

Beograd, 10. oktobar 2025

Press Kit Classic Days 2025

Sadržaj

Press Kit Classic Days 2025	1
Škoda Auto slavi 130 godina dizajnerskog umeća i inovativnosti	2
Evolucija brenda – odabrani modeli koji su imali poseban značaj	3
Laurin & Klement Voiturette A (1905-1907)	3
Škoda/Laurin & Klement 110 (1925-1929)	3
Škoda 645 (1929-1934)	4
Škoda Popular Monte Carlo (1936-1939)	5
Škoda Superb 3000 OHV (1938-1949)	5
Škoda Rapid 1500 OHV “highway” (1939-1941)	6
Škoda 1101 ‘Tudor’ cabrio (1946-1952)	6
Škoda Sport (1949)	7
Škoda Felicia (1959-1964)	8
Škoda Octavia Combi (1961-1971)	8
Trekka by Škoda (1966-1972)	9
Škoda 120 GLS (1976-1990)	10
Škoda 110 R Coupé (1970-1980)	11
Škoda Rapid 135 (1987-1990)	11
Škoda Favorit 136 L (1988-1994)	12
Škoda muzejska postavka	12
Ikone u novom ruhu – moderan pogled na klasične Škoda modele	13

Škoda Auto slavi 130 godina dizajnerskog umeća i inovativnosti

- › Tokom proteklih 130 godina, Škoda se razvijala sa snažnim fokusom na kupce
- › Prekretnica kao što je integracija u Volkswagen grupu omogućila je transformaciju u međunarodno uspešnog globalnog igrača
- › Škoda danas nudi najsavremeniji portfolio u svojoj istoriji i pruža „najbolje iz oba sveta“: potpuno električne, plug-in hibridne i modele sa SUS (ICE) motorima
- › Već 130 godina, Škoda se neprestano iznova inovira, oslanjajući se na svoju snagu kako bi predvodila transformaciju ka elektromobilnosti

Beograd, 10. oktobar 2025 – Škoda Auto ove godine slavi 130. godišnjicu, osvrćući se na putovanje od prvog bicikla Laurin i Klement „proizvedenog u Mlada Boleslavi“ do međunarodno uspešnog proizvođača automobila. Kako bi se osvrnula na svoju bogatu istoriju, Škoda je domaćin događaja Classic Days, na kom će predstaviti razne modele koji su imali dubok uticaj na razvoj kompanije. Ali, postoje i važni događaji koji su odigrali odlučujuću ulogu u oblikovanju puta kompanije, poput početka proizvodnje bicikala u Mladoj Boleslavi 1895. godine, proizvodnje prvih motorizovanih bicikala i motocikala 1899. godine i prvog učešća brenda na moto trkama 1901. godine. Oni takođe uključuju predstavljanje Voiturette A 1905. godine, prvog automobila brenda, uključujući spajanje Laurin & Klement s inženjerskom kompanijom Škoda sa sedištem u Pilsenu 1925. godine. Što se tiče modela, 1987. godina označila je prekretnicu: s Favoritom, Škoda je predstavila prvi moderni model brenda s pogonom na prednje točkove. Godine 1991. Škoda je postala deo Volkswagen grupe – početak evropske priče o uspehu u kojoj se Škoda transformisala iz regionalnog tržišnog lidera u međunarodno uspešnog globalnog igrača. Godine 1996. usledila je prva moderna generacija modela Octavia, prvog modela u potpunosti razvijenog pod okriljem Volkswagen grupe i lidera brenda od tada. Godine 2020. Škoda je predstavila Enyaq, svoj prvi električni model, koji je ubrzo ostvario međunarodni uspeh.

Događaj Classic Days sada predstavlja dugu istoriju i baštinu Škode, predstavljajući kultne modele i nudeći izložbe i probne vožnje. Tokom proteklih 130 godina, kompanija je iznova dokazala svoju otpornost, prilagodljivost i usmerenost na kupca – oblikujući svoj razvoj od prvih međunarodnih izvoznih narudžbina iz Nemačke i Ujedinjenog Kraljevstva krajem 19. veka do globalno uspešnog proizvođača automobila. Danas je Škoda aktivna na oko 100 međunarodnih tržišta širom sveta, među njima su i dinamično rastuće ekonomije poput Indije i Vijetnama.

Ovaj događajima bogat korporativni razvoj temelj je na kom kompanija gradi i pristupa sveobuhvatnoj transformaciji prema električnoj mobilnosti s pozicije snage: s najmodernijom

paletom modela u istoriji kompanije i portfolijom pogona koji uključuje potpuno električne modele, kao i plug-in hibride i motore sa unutrašnjim sagorevanjem.

Evolucija brenda – odabrani modeli koji su imli poseban značaj

Ovi odabrani modeli nude detaljan uvid u to kako je Škoda tokom godina nastavila da podstiče inovacije. Svaki od predstavljenih modela ima posebno mesto u istoriji kompanije, ističući tehnološki napredak, poboljšanja dizajna i inovativne koncepte.

