

Odtajněné koncepty: Nový depozitář Škoda Muzeum se otvírá návštěvníkům

- › Atraktivní doplnění hlavní expozice Škoda Muzea v Mladé Boleslavi
- › 31 prototypů, konceptů a studií automobilky Škoda je nově přístupné veřejnosti v depozitáři Odtajněné koncepty
- › Doposud většinou nevystavené unikáty pocházejí od konce 50. let do současnosti

Mladá Boleslav, 19. března 2026 – Škoda Muzeum pokračuje v rozšiřování svých expozic o další atraktivní depozitář, přístupný veřejnosti. Na první fázi s názvem Spící krása, otevřenou v prosinci 2025, nyní navazuje druhá hala pojmenovaná Odtajněné koncepty. V ní automobilka Škoda Auto prezentuje koncepty, designové studie a prototypy od konce 50. let minulého století do současnosti. Prohlídky jsou možné v doprovodu průvodce a po předchozí rezervaci. Oba depozitáře tak k hlavní expozici Škoda Muzea nově přidávají více než 50 atraktivních exponátů!

V jedinečné atmosféře historické tovární haly s historií sahající až do roku 1913 zpřístupnilo Škoda Muzeum nový depozitář s názvem Odtajněné koncepty. Značka Škoda dává tímto způsobem návštěvníkům možnost nahlédnout za historickou oponu a otevírá další část svých sbírek veřejnosti. V nově zpřístupněné hale našlo místo 31 konceptů, studií a prototypů, které spojuje snaha formovat budoucí designérské i technické směřování automobilky Škoda. Nově otevřená hala svým moderním výstavním konceptem „garážového stylu“ přirozeně navazuje na stávající prostor Spící krása. S ním tvoří samostatný výstavní okruh, který lze absolvovat s průvodcem a po předchozí rezervaci. U každého exempláře je jeho stručný popis, bližší detaily pak návštěvník získá naskenováním QR kódu. Podobně jako v hlavní expozici muzea se i u nového depozitáře počítá s určitou obměnou vystavených vozů.

Škoda Muzeum v Mladé Boleslavi provází návštěvníky 131 lety historie společnosti, od nejranějších vozidel Laurin & Klement až po současné modely či designové studie. Muzeum bylo otevřeno v roce 1995 v původních továrních halách a v roce 2012 prošlo kompletní rekonstrukcí, při které byla historická autenticita spojena s moderními výstavními technikami. Expozice muzea mají rozsah 1 800 m² a obsahují vedle historických vozidel i prototypy, sportovní speciály a motocykly. Nejstarším exponátem je jízdní kolo Slavia z roku 1899. Návštěvu muzea je také možné kombinovat s prohlídkou výrobního závodu Škoda v Mladé Boleslavi, případně závodu ve Vrchlabí či Kvasínách, stejně jako s výletem do Rodného domu Ferdinanda Porsche v Liberci-Vratislavicích.

Fotografie všech vystavených exponátů v nově otevřeném depozitáři Odtajněné koncepty jsou volně ke stažení na www.skoda-storyboard.com

Kontakt

Vítězslav Kodym

Vedoucí Komunikace produktu

P +420 604 292 131

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Kateřina Boukalová

Tiskový mluvčí Classic

P +420 734 299 812

katerina.boukalova@skoda-auto.cz

Profily vystavených vozů

Škoda 973 „Babeta“ (1953)

Prototyp terénního automobilu pro Československou armádu měl pohon 4x4 a solidní průchodnost terénem. Vzniklo jen cca 30 kusů. Do širšího povědomí se vůz zapsal hlavně účinkováním v československém filmovém muzikálu „Kdyby tisíc klarinetů“ (1964), v němž zazněl hit „Babeta šla do světa“ a terénní vůz tak získal svou přezdívku Babeta.

Škoda 976 (1956)

Prototyp byl vyroben jako jedna ze studií připravovaného NOV (nového osobního vozu), v tomto případě s motorem vpředu a pohonem předních kol, přičemž později byla k dalšímu vývoji vybrána koncepce s motorem vzadu, z níž vzešel úspěšný model Škoda 1000 MB.

