

SKODA

130
LET

NEWSLETTER Č. 4

Škoda a technika



JIŽ VYDÁNO

Škoda a svět

Škoda a lidé

Škoda a design

Škoda a technika

Čtvrtým newsletterem završujeme seriál věnovaný 130leté historii automobilky Škoda. Každý z předchozích dílů byl tematicky více zaměřen na určitou oblast a jinak je tomu i u tohoto vydání. Skoro by se dalo říci, že jsme si to nejlepší nechali na konec, protože spojení pojmů Škoda a technika bylo a stále je naprosto určující pro všechno, co automobilka dělá.

Škoda Auto byla od svých počátků názornou ukázkou toho, že když se spojí vizionářství, nadšení, pracovitost a vytrvalost s technickým umem, řemeslnou zdatností, inovacemi a schopností vždy nalézt chytré řešení, nedá na sebe úspěch dlouho čekat. Zmíněné vlastnosti charakterizují Škodováky dodnes – jsou jejich nenahraditelnou a unikátní přidanou hodnotou v globálním měřítku.

Strojírenství, mechanika a automobilová konstrukce byly v české kotlině vždy silně zastoupeny a tato tradice je na šikovnosti zaměstnanců Škoda Auto patrná i v současnosti. Typická je však pro ně ještě jedna věc, kterou jim kdekdo závidí – schopnost přicházet s funkčními technickými řešeními. Tento newsletter věnovaný především technice je toho důkazem.

Příjemné čtení!



Škoda Auto má aktuálně nejširší modelovou paletu v historii a propojuje v ní to nejlepší ze světa spalovacích motorů a elektromobility.



Od ruční práce k Průmyslu 4.0 a AI

Před 130 lety začínali podnikatelé **Václav Laurin** a **Václav Klement** ve skromné dílně se dvěma dělníky a jedním učedníkem. Strojní vybavení bylo jen na ruční či nožní pohon, ale už po několika měsících převzal podstatnou část dřiny parní stroj. Později firma provozovala i vlastní vodní elektrárny a jednotlivé stroje poháněly tiché elektromotory.

Na rozdíl od řady konkurentů upřednostnila společnost Laurin & Klement **vlastní technický vývoj** před nákupem licencí. To se týkalo i výroby naprosté většiny komponentů, včetně přípravků a **speciálního nářadí**. Mimochodem, první tovární závodník **Narcis Podsedníček** byl původní profesí pilníkář. Velkou roli hrála i práce se dřevem, které tehdy tvořilo zhruba pětinu hmotnosti nových vozů a uplatnilo se také na karosářských kopytech, různých přípravech, ale i přepravních bednách.

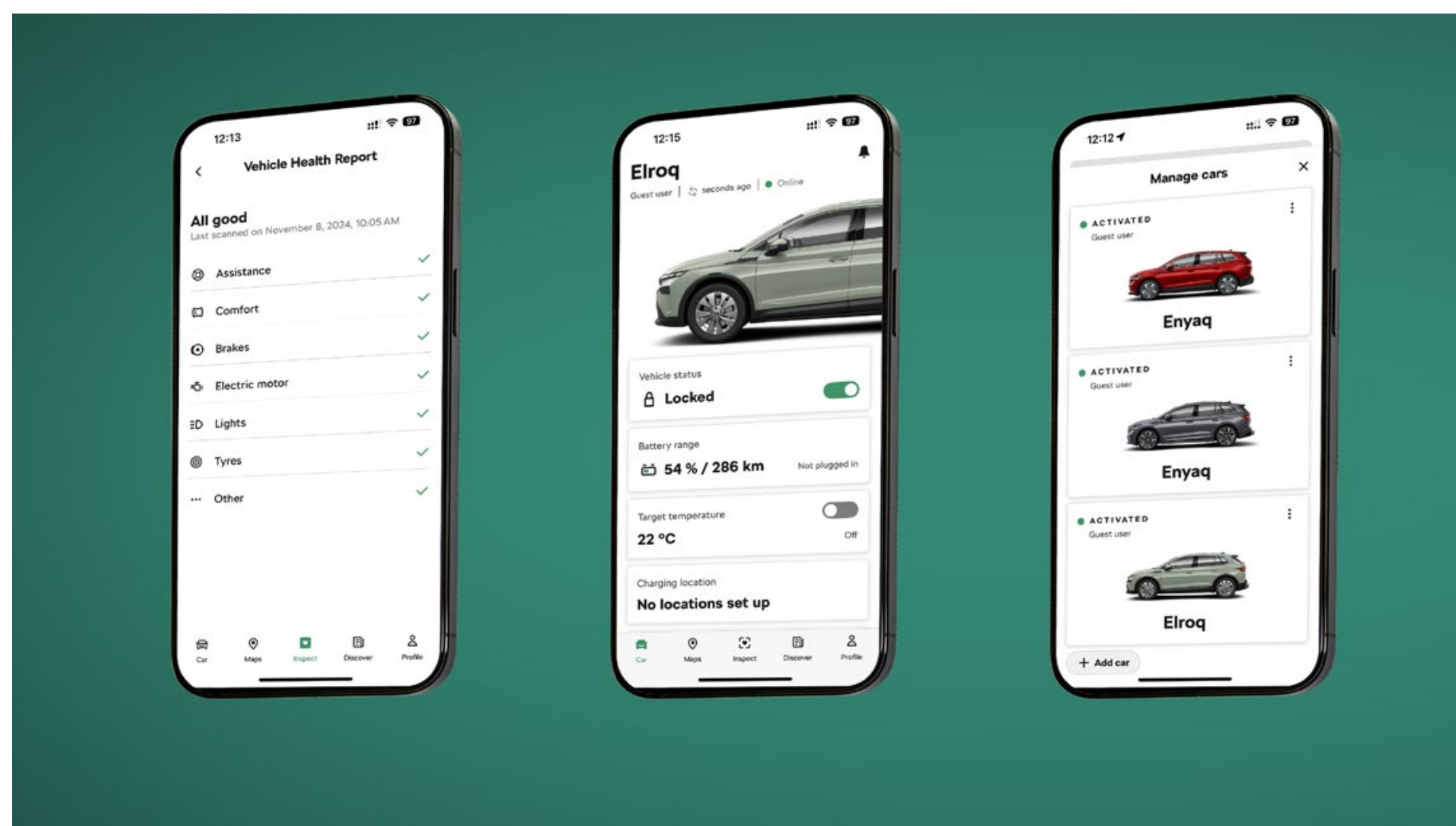
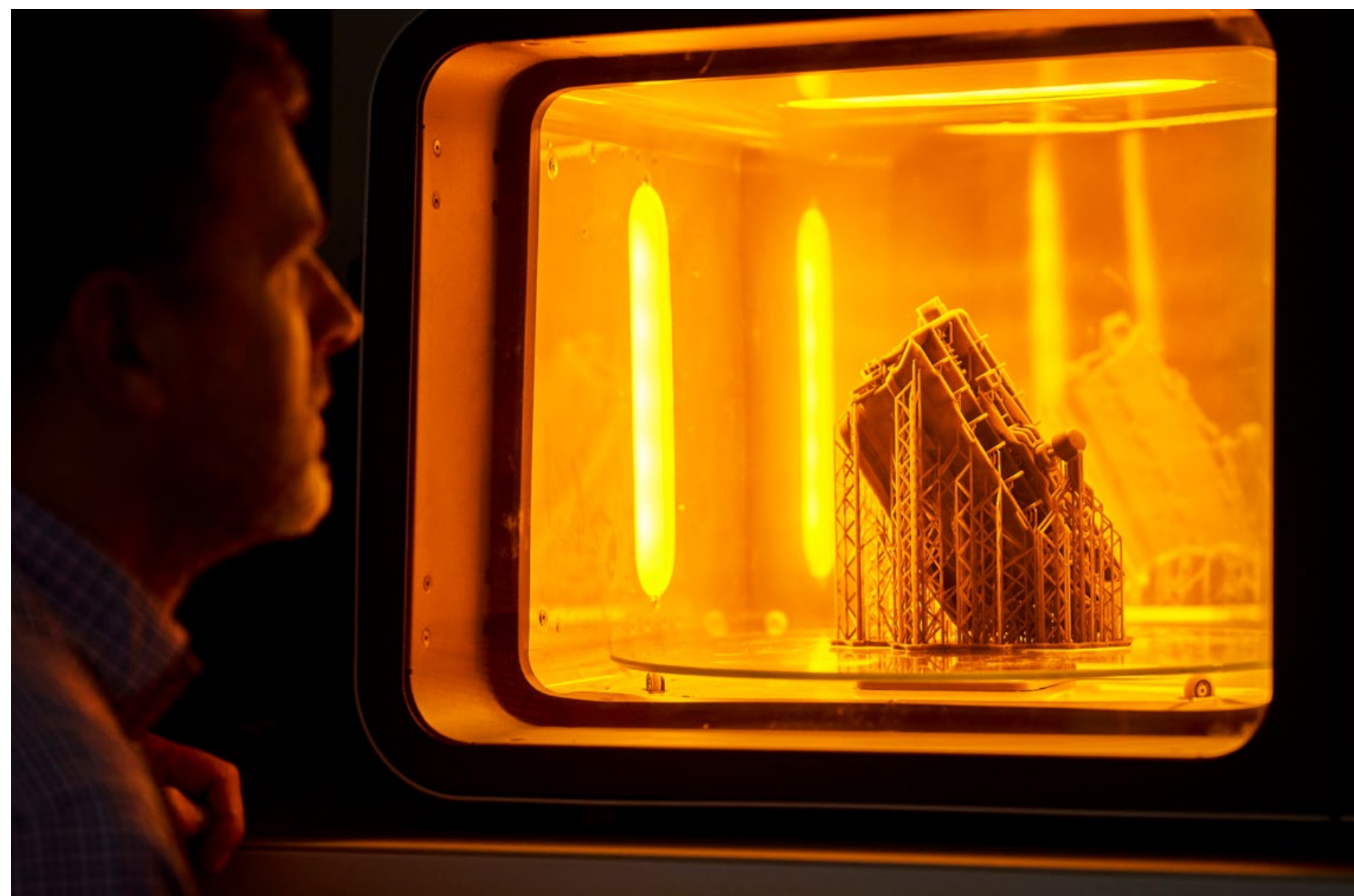


Z **výrobního pásu** začaly vozy sjíždět v roce 1929, o půl století později přibýly roboty a současný rozvoj společnosti Škoda Auto už se opírá o coboty (kooperující roboty) i další prvky Průmyslu 4.0. V loňském roce ocenil Svaz průmyslu a dopravy ČR projekt Digitalizace dispečinků řízení výroby v závodech v Kvasinách, Mladé Boleslavi i indické Púně.