Laurin & Klement Voiturette A (1905-1907)

Pre nego što su se upustili u proizvodnju automobila, Laurin & Klement bili su poznati po svojim biciklima i motociklima. Prvi automobil koji je proizveo Laurin & Klement proizvodio se od 1905. do 1907. Ovaj lako upravljivi dvosed, koji je debitovao 29. oktobra 1905, postizao je brzine do 40 km/h, pokretan benzinskim dvocilindarskim motorom od 7 konjskih snaga. 44 primerka L&K Voiturette A prodavala su se po konkurentnih 3600 kruna po komadu. Za kontekst, prosečni radnik u to vreme je zarađivao 2 krune dnevno. Benzin je koštao 66 helera po kilogramu, a Voiturette A trošio je oko četiri kilograma na 100 kilometara. Šasija se sastojala od lestvičastog okvira koji je podupirao dve krute osovine s polueliptičnim lisnatim oprugama, a snaga se prenosila na zadnje točkove putem kardanskog vratila, a lanci su takođe bili dostupni na zahtev. Model Voiturette A pratio je model Voiturette B, kom je zapremina motora povećana na 1399 ccm, a proizvedeno je 200 primeraka.

Prvi Laurin & Klement automobil iz Mladá Boleslave

Zvanično licenciran za upotrebu na putevima 18. januara 1906, Voiturette A je javnosti predstavljen na Praškom sajmu automobila 15. aprila te godine. Ovo vozilo postavilo je temelje za kasniji razvoj kompanije Laurin & Klement, a asortiman proizvoda se brzo širio. Ubrzo je uključivao i druga vozila s dvocilindričnim motorima, među kojima su bili ne samo lični automobili već i komercijalna vozila i trkački automobili. Godine 1907. tip FF imao je linijski osmocilindrični motor.

Izvorni automobil deo je glavne postavke u Muzeju Škoda u Mladoj Boleslavi, dok je jedan od pet sačuvanih originalnih automobila Voiturette A iz 1906. deo češke privatne kolekcije.

Škoda/Laurin & Klement 110 (1925-1929)

Godine 1925. Laurin & Klement se spojio sa industrijskim divom Škodom, što se potom odrazilo i na brendiranje modela iz Mlade Boleslave. Kao rezultat toga, modeli su neko vreme

nosili logotipe i Škoda i Laurin & Klement nakon spajanja na već postojećim modelima za nadolazeće godine.

To je slučaj s L&K 110, koji se nudio u raznim stilovima, uključujući limuzine, roadstere, kombije i kola hitne pomoći. Debitujući 1925. godine, ovaj model proizvodio se sa zadnjim pogonom i mešovitom konstrukcijom karoserije koja je koristila drveni kostur i čelične ploče. Ovo vozilo u početku je imalo redni četvorocilindrični motor zapremine 1791 ccm, koji je generisao 25 konjskih snaga. Kasnije je motor nadograđen na zapreminu od 1944 ccm, koji je proizvodio 30 konjskih snaga, uparen sa četvorostepenim menjačem. Bubanj kočnice na sva četiri točka obezbeđivale su sigurno usporavanje. L&K 110 bio je poslednji model proizveden isključivo pod brendom Laurin & Klement; sledeći modeli od 1926. do 1929. nosili su logotipe Laurin & Klement i Škoda na hladnjaku. Ukupno je proizvedeno 2.985 jedinica uspešnog Laurin & Klement 110.

Pouzdan saputnik

Laurin & Klement 110 bio je opremljen električnim starterom i mogućnošću ručnog pokretanja. Odvojiva kurlica nudila je alternativni način pokretanja. Vozilo izloženo u Škoda muzeju pripada prvoj seriji i jedno je od poslednjih proizvedenih s logotipom Laurin & Klement.

Škoda 645 (1929-1934)

Proizvodila se između 1929. i 1934. godine i ovo vozilo je u to vreme utelovljivalo performanse i udobnost. Imalo je četvorotaktni linijski šestorocilindrični motor zapremine 2492 ccm, koji je proizvodio 45 konjskih snaga pri 2600 obrtaja u minutu. Opremljeno trostepenim menjačem, postizalo je maksimalnu brzinu od 90 km/h. Robusna šasija uključivala je krute osovine s trakastim amortizerima za poboljšanu udobnost vožnje. Pored toga, Škoda 645 imala je bubanj kočnice na sva četiri točka. Karoserija s četvoro vrata često je uključivala kožnu presvlaku u otvorenim verzijama zbog izdržljivosti, zatvorene verzije imale su presvlake od luksuzne tkanine, a volan je bio postavljen na desnoj strani, jer se u Čehoslovačkoj u to vreme saobraćaj vozio levom stranom. Zadnji deo vozila imao je držače za dva vertikalno postavljena rezervna točka i prtljažnik dostupan sa spoljašnje strane.