Škoda 988 (1958)

Prototyp pozdějšího modelu Škoda 1000 MB měl už motor vzadu a pohon zadních kol. Vznikl v letech 1957-58 ve čtyřech exemplářích, které se navzájem vzhledově lišily. Tento konkrétní vůz je součástí sbírek Škoda Muzea od roku 2006 má celokovovou samonosnou karoserii typu sedan a jako jediný byl vybaven prototypový motorem s rozvodem OHC.

Škoda 990 NOV Combi (1963)

Jednou ze zvažovaných variant vozu Škoda 1000 MB bylo i praktické kombi. Jeho prototyp během jízdních zkoušek najel 7000 kilometrů. Měl však komplikovanou „ležatou“ zástavbu motoru pod podlahou zavazadlového prostoru a nebyl nikdy zařazen do sériové výroby.

Škoda 998 Agromobil (1963)

Užitkový automobil s pohonem všech kol byl určený pro zemědělce, lesníky a armádu. Škoda jej vyvíjela společně s Českou zbrojovkou Strakonice, kde se měl i vyrábět. Nakonec ale skončilo jen u prototypů – v roce 1962 vznikly 3 a o rok později dalších 10 kusů.

Škoda 720 (1971)

Prototyp moderního automobilu střední třídy s motorem vpředu a pohonem zadních kol. První vůz Škoda 720 s karoserií navrženou šéfem studia Ital Design Giorgettem Giugiarom bylo dokončen v srpnu 1969. Vystaven je tzv. opakovaný prototyp OP-1.

Škoda 740 (1971)

Projekt kompaktního vozu klasické koncepce Škoda 900/1100 s interním označením Š 740 započal v roce 1969 původně ve dvou velikostech karoserií i objemů motorů. Pětidveřový automobil navrhl designér Josef Čech a jízdní zkoušky vozu proběhly v letech 1971-1972. Vývoj byl však záhy poté z politických důvodů zastaven.

Škoda 760 ID (1973)

V roce 1971 byl zahájen projekt osobního vozu s předním pohonem Škoda 760, na kterém měly s automobilkou Škoda spolupracovat i východoněmecké továrny ve Zwickau a Eisenachu. Přizvána byla opět i firma Ital Design Giorgetta Giugiara, která navrhla karoserii již čtvrtého prototypu řady 760. Pohledný sedan byl dokončen v roce 1973, avšak o rok později mu politické důvody vystavily stopku.

Škoda 736 Buggy (1975)

Podle návrhu designéra AZNP Josefa Čecha vzniklo v první polovině 70. let na bázi upravené techniky modelu Škoda 110 L „plážové“ vozidlo Škoda Buggy. Karoserie byla vyrobena v odborném učilišti automobilky v rámci výcviku studentů. Do sériové výroby se tento model nedostal, jeden z realizovaných kusů však sloužil na pražském letišti jako FOLLOW ME vůz.

Škoda 763 (1977)

Funkční vzorek vývojové řady navazující na předchozí typ 760, u kterého nikdy nedošlo na sériovou výrobu. Bylo navrženo a postaveno několik prototypů různých karosářských verzí – hatchback (761), sedan (762), kupé (763), kombi (764) a prodloužené kombi (765). Všechny měly klasickou koncepci pohonu s motorem a převodovkou vpředu a pohonem zadních kol.

Škoda 742 P (1978)

Na bázi modelu Škoda 105/120 (Typ 742) s motorem vzadu a pohonem zadních kol bylo koncem 70. let postaveno několik upravených vozů, u nichž se testovalo odlišné uložení hnacího ústrojí. V jednom exempláři tak vznikl vůz koncepce „vše vpředu“, tj. s motorem a převodovkou umístěnými podélně vpředu a s pohonem předních kol.

Škoda 748 (1985)

Již v průběhu úspěšného působení soutěžního speciálu Škoda 130 RS se intenzivně pracovalo na jeho nástupci. Jednou z možností byla úprava chystané řady typu 743 (modely Garde a Rapid). Na podvozku Škody 130 RS tak v letech 1979 až 1980 vznikly tři prototypy s odlišně řešenými předními i zadními částmi karoserie. Součástí sbírky Škoda Muzea se stal čtvrtý a poslední prototyp, vyrobený v Kvasinách v roce 1985.