K nejperspektivnějším technologiím patří 3D tisk. Škoda Auto jej dlouhodobě využívá např. v oddělení vývoje, kde urychluje a zlevňuje vývoj budoucích vozů. Nedávno otevřela nové centrum 3D tisku se 16 tiskárnami, z nichž mnohé jedou v podstatě nonstop. Ročně tu pro účely vývoje vytisknou kolem 15 000 dílů.

Dále je tu umělá inteligence. Na širokém uplatnění prvků AI profitují zákazníci nejen díky podstatně rozšířeným možnostem vývoje a testování vozidel. Aplikace MyŠkoda zahrnuje třeba službu **Prediktivní údržba**. Ta využívá jízdní data a službu Zdravotní karta vozu (Vehicle Health Report), aby dokázala předvídat blížící se potřebu návštěvy servisu. Sleduje stav trakční baterie, 12V baterie, klimatizace a opotřebení brzdových destiček.

Ochotným pomocníkem je digitální asistentka Laura. Software chatbotu ChatGPT jí umožňuje kromě ovládání infotainmentu, navigace a klimatizace také odpovídat na obecné otázky. AI však nemá přístup k informacím o vozidle ani k osobním údajům a veškeré interakce jsou mazány.

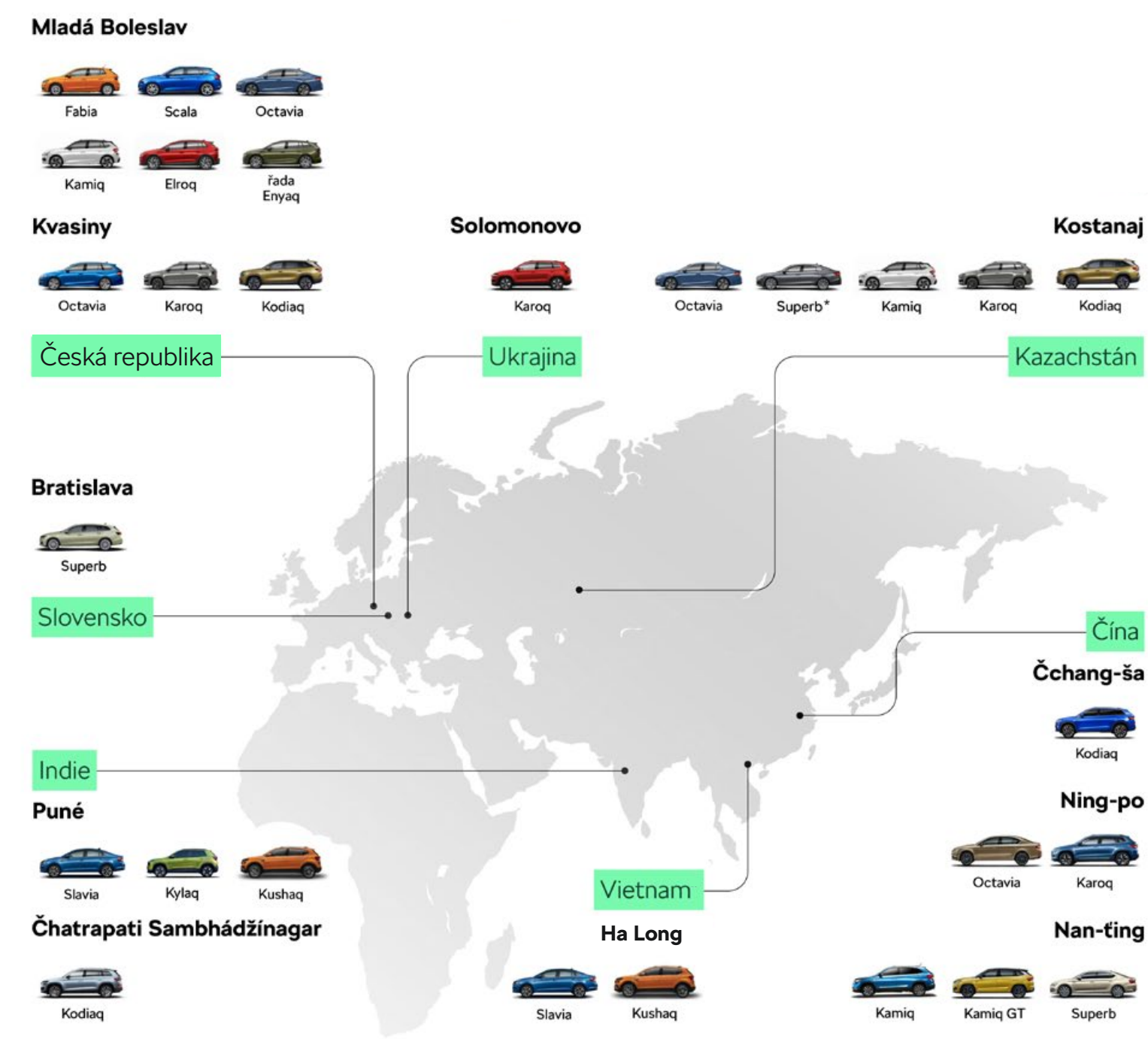


Výrobní závody

Mladoboleslavská značka velmi záhy pronikla na náročné evropské trhy a před první světovou válkou už exportovala na všechny obydlené světadíly. Pod křídly koncernu Volkswagen, prošla bouřlivým rozvojem nejen konstrukce vozidel a produkční technologie, ale také síť výrobních i montážních závodů a distribuční infrastruktura na desítkách národních trhů. Těžištěm však stále zůstává trojice českých závodů.

Mladá Boleslav

Středočeské město je po celých 130 let sídlem vedení i hlavního výrobního závodu. Nejvýraznější impulzy pro rozvoj znamenalo převedení firmy na akciovou společnost (1907), vstup strategického partnera Škoda (1925), nástup vozů Škoda 1000 MB s motorem vzadu (1964), začlenění do koncernu Volkswagen (1991) a energický rozvoj na poli elektromobility (2020), kdy byla spuštěna unikátní výrobní linka pro souběžnou produkci vozů se spalovacími i elektrickými motory. V roce 2024 z Mladé Boleslavi vyjelo celkem 575 000 vozů, kromě řad Fabia, Scala, Octavia a Kamiq také 80 000 elektromobilů Enyaq a Enyaq Coupé. V roce 2025 k nim přibyl ještě model Elroq. K tomu připočteme téměř 500 000 spalovacích motorů řady EA 211 plus 355 000 přímo řazených převodovek MQ 200.



Kvasiny

V Kvasinách, ležících v Královéhradeckém kraji, mají automobily tradici již od roku 1934. Původně nesly označení Jawa. Po druhé světové válce následovala kompletace reprezentačního modelu Škoda Superb, podvozky sem byly přiváženy vlakem i „po ose“ z Mladé Boleslavi. Po definitivním přiřazení továrny k mladoboleslavskému podniku (1949) se pozornost obrátila ke sportovním derivátům, včetně atraktivních kabrioletů a kupé.

Bilance roku 2024: 248 000 vozů Škoda, především SUV Karoq a Kodiaq, nově sem byla přesunuta část produkce řady Octavia z Mladé Boleslavi. Navíc v Kvasinách vznikají i „sourozenci“ modelu Karoq: Seat Ateca a Cupra Ateca.



Vrchlabí

Kočáry, bryčky, saně a cestovní zavazadla – tak začínal v roce 1864 závod ve Vrchlabí na úpatí Krkonoš. Od počátku 20. století se firma rodiny Peterů přeorientovala na zakázkové automobilové karoserie. Součástí automobilky Škoda je podnik od roku 1946, v roce 2012 proběhla transformace z výroby automobilů na produkci komponentů. Uhlíkově neutrální závod ve Vrchlabí v roce 2024 zkompletoval 710 600 sedmistupňových automatických převodovek DQ200 pro vozy Škoda i další značky koncernu.