Elegancija i sofisticiranost u dizajnu

Škoda 645 izrađena je na dugoj šasiji s karoserijom Faux Cabriolet i impresionirala je sofisticiranim dizajnom i mehaničkim inženjeringom, s polu-eliptičnim lisnatim oprugama za glatku vožnju i mehaničkim kočnicama. Ukupno je proizvedeno 758 jedinica, a jedan od ovih modela i danas je izložen u Škoda muzeju.

Škoda Popular Monte Carlo (1936-1939)

Proizvodio se između 1936. i 1939. godine, Škoda Popular Monte Carlo je bio inspirisan ranim uspesima na reliju Monte Carlo, posebno drugim mestom Popular Sporta u klasi ispod 1500 cm³ koje su postigli Zdeněk Pohl i Jaroslav Hausman. Model je imao četvorotaktni linijski četvorocilindrični motor zapremine 1386 ccm, koji je proizvodio 31 konjsku snagu, uparen s trostepenim menjačem. Maksimalna brzina automobila kretala se od 110 do 125 km/h. Šasija Popular Monte Carlo modela uključivala je kruti, ali lagani središnji cevasti okvir i sistem pogona s menjačem na zadnjoj osovini, što je poboljšavalo njegove dinamičke karakteristike. Moderne hidraulične kočnice i precizno upravljanje s letvom i zupčanikom doprineli su vuči, stabilnosti i upravljivosti automobila.

Počast dostignućima u motosportu

Ponuden u karoserijskim izvedbama coupe i roadster, Popular Monte Carlo, s proizvedenih 72 primerka, kombinovao je tehničku stručnost sa iskustvom u motosportu. Između leta 1936. i proleća 1939. Škoda je prodala 70 ovih ekskluzivnih modela. Crni Popular Monte Carlo coupe iz 1937. nalazi se u kolekciji Škoda muzeja od 1968. Profesionalno je restauriran na prelazu stoleća i završen 2002. Od tada je učestvovao na mnogim događajima klasičnih automobila. Oko desetak vozila još uvek postoji do danas. Drugi coupe izložen je u radionicama Škoda muzeja, baš kao i Popular Monte Carlo roadster.

Škoda Superb 3000 OHV (1938-1949)

Oznaku modela Superb, Škoda je prvi put upotrebila 22. oktobra 1934. za modernizovani Škoda 640. Škoda Superb OHV proizvodila se od 1938. do 1949. i bila je poznata po svojoj prostranosti i snazi. Vozilo je imalo četvorotaktni linijski šestorocilindrični motor zapremine 3137 ccm, koji je generisao 85 konjskih snaga. Uparen s četvorostepenim menjačem, postizao je brzine do 125 km/h. Električni sistem modela uključivao je 12 V instalaciju. Okvir šasije i nezavisno vešanje na svim točkovima osiguravali su udobnost vožnje. Godine 1939. facelift je uveo zaobljeni jednodelni poklopac motora, zbog čega je dobio nadimak "aligator".

Predratni luksuz u Škoda muzeju

Superb je bio dostupan u raznim karoserijskim izvedbama, uključujući limuzinu, polukabriolet i prilagođene dizajne. Godine 1938. Škoda je prešla na efikasniji OHV koncept s ventilima u glavi cilindra, poboljšavajući performanse motora. Crna limuzina Superb iz Škoda muzeja, koja je nabavljena od privatnog kolekcionara, ima rezervne točkove u prednjim krilima i rezervna sedišta, što je pretvara u vozilo sa sedam sedišta. Ukupno je proizvedeno 275 jedinica.

Uglavnom namenjeno političarima i velikim industrijalcima

Verzija predstavljena na događaju Classic Days sadrži redizajniranu verziju iz proleća 1939. Do 1945. proizvedeno je 113 vozila, a između 1946. i 1949. dovršeno je još 162 automobila u

izvedbama limuzina, polukabrioleta i limuzina. Kratko razdoblje, između 1939. i 1940, Superb je bio dostupan i sa osmocilindričnim motorima.

Škoda Rapid 1500 OHV "highway" (1939-1941)

Dizajniran za vožnju autoputem, ova specifična verzija Rapida proizvodila se između 1939. i 1941. godine. Imala je četvorotaktni, četvorocilindrični motor zapremine 1558 ccm, koji je generisao 46 konjskih snaga, uparen s trostepenim menjačem, što mu je omogućavalo postizanje brzine do 110 km/h. Aerodinamični dizajn uključivao je zaobljeni prednji deo, izbočene blatobrane i kosi krov, optimizujući efikasnost i potrošnju goriva.

Inovacija u dizajnu automobila

Rapid 1500 OHV predstavljao je inovativan pristup automobilskom dizajnu, aerodinamici i efikasnosti. Nudio se u raznim karoserijskim izvedbama, uključujući limuzinu, kabriolet i kombi. Ukupno je proizvedeno 1804 primerka Rapida 1500 OHV. Među njima, 110 primeraka "highway" verzije imalo je zatvorenu karoseriju s dvoje vrata, nazvanu "highway body", namenjenu vožnji autoputevima. Njegova aerodinamična karoserija omogućavala je putovanje velikom brzinom uz nisku potrošnju goriva. Škoda Rapid 1500 OHV bio je prvi istorijski dokumentovani model Škode koji je testiran u vazdušnom tunelu.

