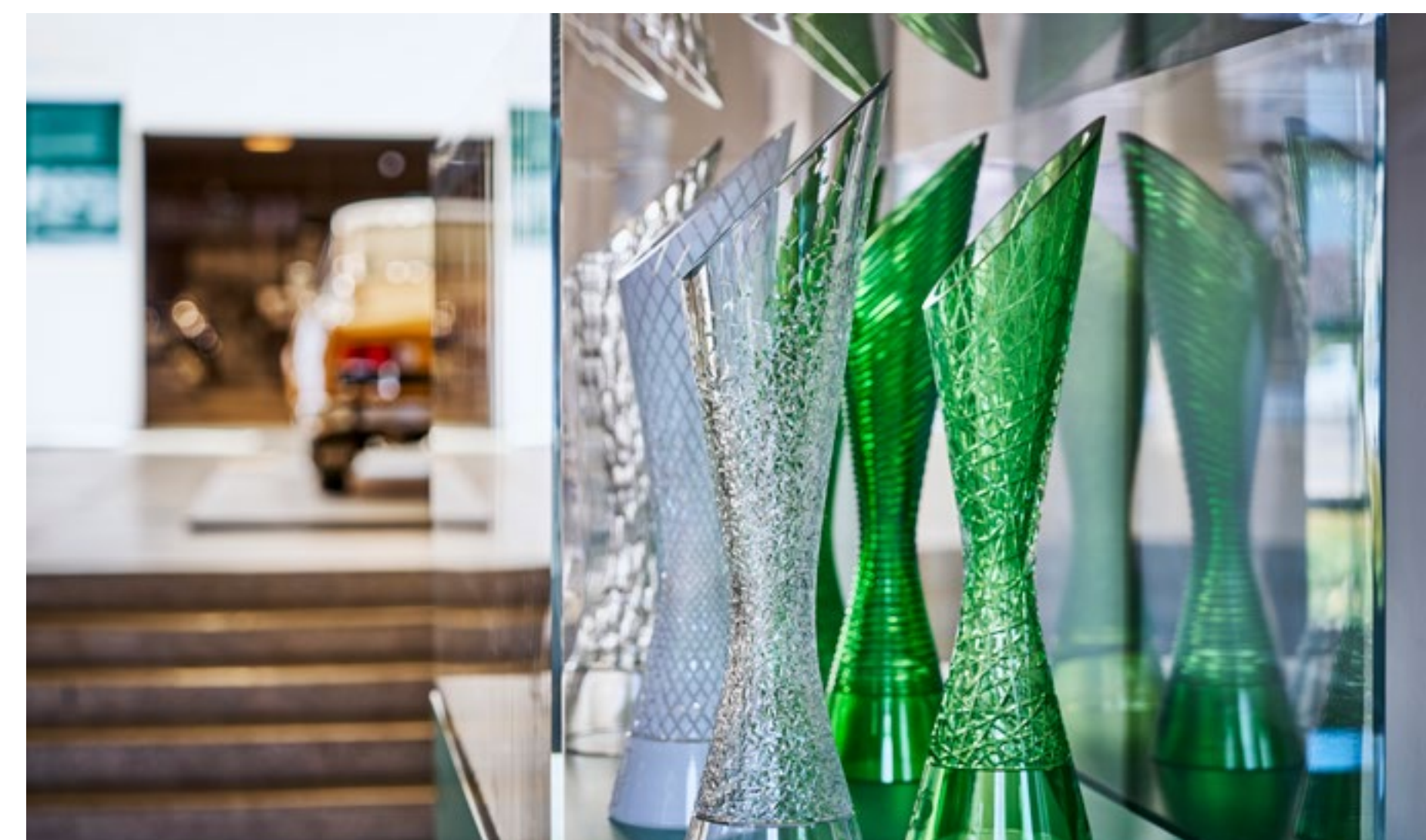
Škoda Muzeum

Defilé (nejen automobilové) krásy

Nejreprezentativnější přehlídku vývoje designu značky Laurin & Klement/Škoda najdete v mladoboleslavském Škoda Muzeu, které v únoru přivítalo již čtyřmiliontého návštěvníka.

Kromě stálé expozice je tu až do 11. ledna 2026 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 tvoří nedílnou součást výstavy také téma sponzoringových aktivit společnosti Škoda Auto. Proto nechybí pestrobarevné dresy hokejistů stejně jako cyklistů. V případě hokeje jde totiž o nejdelší hlavní sponzoring Mistrovství světa IIHF.

Prestižní záležitostí je také partnerství s Tour de France, nejslavnějším cyklistickým závodem planety. Na výstavě je k vidění vůz Škoda Enyaq z roku 2024 modifikovaný pro ředitele tohoto cyklistického závodu. Dále trofeje pro vítěze posledních 14 ročníků, které jsou navrhovány oddělením Škoda Design. Ve spolupráci s českými skláři vznikají již od sezóny 2011. Pro každý ročník se podařilo vykouslit zcela originální pojetí, co do tvaru i použitých technologií - například tisíců drobných krystalů „hvězdného prachu“, nalepených na skleněném plášti trofeje.



130
LET

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

© Škoda Auto a.s.