Historie jedniček a nul

Vývoj moderního vozu i samotný chod celé automobilky si už desítky let nedovedeme představit bez pomoci výpočetní techniky, která dnes zvládá třeba i simulaci nárazových zkoušek a generuje vizualizace, které jsou k nerozeznání od skutečného automobilu. V Mladé Boleslavi se počítač poprvé dostal ke slovu už na podzim 1969, kdy do automobilky dorazilo několik skříní **se sálovým počítačem IBM 360/30**. Před více než půl stoletím se jednalo o špičkový počítač, který například pomáhal ve vesmírném středisku v Houstonu v létě 1969 při prvním přistání člověka na Měsíci.

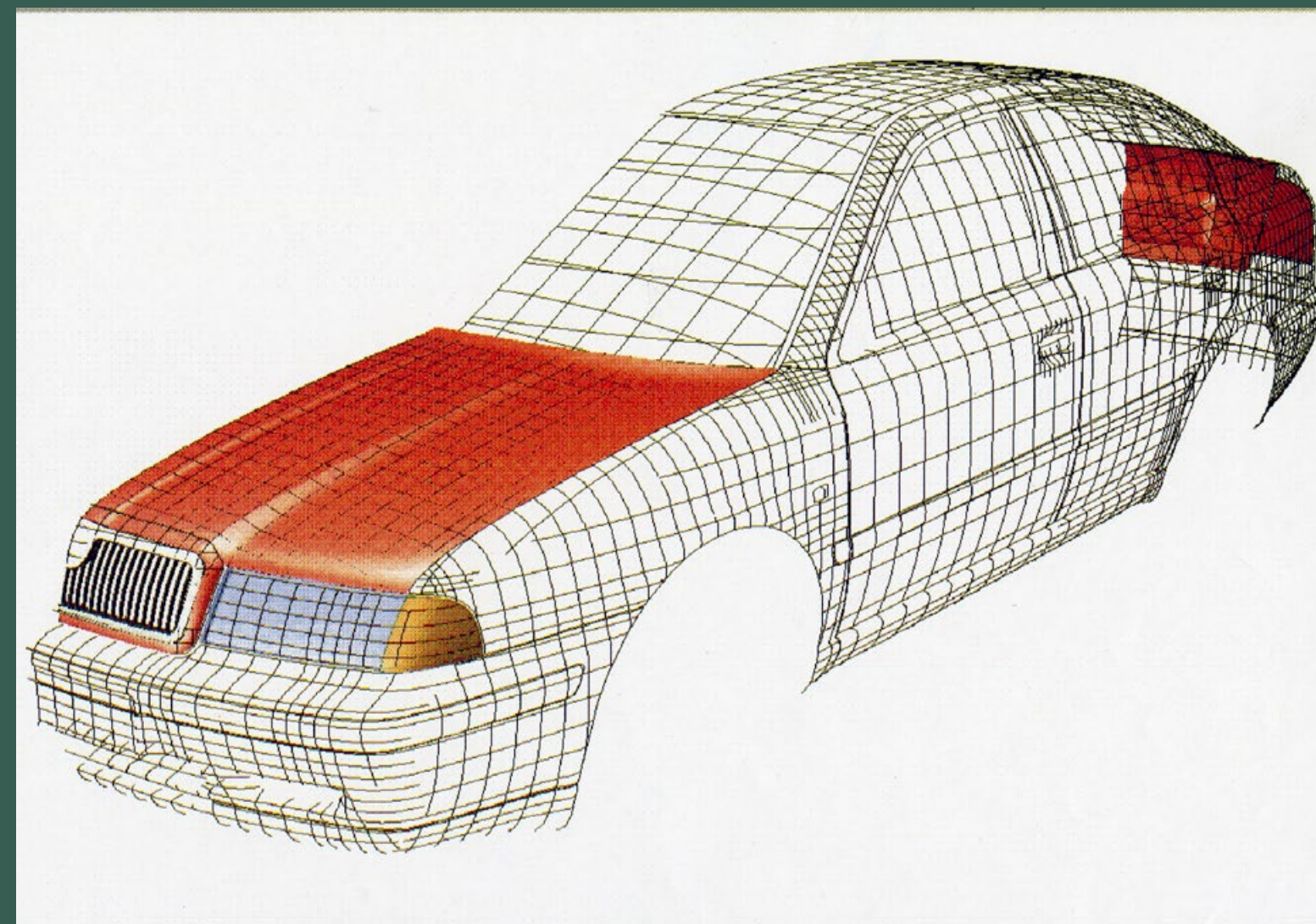
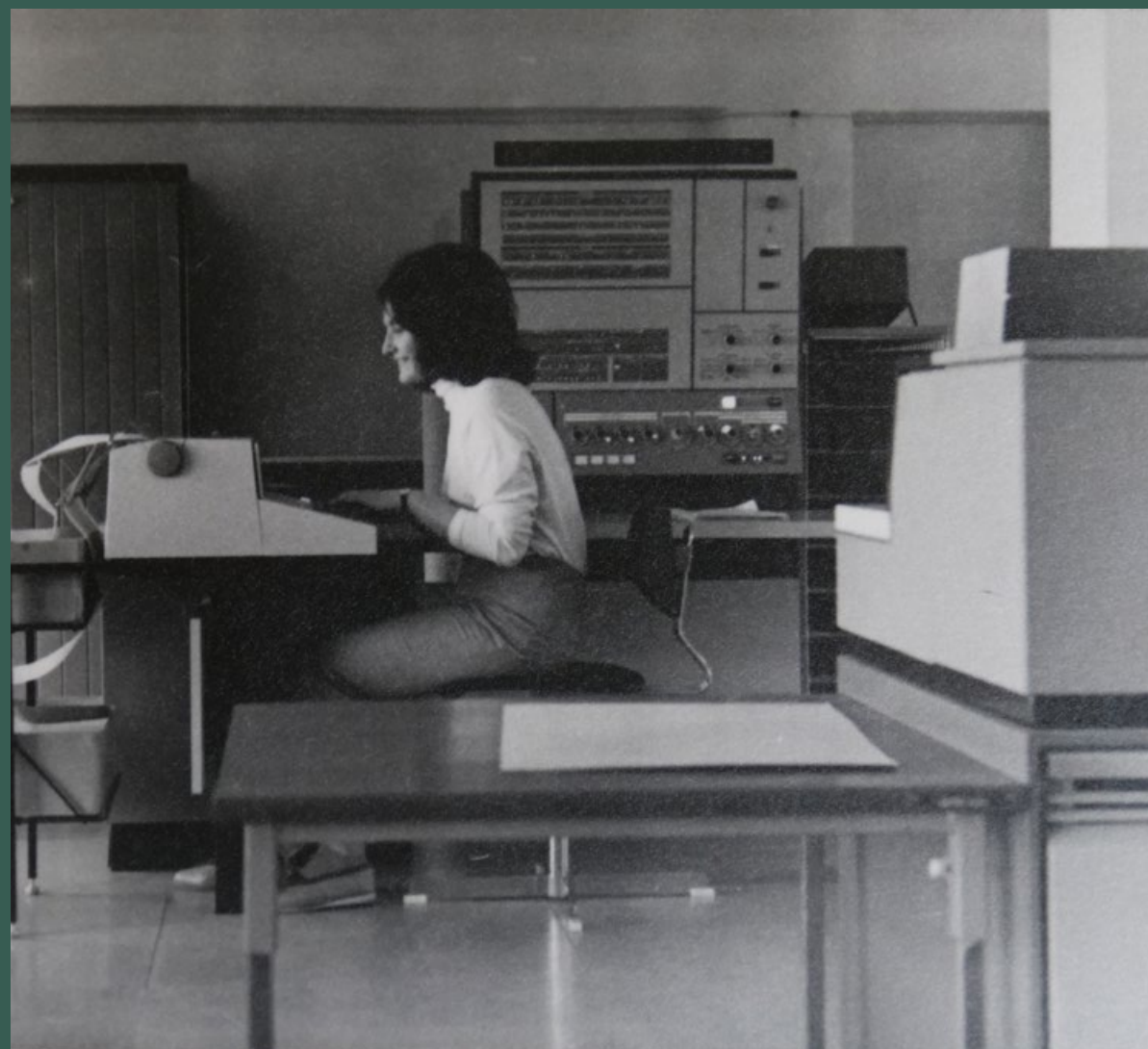
Přitom stačilo málo a výpočetní středisko by disponovalo počítačem ruským nebo by zelo prázdnotou. Objednávku na americký stroj totiž stihla automobilka podepsat jen pár dní před srpnovou invazí ruských vojsk v roce 1968...

Počítač za zeleninu



Způsob, jakým automobilka AZNP koncem 60. let minulého století za počítač zaplatila, názorně ukazuje absurditu té doby a je i mimořádně kuriózní. Samotný nákup totiž musel proběhnout ve Vídni, kde mělo IBM zastoupení. Aby získala automobilka rakouské šilinky, musela nejprve ve spolupráci s podnikem zahraničního obchodu do Rakouska vyvézt několik kusů vozu Škoda 1000 MB. Ty však nemohla prodat napřímo zákazníkům, tak je směnila za zeleninu, kterou již prodat mohla, a za získané šilinky bylo konečně možné pořídit vytoužený počítač.





V technickém vývoji a konstrukci vozů se počítače začaly více prosazovat až během 80. let, tedy v době, kdy automobilka Škoda vyvíjela model Favorit a posléze z něj odvozený vůz Škoda Felicia. Prvním vozem z Mladé Boleslavi, při jehož vývoji byla skutečně ve velké míře použita výpočetní technika, byla první novodobá generace řady Škoda Octavia, představená v roce 1996.