Model je izložen kao deo muzejske zbirke. Ovo vozilo je nabavljeno 2013. godine, a njegova obnova završena je 2021. godine.

Škoda 1101 'Tudor' cabrio (1946-1952)

Proizvodnja Škode 1101 'Tudor' započela je 6. maja 1946. u fabrici u Mladjoj Boleslavi, uz dodatnu podršku pogona u Kvasinama i Vrchlabíju. Model se proizvodio do 1952. godine, s ukupno 66.904 civilnih jedinica i 4.237 posebnih verzija za oružane snage. Vozilo je pronašlo kupce u više od 70 zemalja, a preko 65 procenata proizvedenih automobila je izvezeno. Nadimak "Tudor" potiče od britanskog izraza "two-door", što odražava dizajn s dvoje vrata većine proizvedenih verzija.

Praktični klasik s univerzalnim stilovima karoserije

Škoda 1101, čija je konstrukcija i dizajn bio zasnovan na predratnoj Škoda Popular, imala je četvorotaktni, linijski četvorocilindrični motor zapremine 1089 ccm, koji je generisao 32 konjske snage. Bio je uparen s četvorostepenim menjačem, što je vozilu omogućavalo postizanje brzine do 100 km/h. Vozilo je imalo kruti i relativno lagani središnji okvir od cevi s nezavisnim vešanjem na svim točkovima. Dizajn karoserije uključivao je drveni kostur i čelične ploče za izdržljivost. Škoda 1101 bila je dostupna u raznim stilovima karoserije, uključujući limuzine, roadstere, kombije i kola hitne pomoći. Pored toga, kabriolet verzija pružala je iskustvo vožnje s otvorenim krovom.

Razlika između Škoda 1101 i 1102

Škoda 1102, predstavljena 1948. godine, delila je mnoge mehaničke komponente s modelom 1101, od kojeg se razlikovala prvenstveno po izgledu i nekim prepravkama u unutrašnjosti. Model 1102 imao je modificovane branike i jednostavniju masku hladnjaka. U unutrašnjosti je ručica menjača premeštena na stub upravljača, što je osiguralo više prostora za noge i vozačima i putnicima.

Obnovljena Škoda 1101 kabriolet iz 1948. u muzeju

Jedan značajan primer modela je zeleni Škoda 1101 kabriolet dovršen 5. aprila 1948. i predat švajcarskoj ambasadi 16. aprila 1948. Nakon što je nekoliko puta promenilo vlasništvo, ovo vozilo postalo je deo zbirke Škoda muzeja 2005. godine. Serija Škoda 1101/1102 postigla je značajne rezultate u motosportu, uključujući pobjedu u svojoj klasi na 24-satnoj trci u Spau u Belgiji 11. jula 1948. Škoda 1101 označila je novu fazu u istoriji Škoda Auta, kombinujući dizajn i uspeh u trkama.

Škoda Sport (1949)

Dizajniran za trke, Škoda Sport proizvodio se 1949. godine, a proizvedena su samo dva primerka. S četvorocilindričnim motorom zapremine 1089 ccm, generisao je 60 konjskih snaga, uparen s četvorostepenim menjačem, što mu je omogućavalo postizanje brzine do 160 km/h. Jedan automobil je modificovan za trku Le Mans 1950. godine, a Škoda Sport učestvovao je u 24-satnoj trci na Le Mans-u.

Škoda Sport na Le Mans 1950. godine

Tokom trke Le Mans 1950. godine, Škoda tim se držao drugog mesta u svojoj klasi i petog mesta ukupno dok se bližila zora. Uprkos konkurenciji francuskog stručnjaka za trkačke automobile Gordinija, koji je prijavio šest automobila, Škoda Sport je impresivno nastupila. Automobil, izgrađen s jednostavnošću i domišljatošću, bio je prilično sličan proizvodnim modelima. Imao je skraćeni okvir šasijske sa središnjim cevima i osovinama, s modificovanim kočnicama i menjačem za trke velikim brzinama. Aluminijska karoserija smanjila je težinu vozila na 590 kg, dok je doterani motor sa Solex karburatorom u kombinaciji sa posebnom mešavinom goriva na bazi metil-alkohola pružao snagu od 50 KS za maksimalnu brzinu od 140 km/h.

Neočekivani neuspeh i propuštene prilike na Le Mans-u

Sve je išlo dobro do zore kada je manji tehnički problem - slomljeni osigurač klipne osovinice - uzrokovao kvar motora. Ovaj vitalni deo, koji je koštao samo nekoliko lipa, doveo je do odustajanja tima nakon 13 sati. Efikasnost goriva Škoda Sporta omogućila je duže smene vožnje, ali mehanički kvar prerano je prekinuo njihovu trku. Godine 1950. izgrađena su još dva trkačka automobila Škoda Supersport "cigara karoserija". Izvorni automobil, koji je učestvovao u trci 24 sata Le Mans 1950. godine, trenutno je deo privatne kolekcije, prošao je vrlo osetljivu obnovu i redovno učestvuje u trkama Le Mans Classic.