Škoda 781 FV2 (1981)

Vývoj nového modelu Škoda Favorit s motorem vpředu a pohonem předních kol započal už v roce 1979 pod označením Škoda 781. Byly vyrobeny dva „Studijní vzorky“ (SV), dva „Funkční vzorky“ (FV) a čtyři „Opakované prototypy“ (OP). Vystaven je druhý funkční vzorek. Vznikl ve dvoubarevném provedení De Luxe a ve zkouškách najezdil přes 90 000 km.

Škoda 782 (1986)

Vůz s karoserií sedan ze série nerealizovaných variant řady Škoda 781 Favorit s designem od Stilo Bertone. Bylo navrženo a postaveno několik prototypů různých karosářských verzí, přičemž všechny měly koncepci s motorem a převodovkou vpředu a pohonem předních kol. Se sériovou výrobou se uvažovalo od roku 1990, ale nakonec k ní nedošlo.

Škoda 783 (1987)

Další prototyp na bázi modelu Škoda 781 Favorit. Třídveřové kupé vznikalo od roku 1985 nejprve jako soubor skic a model v měřítku 1:4 ve studiu Bertone, poté byla v Mladé Boleslavi a Kvasínách připravena potřebná dokumentace a v roce 1986 došlo k výrobě karoserie. Kupé vyjelo poprvé v roce 1987, ale sériová výroba nakonec nebyla realizována.

Škoda 784 COM (1987)

Tato verze kombi vycházející ze Škody Favorit/Forman vznikla v roce 1991 ve zvýšeném provedení „Savana“. Kromě ní bylo navrženo a postaveno několik prototypů různých karosářských verzí na stejné platformě.

Škoda 788 (1991)

Zajímavě řešený prototyp sanitní verze modelu Škoda Forman s prodlouženým rozvorem, který vznikl v roce 1991 a absolvoval i sérii jízdních zkoušek. Zde zůstalo jen u dvou exemplářů, na trhu se v té době již naplno prosazovaly sanitky na bázi lehkých dodávkových vozů.

Škoda FUN (1993)

Historicky první showcar, tedy studie určená jen pro výstavní účely bez ambicí na následnou výrobu, vznikl pod taktovkou Brazilce Güntera Karla Hixe po začlenění značky Škoda do koncernu Volkswagen. Dva exempláře vozu pro volný čas vycházely z modelu Škoda Pick Up v letech 1992–1993. Díky pozitivnímu ohlasu navázala na ideu volnočasového automobilu v roce 1996 série vozů Felicia Fun.

Škoda Tudor (2002)

Z výchozího sedanu Škoda Superb první generace vznikla pro ženevský autosalon 2002 pod vedením designéra Thomase Ingenlatha designová studie dvoudveřového čtyřmístného

sportovního kupé. Elegantní automobil s nadčasovým designem přitáhl velkou pozornost, jakkoliv jeho sériová výroba nebyla nikdy plánována.

Škoda Roomster (2003)

Na autosalon ve Frankfurtu v roce 2003 přivezla značka Škoda designovou studii kompaktního vozu s mimořádně variabilním a prostorným interiérem. Výrazný design pocházel z pera Thomase Ingenlatha a v kombinaci s revolučním využitím prostoru a univerzálností zaujal veřejnost natolik, že se následný sériový model stal v letech 2006-2015 pevnou součástí portfolia značky.

Škoda Yeti Cabrio (2005)

Na autosalonu v Ženevě 2005 se představila studie kompaktního SUV v uzavřené verzi a o půl roku později na autosalonu ve Frankfurtu se Yeti ukázal v otevřeném provedení jako kabriolet. Designér Thomas Ingenlath se i tentokrát zaměřil na expresivní design spojený s maximální funkcí a řadou chytrých řešení. Sériový vůz Škoda Yeti byl následně vyráběn v letech 2009-2017.

Škoda Fabia Pick-up (2007)

Pro logistické účely oddělení Stavby prototypů v Technickém vývoji byly vyrobeny čtyři vozy s karoserií pick-up. Přední část se shoduje s modelem Fabia první generace, zadní část je zcela prototypová a využívá nápravu z vozu Škoda Roomster. K pohonu slouží motor 1.9 TDI (74 kW) a maximální nosnost zadní nápravy je téměř 1000 kg.