Jakkoli byly možnosti úplně jiné než dnes, počítače už tehdy sloužily třeba k 3D modelování a k materiálovým výpočtům a simulacím - například nárazů a deformací nebo vibrací a hluku. Výpočetní technika prošla od té doby intenzivním vývojem a mladoboleslavská automobilka už v té době držela krok s těmi nejlepšími. Důkazem je třeba nové datové centrum, otevřené v roce 2019, s tehdy nejvýkonnějším firemním počítačem v České republice, který zvládne dvě biliardy operací za sekundu. Jedná se o téměř 67miliardkrát větší kapacitu, než jakou měl počítač IBM 360 před 56 lety.



Víte, že...



... výpočetní rychlost prvního počítače v AZNP byla 30 000 operací za sekundu, přičemž násobně větší výkon má dnes i ten nejlevnější mobil?

800 kg

Tolik vážil první počítač v Mladé Boleslavi.

Elektrina v genech



Elektromobilita se dnes v automobilovém světě skloňuje ve všech pádech, to však neznamena, že je tento pohon po technické stránce něčím novým. Naopak. Vždyť v Mladé Boleslavi vznikl první plně provozuschopný elektrifikovaný vůz již v roce 1908. František Křižík, tehdejší slavný český elektrotechnik, využil základy vozu Laurin & Klement typ E a zkombinoval jeho benzinový čtyřválec o objemu 4,6 litru se dvěma stejnosměrnými elektromotory. Vznikl tak vlastně první automobil s hybridním pohonem z Mladé Boleslavi.

S elektrickým pohonem koketovali konstruktéři automobilky i nadále. Koncem 30. let tak vznikl čistě elektrický nákladní vůz s užitečnou hmotností tři tuny, který se dostal do služeb například plzeňského Měšťanského pivovaru a byl jím rozvážen Prazdroj po plzeňských restauracích.

K elektromobilitě se konstruktéři v Mladé Boleslavi vrátili počátkem 90. let, kdy vzniklo zhruba 100 vozů Škoda Eltra. Tento model vycházel ze Škody Favorit a Škody Pick-up, přičemž byl určen primárně pro švýcarský trh. Jeho baterie umožňovaly dojezd 80 km a s motorem o výkonu 15,4 kW zvládl dosažení maximální rychlosti 80 km/h.

K novodobé éře elektromobility, v níž Škoda Auto již naplno rozvinula svůj technický potenciál, vedla cesta přes 17 prototypů vozu Škoda Octavia Green E Line z roku 2011. K pohonu využívaly elektromotor o výkonu až 85 kW, který čerpal energii z akumulátoru o kapacitě 26,5 kWh. Zkušební vozy ujely až 150 kilometrů a dosahovaly nejvyšší rychlosti 135 km/h.



Škoda Puck: Elektromobil pro děti



Zajímavou sondou do světa dětských hraček byl miniroadster Škoda Puck, který se v Mladé Boleslavi vyráběl v letech 1941–1942. Autíčko pro děti bylo technicky překvapivě vyspělé – poháněl ho elektromotor Scintilla, který se sadou baterií Varta-Ferak zvládl dvě hodiny provozu. Vozítko, vyráběné dokonce ve dvou velikostech, mělo funkční světla, rychloměr i odpružení všech kol. Maximální rychlost činila 12 km/h.

V modelovém portfoliu se pak skutečná elektrifikace naplno rozvinula v roce 2019 představením sériových modelů Škoda Citigo-e iV a Škoda Superb iV. Zásadní milník přišel o pouhý rok později v podobě modelu Škoda Enyaq, který byl jako první vůz automobilky konstrukčně od začátku navržen jako ryzí elektromobil a využíval platformu MEB koncernu Volkswagen. Úspěch se brzy dostavil a model Enyaq se stal jedním z nejprodávanějších elektrických SUV v Evropě, přičemž tuto svou pozici ještě dále posílil po výrazné modernizaci v letošním roce.

Trefou do černého byla pro značku Škoda i její druhá čistě elektrická modelová řada Elroq. Toto SUV, které v portfoliu spadá pod model Enyaq, se představilo koncem roku 2024. Letos v dubnu, červenci a v říjnu se Škoda Elroq stala nejprodávanějším elektromobilem v Evropě a dominuje na různých evropských trzích – kromě České republiky také v Dánsku či Rakousku. Její technické kvality a vysokou užitnou hodnotu oceňují i odborníci – Elroq se dostal mezi finalisty Evropského auta roku 2026 a vyhrál titul Německé auto roku mezi kompaktními vozy, což mu také zajistilo účast ve velkém finále.

Škoda Auto má díky svým dvěma čistě elektrickým modelovým řadám velmi dobrou tržní pozici, kterou dále výrazně posílí malý městský crossover Škoda Epiq a nové modely vycházející z atraktivních konceptů Vision 7S a Vision O.



Milníky technického rozvoje značky

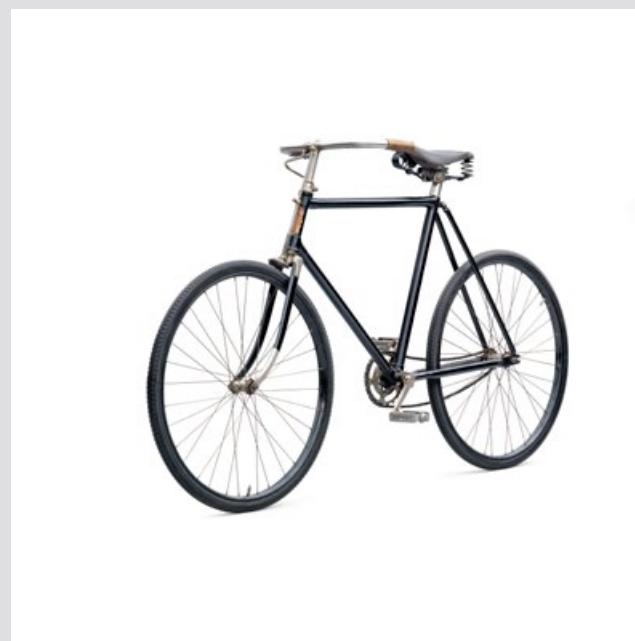
Může to znít jako klišé, ale důraz na technické inovace v konstrukci vozidel i zavádění progresivních a efektivních výrobních technologií patří k DNA mladoboleslavské značky už od předminulého století. I díky tomu dokázala společnost L&K/Škoda mnohem víc než „jen“ přežít ve vysoce konkurenční branži a ustát řadu politických i hospodářských turbulentí. Její podíl na světové automobilové produkci vzrostl za uplynulé století více než desetinásobně. Ostatně porovnejme pro příklad 449 vozů v roce 1924 a loňských 925 000...

Na následujících třech stranách si připomeneme nejdůležitější z inovací.



Jízdni kola

Václavové Laurin a Klement začínají společné podnikání širokou paletou bicyklů. K vysoké spolehlivosti přispívá utěsnění ložisek proti průniku vody.



1895

Motory z Mladé Boleslavi

Zahájen vývoj a výroba spalovacích motorů, benzinových jedno- až čtyřválců pro motocykly L&K Slavia. Jejich konstrukce patří ke světové špičce.



1899

První automobil

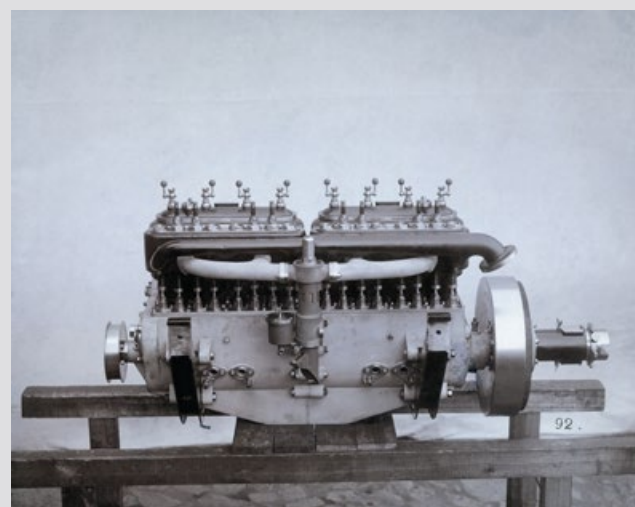
Litrový dvouválec L&K Voiturette A obstojí nejen v městském provozu, ale díky své stoupavosti a brzdám také v Alpách.



1905

Luxusní osmiválec L&K FF

Středoevropské prvenství a jeden z prvních automobilů s řadovým osmiválcovým motorem na světě.



1907

První letecký motor i pilot

Speciální čtyřválec Laurin & Klement pohání první letadlo, které se na českém území úspěšně vznese do vzduchu.



1910

Králem Alpské jízdy

Dynamické parametry i mimořádnou spolehlivost potvrzuje pět vítězství za sebou v extrémní rallye – Alpské jízdě.



1914

Dosud L&K, nově Škoda

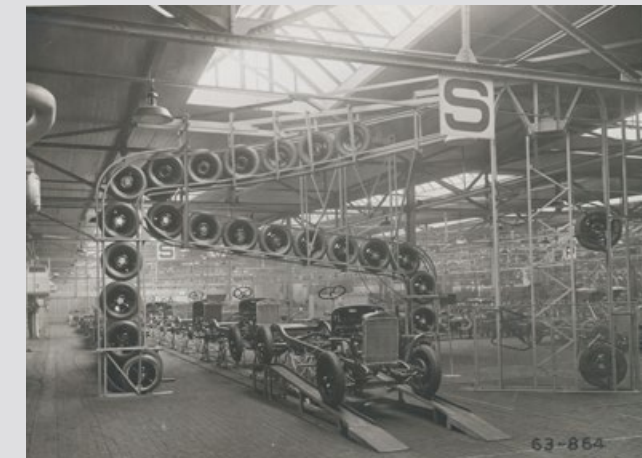
Plzeňský strojírenský a zbrojařský koncern Škoda dodává špičkové materiály i technologie a stává se novým vlastníkem firmy L&K. Na vozech se objevuje logo Škoda, do výroby se významně investuje.