Škoda Felicia (1959-1964)

Felicia kabriolet, proizvodio se od 1959. do 1964. godine i odražavao je duh 1960-ih svojim čistim linijama, zaobljenim ivicama i elegantnim dizajnom. Automobili tog doba često su imali hromirane detalje i žive boje, a Felicia je prihvatila te trendove. Opremljen četvorocilindričnim motorom od 1089 ccm koji je proizvodio 50 konjskih snaga, postizao je brzine do 120 km/h. Kabriolet je takođe nudio uklonjivi tvrdi krov izrađen od plastike ojačane stakloplastikom, što je doprinosilo njegovoj svestranosti i modernom izgledu. Felicia je bila roadster baziran na modelu Octavia, izgrađen na središnjem cevastom okviru s nezavisnim vešanjem i modernim teleskopskim amortizerima. Od avgusta 1960. bila je dostupna sa uklonjivim tvrdim krovom izrađenim od plastike ojačane stakloplastikom.

Uspeh i evolucija dizajna Škoda Felicia kabrioleta

Kabriolet je privukao međunarodnu pažnju na sajmovima automobila u Ženevi, Lajpcigu i Njujorku, kao i na sajmovima u Južnoj Americi i Africi. Do druge godine, godišnja proizvodnja dosegla je 4210 jedinica, od kojih su dve trećine prodane u inostranstvu. U martu 1961. Škoda je na sajmu automobila u Ženevi predstavila redizajniranu verziju modela Felicia. Poboljšanja su uključivala upečatljiviju masku hladnjaka, podignuta zadnja krila s kapljičastim svetlima i premeštanje ručice menjača s volana na središnji tunel, što je omogućilo posebno kratke udaljenosti menjanja brzina. Osim toga, čep rezervoara za gorivo sada se mogao otključati iz unutrašnjosti vozila, što je povećalo praktičnost.

Felicia Super

Godine 1962. lansirana je Felicia Super s 1,2-litarskim motorom od 55 konjskih snaga i maksimalnom brzinom od 135 km/h. Ukupno 14 863 primerka Felicie i Felicie Super proizvedeno je između 1959. i 1964. godine. Jedno od ovih vozila nabavljeno je u stanju pre obnavljanja za muzejsku zbirku 1995. godine i restaurirano je do 1998. godine.

Škoda Octavia Combi (1961-1971)

Zvanično predstavljena 1960. na Međunarodnom sajmu mašinstva u Brnu, proizvodnja Škode Octavia Combi započela je 1961. nakon što su završena operativna ispitivanja i homologacija.

Octavia Combi bila je poznata po svojoj prostranosti, s prtljažnikom kapaciteta 690 litara, koji se mogao proširiti na 1050 litara preklapanjem naslona zadnjih sedišta. Ravna pregrada za odlaganje bila je dostupna kroz dvodelna zadnja vrata.

Performanse motora i praktičan dizajn

Octavia Combi pokretana je četvorotaktnim linijskim četvorocilindričnim motorom zapremine 1221 ccm, snage 47 konjskih snaga, uparenim s četvorostepenim menjačem. Ova postavka omogućila je automobilu da postigne brzine do 115 km/h. Octavia Combi nudila je nekoliko pametnih karakteristika, poput rezervnog točka u posebnoj pregradi ispod poda prtljažnika, dostupnog putem posebnog poklopca iznad zadnjeg branika.

Inovativni prostor za spavanje u modelima Škoda Octavia combi

Od 1961. godine, svi modeli Octavia Combi standardno su imali funkciju podešavanja površine za spavanje. Prednja sedišta mogla su da se pomere napred, a nasloni da se preklope gotovo u ravninu kako bi se stvorio prostor za spavanje, a uklonjeni nasloni zadnjih sedišta služili su kao nasloni za glavu. Ova je karakteristika dodatno poboljšana u modelskoj godini 1968. kako bi se nasloni zadnjih sedišta mogli preklopiti i napred i nazad.

Globalna popularnost i prekretnice u proizvodnji modela Škoda Octavia Combi

Oko dve trećine svih proizvedenih Octavia Combi vozila izvezeno je. Zbog velike potražnje, proizvodnja se nastavila i nakon aprila 1964, čak i dok se fabrika pripremala za model Škoda 1000/1000 MB sa zadnjim motorom. Godine 1966. izvezeno je 72% proizvedenih automobila Octavia Combi, na primer u Istočnu Nemačku, Mađarsku, Veliku Britaniju, Norvešku, Australiju i Island. Proizvodnja modela Škoda Octavia Combi završila je neposredno pre Božića 1971. godine, dok se fabrika pripremala za proizvodnju novog sportskog coupea Škoda 110 R. Ukupno je proizvedeno 54.086 jedinica.

Trekka by Škoda (1966-1972)

Trekka se proizvodila između 1966. i 1972. godine, posebno dizajnirana i konstruisana za tržište Novog Zelanda. Bila je bazirana na modifikovanoj šasiji modela Škoda Octavia Super i koristila je njen pogonski sklop koji je uključivao četvorotaktni linijski četvorocilindrični motor zapremine 1221 ccm, koji je generisao 40 konjskih snaga. Vozilo je bilo opremljeno četvorostepenim menjačem, što mu je omogućavalo postizanje brzine do 105 km/h. Trekka je imala kraći međuosovinski razmak u poređenju sa modelom Octavia Super, što je poboljšalo njene terenske karakteristike. Osim toga, blokada diferencijala za pogonske zadnje točkove bila je dostupna kao opcija.

Optimalno vozilo za aktivnosti na otvorenom

Trekka je dizajnirana za različite terene i bila je prikladna za aktivnosti na otvorenom i komercijalnu primenu. S gotovo 3000 proizvedenih jedinica, bila je prvo putničko vozilo razvijeno i proizvedeno na Novom Zelandu. Lokalni generalni uvoznik Škode u Otahuhu blizu Oklanda pokrenuo je razvoj Trekke kako bi stvorio pristupačno i praktično vozilo za poljoprivrednike, zanatlije i druge deltnosti. Trekka se nudila u različitim karoserijskim izvedbama, kao što je pick-up verzija sa troje vrata s platnenim ili tvrdim plastičnim krovom, a uključivala je i karakteristike poput uklonjivog krova izrađenog od plastike ojačane staklenim vlaknima.

Nasleđe i istorijski kontekst

Proizvodnja Trekke na Novom Zelandu zahtevala je od Škode prilagođavanje potrebama lokalnog tržišta. Iskustvo stečeno s Trekom pomoglo je u razvoju drugih modela za specifična tržišta, poput Skopaka za Pakistan i Škode 1202 Kamioneta za Tursku. Trekka iz 1969. sada je deo privatne češke kolekcije, a još jedan je izložen u Muzeju Škoda.

Škoda 120 GLS (1976-1990)

Smatran je vodećim modelom automobilske brende iz Mladá Boleslave, ovaj model limuzine proizvodio se od 1976. do 1990. godine. Imao je četvorotaktni linijski četvorocilindrični motor zapremine 1174 ccm, koji je generisao 54 konjske snage, uparen s četvorostepenim menjačem, što mu je omogućavalo postizanje brzine do 140 km/h. 120 GLS bio je prepoznatljiv po prednjoj masci od nerđajućeg čelika s četiri prednja svetla. Proizveden je u pogonu u Vrchlabíju i bio je poznat po svojoj čvrstoj konstrukciji i praktičnim karakteristikama.

Izazovno ubrzanje serijske proizvodnje i uspeh izvoza

Serijska proizvodnja započela je u avgustu 1978, iako se proizvodnja GLS-a u Vrchlabíju suočila s izazovima zbog odloženog preseljenja proizvodnje modela Škoda 1203 u Trnavu u Slovačkoj. Uprkos tome, obe serije modela proizvodile su se istovremeno, što je omogućilo fleksibilnu proizvodnju u skladu s potražnjom kupaca. Sveukupno, više od 70% modela GLS bilo je namenjeno izvozu.

Predstavljen na Škodinim događajima oldtajmera

Škoda 120 GLS nastavila je koncept pogona na zadnje točkove i zadnjeg motora iz ranije Škode 1000 MB. Taj se koncept razvio u seriju Škoda 100 počevši od 1969, a kasnije u 105, 120, 130 i druge derivate. Serija modela, koja se proizvodila do 1989. godine, uključivala je mali deo posebno dobro opremljenih modela poput GLS-a.

Škoda 110 R Coupé (1970-1980)

Nakon što je debitovao pre 55 godina, ovaj elegantni sportski automobil s elegantnom i aerodinamičnom karoserijom proizvodio se od 1970. do 1980. godine. S četvorotaktnim linijskim četvorocilindričnim motorom zapremine 1107 ccm, generisao je 52 konjske snage, uparen s četvorostepenim menjačem, što mu je omogućavalo postizanje brzine do 145 km/h. Izrađen u fabrici u Kvasinyju, coupe s pogonom na zadnje točkove poslužio je kao osnova za Škodine reli i trkačke automobile.

Popularan među kupcima koji traže atraktivno vozilo

Škoda 110 R bio je popularan zbog svojih performansi i dizajna. Njegovi uspešni derivati u motosportu, uključujući Škodu 130 RS, dodatno su povećali njegov ugled. 110 R imao je značajan uticaj na izvozna tržišta, a većina jedinica isporučena je izvan Čehoslovačke, uključujući Veliku Britaniju, Novi Zeland i Kuvajt. Godine 1973, 93 procenta od oko 6000 proizvedenih kupea isporučeno je u inostranstvo.

110 R, koji je nabavljen za muzejsku zbirku 2019. godine i podvrgnut opsežnoj obnovi, proizveden je u avgustu 1971. kao jedan od poslednjih primeraka prve modelske godine.