1925

Efektivní pásová výroba

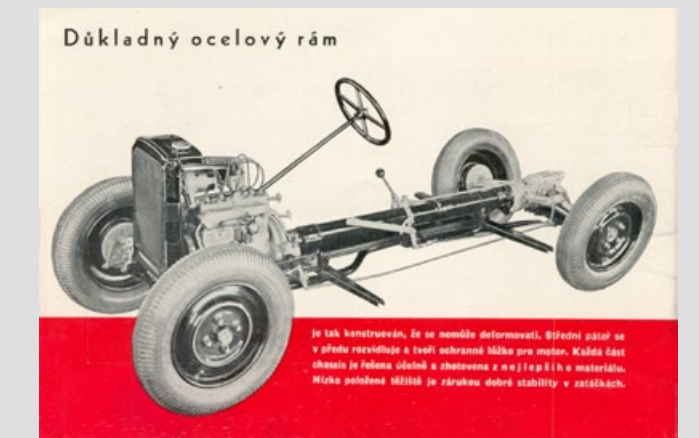
Ze světové hospodářské krize vychází značka posílena – díky technologii pásové výroby, standardizaci modelové řady a synergii v koncernu Škoda.



1929

Silná generace s tuhou páteří

Nové modely Škoda Popular, Rapid, Favorit a Superb s páteřovým rámem podvozku a nezávislým zavěšením všech kol jsou lehčí a obratnější než konvenční konkurence.



1934

Zestátnění automobilky

Po válce je společnost Škoda zestátněna. Při restrukturalizaci domácího průmyslu ale po řadě zmatků dostává zelenou, jako jediná automobilka je schopna efektivní hromadné výroby.



1945

Celokovová Škoda 1200

Další z technologických revolucí: tradiční karoserie s dřevěnou kostrou ustupují tužším a bezpečnějším celokovovým.



1952

Rodinný ideál Octavia

K zásadním modelům patří Škoda Octavia, rodinný vůz ověřený i řadou sportovních úspěchů a základ derivátů pro zámořské trhy.



1959

Nový závod pro „Embéčko“

V Mladé Boleslavi zavádějí nové technologie, mj. unikátní tlakové lití hliníku. Škoda 1000 MB s motorem v zádi samonosné karoserie patří k tomu nejlepšímu v litrové kategorii.



100 000 škodovek ročně

Produkce poprvé překonává magickou hranici. Výrobní zařízení kombinuje vlastní řešení s technologií specialistů ze Západu.



Sportovní legenda „Ereso“

Konkurenceschopnost originální koncepce potvrzuje závodní a soutěžní Škoda 130 RS, v 70. a 80. letech špička své třídy.



1964

1968

1975

S pohonem předních kol

Z moderní linky sjíždí variabilní hatchback Škoda Favorit s motorem napříč u poháněných předních kol. Pro automobilku jde o pověstný „gamechanger“.



Společně vzhůru: Škoda + Volkswagen

Restart: strategický partner Volkswagen Group přináší technologie a investice při zachování značky, vlastní výroby a vývoje.



Vítězné tažení na Rallye Monte Carlo

Favorit vítězí na Rallye Monte Carlo ve své třídě čtyřikrát v řadě (1991–1994), Škoda získává pohár FIA kategorie F2 (1994).



1987

1991

1994

Bestseller Octavia

První model Škoda kompletně vyvinutý v koncernu VW, liftback (později i kombi) nižší střední třídy na sdílené platformě A4



Vlajková loď Superb

První novodobý Superb má – ve své době luxusní – prvky jako navigaci s barevným displejem nebo samočinnou klimatizaci.



10 000 000. Škoda

Během 15 let pod křídly VW vzrostl roční objem produkce ze 172 074 na 556 274 škodovek. Podnik slaví již desetimiliontý vůz ve své historii.



1996

2001

2006

SUV ofenziva

Po březnové premiéře studie Vision S v Ženevě je představena až sedmimístná Škoda Kodiaq, počátek úspěšné SUV ofenzivy.



20 000 000. Škoda

Vyrobít prvních deset milionů škodovek trvalo přes 80 roků, díky globální expanzi stačilo na zdvojnásobení jen 11 let!



Počátek elektrické éry

V Mladé Boleslavi vznikají trakční akumulátory pro ryze elektrické modely Škoda a dalších koncernových značek, ale i plug-in hybridy jako Škoda Superb iV.



2016

2017

2019



Elektromobil Škoda Enyaq iV

První Škoda na modulární platformě elektromobilů (MEB): pohon zadních či všech kol, tři velikosti baterií, dojezd až 500 km

2020



Rok jubileí a dalšího rozvoje

Škoda Auto slaví 130. jubileum. Nový model Elroq se stává doslova hvězdou evropského trhu. Pokračuje globální expanze, mj. na trzích ASEAN.

2025



Respekt díky technice

Technická kompetence

Technický vývoj Škoda Auto ušel pod křídly koncernu Volkswagen obrovský kus cesty a už dávno se nesoustředí jen na řešení lokálních konstrukčních a mechanických výzev. Naopak se v průběhu uplynulých dekád mnohokrát osvědčil i na mezinárodním poli. Vyhlášené české inovativní přístupy, nové nápady, píle a vytrvalost, technický um i flexibilita stojí za tím, že je dnes tým více než sedmi stovek mladoboleslavských vývojářů zodpovědný za strategické globální projekty v rámci aktivit celého koncernu Volkswagen.

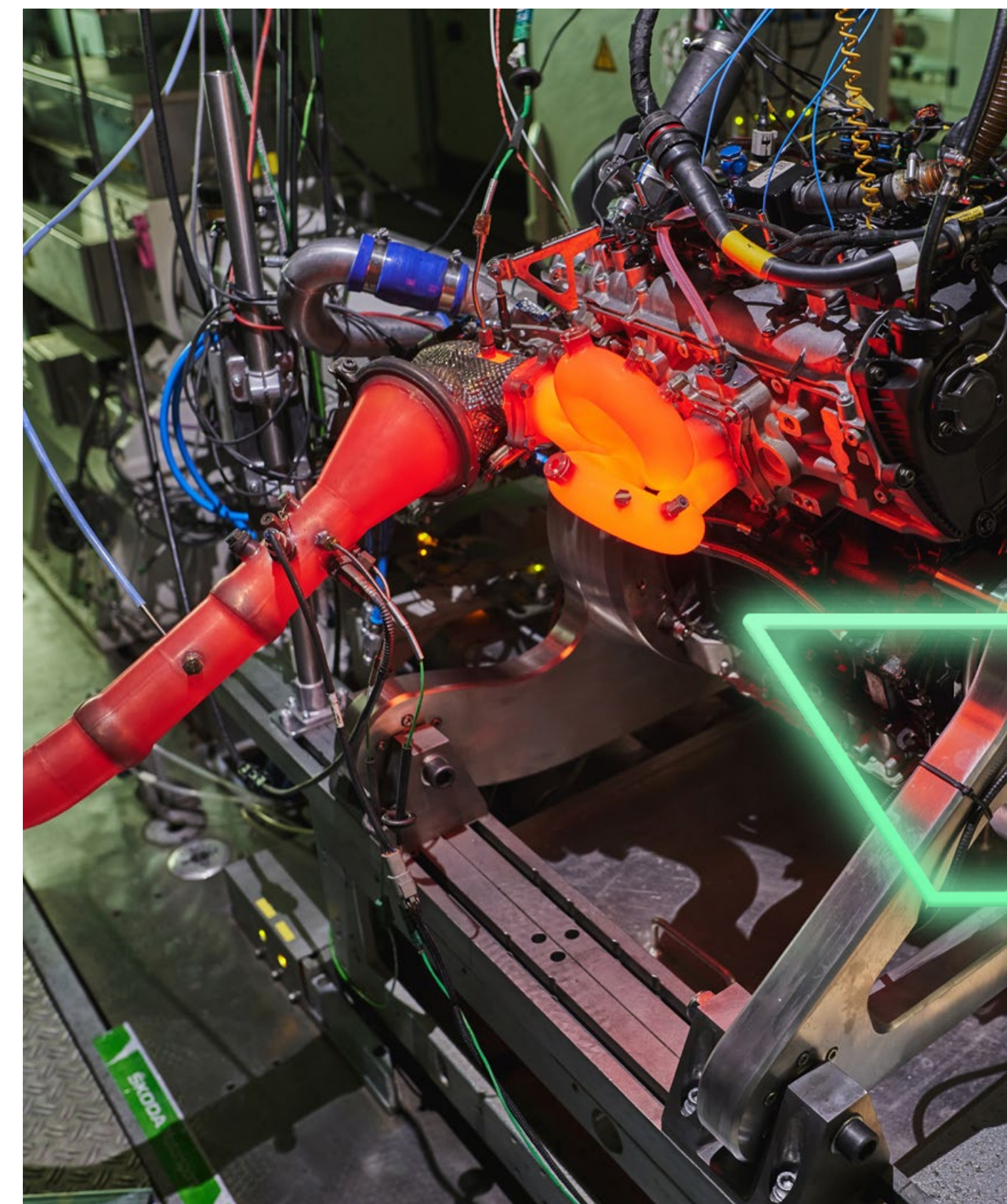
Vždyť tradice výroby motorů v Mladé Boleslavi je dokonce delší než výroba automobilů jako takových. Vlastní jednoválcovou pohonnou jednotku - určenou pro motocykl Slavia - totiž v Mladé Boleslavi představili už v roce 1899. Právě tato vyhlášená česká kompetence v automobilové konstrukci a mechanice zajistila značce Škoda vysoký mezinárodní respekt a zasloužila se o značné investice koncernu Volkswagen v České republice.

V roce 2014 bylo například v Mladé Boleslavi s investicí zhruba 45 milionů eur otevřeno zcela **nové moderní Motorové centrum**, v němž se nachází 21 zkušebních stavů. Mimochodem, dlouhou historii testování agregátů na motorové brzdě dokládá archivní snímek z roku 1908, na němž je její existence v továrně Laurin & Klement doložena.

Na jaře roku 2017 zprovoznila automobilka v areálu Technického vývoje v Mladé Boleslavi nové **Emisní centrum Jih**, které dnes disponuje už pěti zkušebními boxy jak pro testy vozů se spalovacími motory, tak pro elektromobily. V roce 2021 započala další obří investice (bezmála 22 milionů eur) při stavbě nového **Simulačního centra**, které bylo otevřeno v létě 2024. Probíhají zde náročné testy vozů a komponent v souladu s aktuálně platnými i budoucími legislativními normami Evropské unie, Číny, Indie, Brazílie a dalších regionů.

Význam mladoboleslavské automobilky pro koncern Volkswagen díky tomu opět vzrostl a pro značku Škoda představovalo otevření Simulačního centra další krok, který potvrzuje převzetí celosvětové odpovědnosti za vývoj koncernové platformy MQB27, přičemž už od roku 2021 je Škoda Auto celosvětově **odpovědná za globální platformu MQB-A0** koncernu Volkswagen určenou pro vstupní modely koncernových značek Škoda a Volkswagen na trzích, jako jsou Indie, Afrika, země ASEAN a Latinské Ameriky.

Za výjimečnou kompetenci a technické znalosti v oblasti vývoje pohonných agregátů byla automobilka v roce 2023 odměněna důvěrou v podobě převzetí **kompletního vývoje zážehových motorů řady EA 211** včetně souvisejících systémů, jako je sání vzduchu, výfuk, chlazení a termomanagement pro celý koncern Volkswagen. Česká automobilka kromě toho přebírá do své gesce také vývoj všech mechanických a automatických převodovek v příčné zástavbě.



50 000 litrů



Takový objem mají nádrže na palivo umístěné vedle budovy Motorového centra, přičemž v nich může být uskladněno až 6 druhů paliv (benzin, nafta, CNG, LPG, ethanol a palivo pro závodní motory).

1992–2025: Úspěšná cesta mezi globální elitu

Poté, co byla v roce 1991 automobilka Škoda začleněna do koncernu Volkswagen, započala její dynamická transformace, která z lokálního výrobce automobilů udělala v globálním měřítku respektovanou značku. Po více než třech dekádách novodobé historie hraje Škoda Auto v rámci koncernu Volkswagen nenahraditelnou strategickou roli a má na starosti celou řadu zásadních projektů pro další rozvoj jak značky samotné, tak celého koncernu. Toto období lze bez přehánění označit jako nejúspěšnější v historii automobilky, a byť máme tendenci vnímat slovo milník spíše ve vzdálenějším historickém kontextu, je uplynulých téměř 35 let plných spousty významných událostí, jež značku zásadně formovaly a určovaly její budoucí směřování.

Po pádu komunismu to byla nejprve automobilka samotná, která vyžadovala obrovské investice do modernizace a rozšíření výroby, aby se záhy stala nejvýznamnějším českým podnikem, který je respektovaným zaměstnavatelem a společností, která České republice bez jakýchkoli pochyb pomáhá ke zviditelnění na mapě světa. Vždyť koho by před více než třiceti lety napadlo, kolik modelových řad bude dnes výrobce z Mladé Boleslavi nabízet, kde všude bude svá auta vyrábět a jaký úspěch budou mít jeho modely u zákazníků? Po 130 letech od svého vzniku stojí společnost Škoda Auto na prahu nové éry a její výhled do budoucna nebyl nikdy předtím lepší a jasnější.

Víte, že...



... prvním nositelem sportovního označení RS (Rally Sport) u sériově vyráběného vozu se stala **v roce 2000 Škoda Octavia**, když dostala přeplňovaný benzinový motor 1,8 Turbo 20V (180 k) a disponovala řadou konstrukčních úprav, které výrazně posílily jízdní dynamiku? Došlo k tomu v návaznosti na vstup mladoboleslavské značky do mistrovství světa v automobilových soutěžích s vozem Octavia WRC v roce 1999.

1996

ŠKODA OCTAVIA JAKO SYMBOL POVEDENÉ TRANSFORMACE

Zásadním příspěvkem k obnovení reputace a konkurenceschopnosti automobilky byla první novodobá generace modelu Octavia, která po technické stránce využívala moderní platformu a široké spektrum motorů koncernu Volkswagen, což znamenalo výrazný technologický posun. Stala se díky tomu symbolem modernizace a poslem nové éry značky. Její popularita v Evropě i jinde ve světě zásadně přispěla k hospodářskému růstu společnosti Škoda Auto a upevnění její pozice v rámci koncernu.



2000

VW JEDINÝM VLASTNÍKEM AUTOMOBILKY ŠKODA AUTO

30. května 2000 byl dokončen téměř deset let trvající proces postupného majetkového převzetí automobilky Škoda Auto koncernem Volkswagen, když získal 100 % akcií mladoboleslavského podniku. Vše započalo v dubnu 1991 převodem prvotního balíku 31 % akcií z rukou státu na VW, pokračovalo navýšením na 60,3 % akcií v prosinci 1994 a 70 % akcií o rok později.



2003

SIMPLY CLEVER POPRVÉ NA SCÉNĚ

Dnes již nedílná součást všech vozů Škoda byla jako slogan poprvé oficiálně použita s konceptem vozu Škoda Roomster, který byl prezentován při příležitosti frankfurtského autosalonu. Na základě pozitivní odezvy začala automobilka Škoda slogan „Simply Clever“ využívat jako součást své marketingové a produktové identity popisující soubor prvků, které řidičům ulehčují a zpříjemňují každodenní život s autem. Doposud se jejich nabídka rozrostla na více než 60.



2016

ŠKODA KODIAQ STARTUJE SUV OFENZIVU

Poprvé v novodobé éře koketovala značka Škoda s kategorií SUV už v roce 2009 s modelem Yeti, ale skutečně přelomovým vozem, který stál na počátku plánované strategie vstupu do rostoucího segmentu SUV, je model Kodiah. O rok později ho následoval Karoq, v roce 2019 pak městský Kamiq a v roce 2020 čistě elektrický Enyaq. Letos se z evropských modelů přidal i elektromobil Elroq. Kromě toho nabízí Škoda i další vozy SUV na zahraničních trzích, jako je třeba v Indii oblíbený model Kushaq.



2020

ŠKODA ENYAQ ZAHAJUJE ELEKTRICKOU ÉRU

Elektromobilita je pro značku Škoda jedním ze zásadních pilířů budoucího rozvoje, který mimořádně úspěšně odstartoval model Enyaq iV – první čistě elektrický vůz z Mladé Boleslavi postavený na platformě MEB koncernu Volkswagen. O dva roky později následovala atraktivní karosářská varianta Enyaq Coupé včetně verze RS. V roce 2024 rozšířila elektrické portfolio Škoda Elroq a letos došlo k výrazné modernizaci modelové řady Enyaq. V příštím roce obohatí nabídku městské a cenově dostupné elektrické SUV s názvem Epiaq a v plánu jsou i další novinky...



2024

ŠKODA ELROQ A NOVÝ DESIGNOVÝ JAZYK MODERN SOLID

O tom, že automobilka připravuje svůj zcela nový designový jazyk, informovala Škoda Auto na výroční konferenci v roce 2022. O dva roky později jej naživo poprvé představila nová Škoda Elroq, následovaná v roce 2025 modernizovanou řadou Enyaq. Modern Solid je charakterizován klíčovými vlastnostmi samotného DNA značky Škoda, jako je robustnost, funkčnost a autentičnost. Je pro něj typický minimalistický vzhled, který v sobě spojuje eleganci a praktičnost a zároveň vyhovuje náročným aerodynamickým požadavkům.



Slavní konstruktéři

Otevřenost společnosti Laurin & Klement se od samého počátku její existence projevovala také v personální rovině. Zakladatelé firmy, etničtí Češi Václav Laurin i Václav Klement, dokázali postupně sestavit špičkový tým spolupracovníků, pestrý co do národnosti i společenského postavení: od dělníků přes ekonomy po technickou inteligenci. Rozhodovala odborná erudice, entuziasmus – nikoli národnost. Mezinárodní charakter automobilky Škoda se výrazně prohloubil po obnovení demokratického režimu v zemi roku 1989 a ještě výrazněji se začleněním značky do koncernu Volkswagen (1991).

Připomeňme alespoň několik klíčových osobností technického vývoje.