Prvo proizvodni izazovi, a zatim izvozni hit

Razvoj modela 110 R započeo je 1966. godine, a prvi prototip izašao je iz proizvodnje u martu 1968. Premijerno je predstavljen u septembru 1970. na sajmu mašinstva u Brnu, nakon čega su usledile prezentacije na sajmovima automobila u Parizu, Londonu i Torinu. Uprkos početnim proizvodnim izazovima zbog tadašnjih političkih okolnosti, 110 R postao je uspešan izvozni proizvod. Do 1980. godine Škoda je proizvela ukupno 57.085 jedinica. 110 R nasledio je Škoda Garde/Rapid 1981. godine. Uspeh modela 130 RS u motosportu, poznatog kao "Porsche Istoka", ojačao je nasleđe modela 110 R u istoriji trka, čineći ga danas traženim kolekcionarskim eksponatom.

Škoda Rapid 135 (1987-1990)

Proizvodio se između 1987. i 1990. godine, elegantni i sportski Škoda Rapid bio je poslednje poglavlje Škodinih coupea s motorom pozadi. S četvorotaktnim linijskim četvorocilindričnim motorom zapremine 1289 ccm, generisao je 58 konjskih snaga, uparen s petostepenim menjačem, omogućujući mu postizanje brzina do 150 km/h. Dizajn Rapida uključivao je elegantan i aerodinamičan stil karoserije, nudeći sportsko iskustvo vožnje. Ukupno je proizvedeno 10.980 jedinica Rapida.

Poslednja era Škode Rapid 135

Škoda Rapid 135 proizvodila se u pogonu AZNP Kvasiny. Ovaj kupe s dvoje vrata razvijen je s namerom modernizacije prethodne Škoda Garde/Rapid 743 i označio je kraj ere zadnjih

motora za Škodu, prethodeći prelazu na moderni Favorit. Rapid 135, čija je proizvodnja započela 1984. i trajala do avgusta 1990, imao je konfiguraciju sa zadnjim motorom i pogonom na zadnje točkove. Rapid 135 i 136 izvedeni su iz Škode 135 GL odnosno 136 GL, a uključivali su motore slične onima u Favoritu - četvorocilindrične s potpuno aluminijumskim jedinicama i zapremninom od 1,3 litra. Rapid 135 proizvodio je 58 konjskih snaga, dok je Rapid 136 nudio 62 konjske snage. Domaći modeli koristili su karburatore, dok su izvozne verzije imale Bendix sisteme ubrizgavanja goriva, a neki modeli uključivali su i katalitičke konvertore. Konačna modernizacija uključivala je ažuriranja poput izdržljivijih zadnjih vešanja i promena u unutrašnjosti. Rapid je bio poslednje Škoda vozilo s dvoje vrata i siluetom kupea.

Škoda Favorit 136 L (1988-1994)

U decembru 1982. Čehoslovačka vlada odlučila je da u roku od pet godina razvije automobil sa motorom napred i pogonom na prednje točkove. Predvođen Petrom Hrdličkom, tim u Škodi u Mladoj Boleslavi razvio je Favorit, snalazeći se u izazovima planirane ekonomije. Škoda Favorit 136 L se proizvodio od avgusta 1988. do 1994. godine, a bio je opremljen četvorotaktnim linijskim četvorocilindričnim motorom od 1289 ccm, snage 58 konjskih snaga i uparen s petostepenim menjačem, omogućujući brzine do 150 km/h. Hatchback karoserija pružala je obilje prtljažnog prostora.

Bertoneov uticaj

Karoseriju koju je dizajnirao Stile Bertone, Favorit je imao veću unutrašnjost iako je bio kraći od svog prethodnika, pružajući dovoljno prostora. Prošao je opsežna testiranja, takođe na velikim nadmorskim visinama i visokim temperaturama. Potpuno aluminijumski motor zadovoljavao je moderne standarde potrošnje i emisija. Pored toga, bio je vrlo stabilan i pouzdan, a samim tim i sposoban da pređe do 250.000 kilometara pre nego što je bio potreban puni servis.

Nakon Plišane revolucije, Škoda se 1991. pridružila Volkswagen grupi, što je na kraju dovelo do poboljšanja u kvalitetu, tehnologiji, sigurnosti i dizajnu. Favorit je takođe proslavio višestruke uspehe u motosportu, pobedivši u svojoj klasi na reliju Monte Carlo četiri puta između 1991. i 1994. Do septembra 1994. proizvedeno je 783.167 jedinica Favorita. Uključujući karavan Forman i komercijalne varijante, ukupna proizvodnja dosegla je preko milion vozila do sredine 1995.

Škoda muzejska postavka

Muzej Škoda u Mladoj Boleslavi vodi posetioce na putovanje kroz 130 godina istorije kompanije, od najranijih vozila Laurin & Klement do današnjih modela. Otvoren 1995. godine u

istorijskim fabričkim halama, muzej je u potpunosti obnovljen 2012. godine, kombinujući istorijsku autentičnost s modernim tehnikama izlaganja. Prostire se na 1800 m² i predstavlja oko 360 predmeta, uključujući proizvodna vozila, prototipove, reli automobile, motocikle, pa čak i bicikl Slavia iz 1899. godine, najstariji eksponat u zbirci.

Filmovi, fotografije, dokumenta i interaktivni multimedijски elementi omogućuju posetiocima da istraže i tehnički razvoj i priče koje stoje iza vozila. Na lokaciji se nalaze i Forum Laurin & Klement i Václav Café, koji pružaju funkcionalne prostore unutar kompleksa za kulturne događaje, prezentacije i kulturne i obrazovne programe.

Ikone u novom ruhu – moderan pogled na klasične Škoda modele

Povodom 130. godišnjice od osnivanja kompanije, sektor Škoda Design pripremio je niz smelih dizajnerskih skica koje prikazuju kako Škodini dizajneri zamišljaju moderan izgled ključnih modela iz istorije kompanije. Ove reinterpretacije predstavljaju Škodine istorijske modele u savremenom svetlu, uravnotežujući istoriju kompanije i njihovo poreklo s jasnoćom i funkcionalnošću modernog dizajna.

Za više detalja o ovim dizajnerskim kreacijama posetite www.skoda-storyboard.com

eVOITURETTE

Moderna reinterpretacija Voiturette A koju je izradio Yuhan Zhang u delimično tradicionalni, delimično autonomni vagon, koristeći veštačko drvo, 3D štampane komponente i interaktivne LED elemente, završene u crveno-beloj šemi boja.

Popular 'Monte Carlo'

Reinterpretiran od strane Ljudmila Slavova, Popular Monte Carlo postaje roadster, čuvajući svoj motosportski karakter uz primenu dizajnerskog pravca Modern Solid.

Škoda Felicia Cabriolet

Bohe Vita Martina Leprincea reinterpretira Feliciju kabriolet, zadržavajući dugi poklopac motora, proporcije i zadnja krila modela od 1959. do 1965. godine, integrišući plutajuće vetrobransko staklo koje spaja unutrašnje i spoljašnje površine.

110 R coupé

Dizajn Richarda Šveca kombinuje originalnu eleganciju modela 110 R sa elementima motosporta, uključujući proširene blatobrane, zaštitni kavez, točkove sa centralnim zaključavanjem, skrivena prednja svetla i bočne retrovizore s kamerom.

Škoda Sport

Škoda Sport, koju je stvorio Daniel Petr, zadržava aluminijumske blatobrane, prepoznatljivu masku, trkački broj i klasične boje, a dodaje karakteristike spremne za hibridni pogon i detalje od karbonskih vlakana.

Škoda Favorit

Reinterpretiran od strane Ljudmila Slavova i Davida Stingla, Škoda Favorit postaje kompaktan crossover, zadržavajući čiste oblike originalnog Bertone hatchbacka i suptilne reference na njegovu reli istoriju.

Škoda Felicia Fun pick-up

Felicia Fun pick-up, proizvodio se od 1997. do 2000. godine, redizajnirao je Julien Petitseigneur. Zadržao je razigrani karakter vozila, a istovremeno ga prilagodio proporcijama Modern Solid sa velikim točkovima, kontrastnim detaljima i ekranom na instrument tabli sa retro grafikom.

Kontakt

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

+381 62 8863 001

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

Škoda Auto

- › uspešno posluje u novoj deceniji s Next Level Škoda Strategy;
- › ima cilj da postane jedan od tri najprodavanija brenda u Evropi do 2030. nudeći svojim kupcima najbolje iz oba sveta kroz niz atraktivnih BEV, hibridnih i ICE proizvoda;
- › pojavljuje se kao vodeći evropski brend na važnim rastućim tržištima kao što su Indija, Vijetnam i zemlje Azije;
- › trenutno svojim kupcima nudi 12 serija putničkih vozila: Fabia, Scala, Octavia i Superb kao i Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kushaq i Kylaq;
- › u 2024. godini je isporučeno preko 926.000 vozila kupcima širom sveta;
- › član je Volkswagen koncerna već 30 godina. Volkswagen koncern jedan je od najuspešnijih proizvođača vozila na svetu;
- › deo je Brand Group CORE, organizaciono spajanje brendova Volkswagen grupe, kako bi se postigao zajednički rast i značajno povećala ukupna efikasnost pet serijskih brendova;
- › nezavisno proizvodi i razvija, ne samo vozila, već i komponente kao što su MEB sistemi baterija, motori i menjači za druge brendove u okviru Volkswagen Grupe;
- › posluje na tri lokacije u Češkoj; ima dodatne proizvodne kapacitete u Kini, Slovačkoj i Indiji prvenstveno kroz partnerstva Grupe, kao i u Vijetnamu i Ukrajini u saradnji sa lokalnim partnerom;
- › zapošljava oko 40.000 ljudi širom sveta i aktivna je na skoro 100 tržišta;