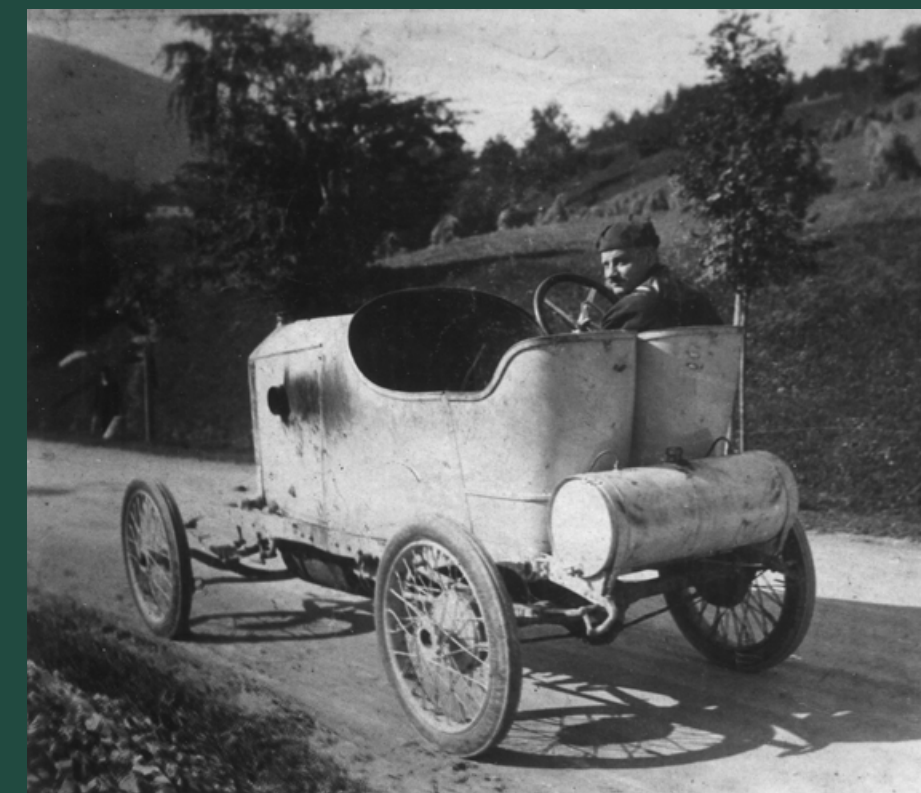


Václav Laurin
1865–1930

Turnovský mechanik a intuitivní technik bez akademického vzdělání. Vytyčil směr konstrukčního vývoje značky. Vedl vývoj prvních bicyklů, motocyklů i automobilů L&K, testování nových modelů zasvětil i nedělní výlety s rodinou. Jako konzultant pomáhal svým následovníkům prakticky až do konce života.

Otto Hieronimus
1879–1922

Nadaný šéfkonstruktor stál i za největšími sportovními úspěchy v období před první světovou válkou, sám patřil k nejlepším závodníkům své doby. Z jeho éry pocházejí dodnes fascinující modely jako L&K FCR. V roce 1910 navrhl čtyřválcový letecký motor a stal se prvním pilotem na českém území.



Karel Hrdlička
1865–1930

Vystudoval strojírenství i elektrotechniku, byl konstruktérem vagonů, ve Škodových závodech vedoucím zaměstnaneckého oddělení (HR). Od konce 20. let měl na starost zásadní modernizaci a rozšíření mladoboleslavské automobilky, včetně zavedení nové generace automobilů Popular, Rapid, Favorit nebo Superb.

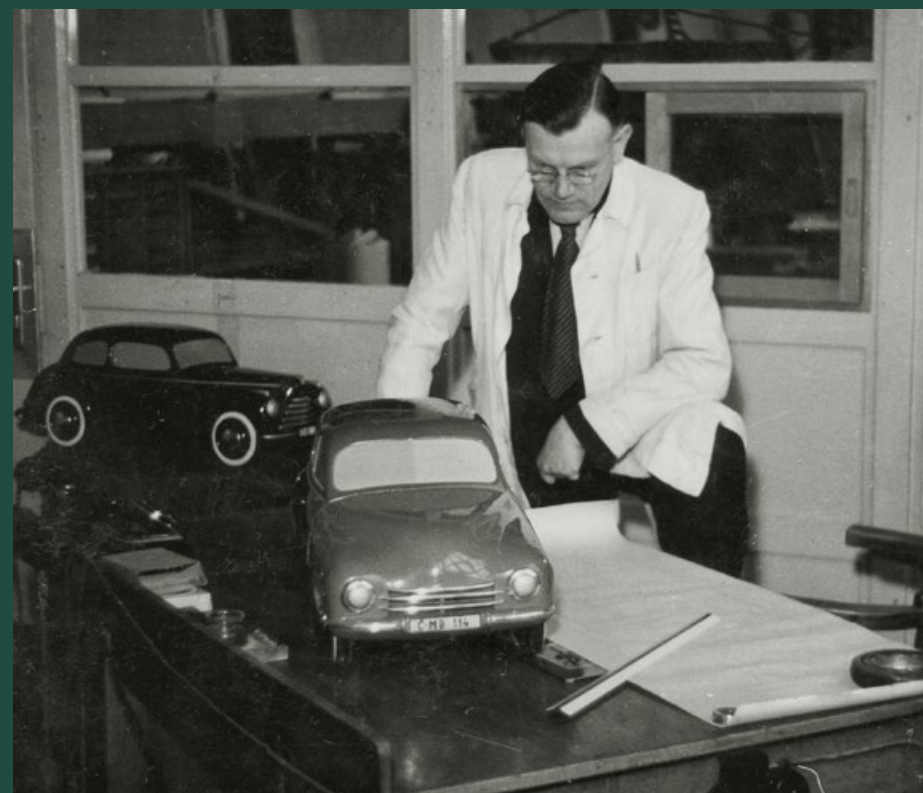




Vladimír Matouš

1896–1963

Od roku 1928 vedl konstrukci osobních a lehkých užitkových vozidel. Důraz na kvalitu, spolehlivost i standardizaci komponentů uplatnil při zavádění pásové výroby, stejně jako při přechodu k páteřovému rámu a nezávislému zavěšení všech kol. Do odchodu na odpočinek (1959) ještě dovedl do výroby modely jako Tudor, Sedan nebo Spartak a Octavia.



Josef Velebný

1906–1989

V Mladé Boleslavi začínal v létě 1925, od roku 1946 vedl konstrukci karoserií a stál u zrodu řady nadčasově elegantních škodovek 40.–60. let. Podílel se na přechodu k celokovovým, později plně samonosným karoseriím, pomáhal se zavedením výroby derivátů řady Octavia: novozélandského modelu Trekka a pákistánského Skopaku s karoserií ze sklolaminátu.

Petr Hrdlička

* 1934

Syn prvorepublikového ředitele automobilky začínal jako učeň číslo 9809 (obor strojní zámečnicko-automechanik). Později si vydobyl uznání jako odborník na hypoidní ozubená soukolí, v letech 1963–1964 působil v Mladé Boleslavi coby vrchní dílovedoucí ozubárny. Jím řízený projekt zcela nové generace vozidel Škoda Favorit (1987) a navázání spolupráce s řadou zahraničních společností zásadně přispěly k rozvoji automobilky a jejímu pozdějšímu začlenění do koncernu Volkswagen.



Martin Hrdlička

* 1969

Syn Petra Hrdličky odstartoval kariéru roku 1993 jako konstruktér brzdové soustavy, v roce 2001 se stal vedoucím zástavby agregátu, 2006 vedoucím oddělení podvozku a od března 2008 do současnosti odpovídá za oblast vývoje podvozku a agregátu vozů Škoda. Jeho tým navíc v rámci koncernu VW přebírá odpovědnost za vývoj některých řad spalovacích motorů, typů převodovek, brzd a dalších prvků sdílených koncernovými značkami.



Wilfried Bockelman

1942–2017

Německý technik a manažer byl s českou automobilkou v kontaktu od roku 1985, kdy pomáhal s adaptací karburátoru pro model Favorit. V období 1995 až 2002, už jako šéf technického vývoje Škoda Auto, zásadně podpořil rozvoj nezávislého technického vývoje značky. Vedl třeba vývoj modelů Fabia a Superb, měl zásluhu na zachování a rozvoji závodu v Kvasinách, vrátil značku Škoda do světových rallye.



Líheň talentů

K pilířům úspěchu patří kvalifikování a motivování zaměstnanci. Průmyslová škola vychovávající specialisty strojírenských oborů byla v Mladé Boleslavi založena již v roce 1867, čtvrt století letos slaví Škoda Auto Vysoká škola. V březnu 2024 bylo navíc v Mladé Boleslavi dokončeno nové sídlo vedení společnosti, Laurin & Klement Kampus.



Z rallye do běžného vozu

Tradice působení v motorsportu sahá u automobilky Škoda až k jejím samotným kořenům a v roce 2026 si připomeneme její 125. výročí. Úspěchy ze závodních tratí pomáhaly nejen spoluvytvářet pověst robustních a spolehlivých vozů, ale zároveň byly získané zkušenosti konstrukčně a technicky **využívány u sériových automobilů**.



Škoda Enyaq RS Race



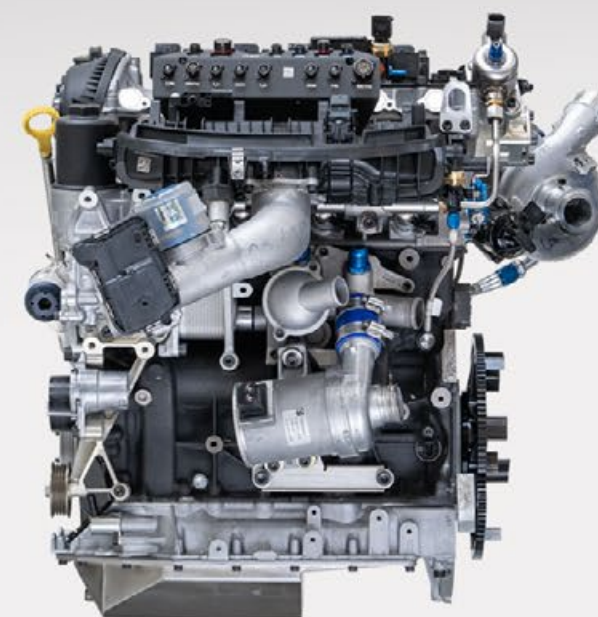
Prolnutí světa motoristického sportu a sériové produkce se s příchodem elektromobility posouvá na novou úroveň. Důkazem toho je i **koncept Škoda Enyaq RS Race**, který představuje další důležitý krok k rozvoji elektrifikovaného motorsportu a udržitelné budoucnosti.



Dlouhodobá vysoká zátěž během závodů představuje pro konstruktéry jedinečnou studnici poznatků, které lze díky tomu uplatnit při návrhu technického řešení pro sériový automobil. Přinášíme příklady oblastí, v nichž se svět Škoda Motorsport prolíná se sériovým vozem opouštějícím výrobní linku, a ze získané technické kompetence díky tomu těží i běžný motorista.



Zákaznický program Škoda Motorsport dosáhl letos dalšího mimořádného úspěchu, když předal svůj již **200. vůz Škoda Fabia RS Rally2**, a to českému dealerskému týmu Samohýl Škoda Team.



Přepřlňovaný čtyřvřlcový motor s přímým vstřikováním	1 620 cm ³
Max. výkon	214 kW*
Max. točivý moment	430 Nm*

Motory z rodiny benzínových TSI motorů EA 888 jsou mimo jiné i pod kapotou modelů RS.

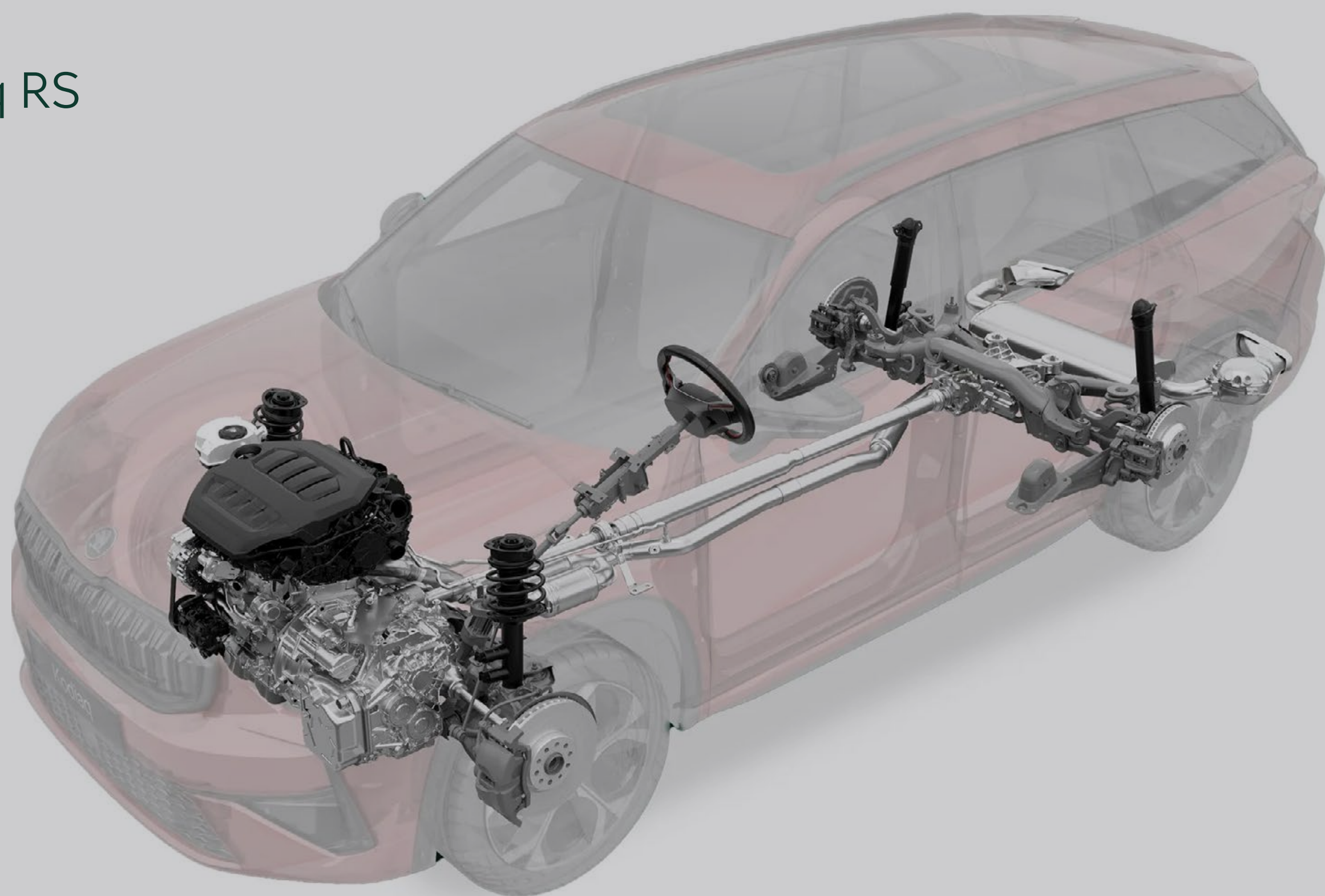
* Hodnota max. výkonu a max. točivého momentu závisí na použitém palivu.

- ▷ Snížení zdvihového objemu ze 2,0 l na 1,6 l
- ▷ Vylepšený poměr vrtání a zdvihu
- ▷ Vylepšená termodynamika (sací a výfukové kanály, spalovací komora, písty), variabilní časování výfukových a sacích ventilů, zcela nově řešené mazání
- ▷ Optimalizovaný výfukový systém s novým turbodmychadlem
- ▷ Vylepšený systém sání s novým airboxem, filtrační jednotkou a novým mezichladičem palivové směsi
- ▷ Nový chladič okruh s vyšším chladičím výkonem
- ▷ Nové elektronické akční členy a nový software řízení motoru

Motor

Přepíňaný turbomotor o objemu 1,62 litru, který pohání závodní speciál Škoda Fabia RS Rally2, je konstrukčně odvozen od palety motorů 2,0 TSI (EA 888).

Kodiaq RS



Pohon všech kol

Technické zkušenosti získané s trakcí rallyového speciálu na široké paletě povrchů využívá automobilka i u svých sériových modelů vybavených pohonem 4×4.

Modely Škoda RS



Nová konstrukční high-tech řešení, která Škoda Motorsport neustále vyvíjí a testuje na tratích rallye po celém světě, se v případě použití u běžných silničních vozů poprvé objevují většinou **u vrcholných sportovních variant RS.**

Karoserie

V porovnání se sériovým modelem Škoda Fabia je u závodní verze zhruba 55 procent dílů nosné struktury závodního vozu shodných nebo jen mírně modifikovaných. U vývoje nových sériových vozů se rovněž výborně uplatňují poznatky získané v oblasti aerodynamiky.



Škoda Muzeum

Depozitář s vůní patiny

Škoda Muzeum působivě prezentuje příběh historického vývoje společnosti založené v Mladé Boleslavi již před Vánocemi roku 1895. V původních výrobních prostorách z počátku 20. století je na ploše 1 800 m² kromě reprezentativní **stálé expozice** až do 11. ledna 2026 k vidění také průřezová výstava **130 let Škoda Auto**. Návštěvníci si ale oblíbili také přilehlý depozitář prototypů a sportovních vozů.

Od 1. prosince 2025 je navíc možné s průvodcem nahlédnout za oponu Škoda Muzea – do **další části depozitáře s 23 exponáty**. Prezentovány jsou převážně v nálezovém, tedy dosud nerenovovaném stavu. Unikátní vůní patinou pocházejí z období 1913–1948, zastoupeny jsou tak modely značky Laurin & Klement i Škoda. Kromě stručného popisu je po naskenování QR kódu možné získat detailní informace a zajímavé podrobnosti. V samotné hale sloužící dnes jako depozitář byla roku 1907 zřízena kovárna, kde nechyběl velký buchar pro hromadnou výrobu velkých kovových součástí a také brzda motorů, na niž se měřil výkon a chování pohonné jednotky před její instalací do rámu podvozku.

Postupné zpřístupňování depozitářů v „garážovém stylu“ zapadá do dlouhodobého záměru rozšiřovat a zatraktivňovat nabídku služeb Škoda Muzea a inspirovat k jeho opakovaným návštěvám.



Krok za krokem



V roce 2026 bude následovat zpřístupnění dalších prostor, tentokrát s prototypy, designovými studiemi a koncepty značky Škoda od 50. let minulého století do současnosti.

130
LET

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

© Škoda Auto a.s.