Škoda Yeti Pick-up (2012)

Jediný exemplář byl vyroben jako koncept v roce 2012 v oddělení Stavby prototypů. Přední část je shodná se sériovým vozem Škoda Yeti, zatímco zadní prototypová ložná plocha využívá komponenty VW Caddy Maxi s robustním listovým odpružením. Vůz s pohonem všech kol se oproti sériové verzi prodloužil o 644 mm a o 428 mm narostl rozvor.

Škoda Joyster (2006)

Koncepční studie třídveřového kompaktního vozu designéra Jense Manskeho byla v centru pozornosti pařížského autosalonu 2006. Joyster byl ukázkou dalšího vývoje základních designových prvků vozů Škoda a přinesl i sympatická chytrá řešení „Simply Clever“ užitečná při každodenním používání automobilu.

Škoda Vision D (2011)

Studie pětidveřového kompaktního automobilu designéra Jozefa Kabaně představená v Ženevě v roce 2011 znamenala pro značku Škoda velký krok v designu vozů. Zachovala totiž charakteristické znaky mladoboleslavských modelů a doplnila je ostrými čistými liniemi. Designové prvky této studie se následně objevily u sériového modelu Škoda Rapid.

Škoda Vision C (2014)

Pětidveřové kupé jako vize dalšího vývoje designu značky pod vedením Jozefa Kabaně přineslo kombinaci dynamické elegantní siluety s výraznými detaily. Veřejnosti se tato studie představila na ženevském autosalonu 2014 a její klíčové designové prvky se u sériově produkováných vozů poprvé uplatnily v případě třetí generace modelu Škoda Superb vyráběné od roku 2015.

Škoda Vision S (2016)

Studie crossoveru z ženevského autosalonu 2016 následovala nový designový jazyk značky aplikovaný v segmentu SUV. Design je ovlivněn českým kubismem a tradičním českým uměním výroby křišťálového skla. Sedmimístná studie se stala předobrazem nového SUV Kodiaq vyráběného od roku 2016.

Škoda Vision E (2017)

Čistě elektrická studie crossoveru představená v roce 2017 nejprve v Šanghaji a poté ve Frankfurtu představovala velký krok směrem k elektrické budoucnosti. Vision E nabídl autonomní jízdu úrovně 3 i špičkovou konektivitu – kromě digitálního přístrojového štítu a centrálního dotykového displeje má každý cestující k dispozici svůj vlastní interaktivní displej.

Škoda Vision X (2018)

Koncept městského crossoveru designéra Olivera Stefaniho představený v Ženevě 2018 je prvním hybridním vozem v historii značky Škoda. Kombinuje vpředu umístěný turbomotor spalující alternativně CNG nebo benzin a elektrický pohon zadních kol. Studie rozvinula designový jazyk modelů SUV mladoboleslavské značky, následně uplatněný u modelu Škoda Kamiq.

Škoda Vision RS (2018)

Dynamický koncept hatchbacku z Paříže 2018 představil budoucnost sportovních genů RS a naznačil vzhled nového modelu v kompaktní třídě. Tým designérů čerpal inspiraci ze závodního prostředí a motorsportu s cílem vytvořit tvar plný emocí, dynamiky a energie. V interiéru se snoubí sportovní vzhled s minimalistickým a precizním designem.

Škoda Modern Solid Small (2023)

Exponát automobilové sochy malého elektrického SUV šéfdesignera Olivera Stefani, zapůjčený od oddělení Škoda Design, byl představen při uvedení plánovaných elektromobilů značky Škoda – Let's explore v roce 2023. Známořňoval kompaktní elektromobil s délkou zhruba 4,2 metru, který se letos objeví v sériové podobě pod názvem Škoda Epiq.

Fotografie a video k tématu



Odtajněné koncepty: Nový depozitář Škoda Muzeum se otvírá návštěvníkům
V nově zpřístupněné hale našlo místo 31 konceptů, studií a prototypů, které spojuje snaha formovat budoucí designérské i technické směřování automobilky Škoda.

Zdroj: Škoda Auto



Video: Odtajněné koncepty: Nový depozitář Škoda Muzeum se otvírá návštěvníkům
V jedinečné atmosféře historické tovární haly s historií sahající až do roku 1913 zpřístupnilo Škoda Muzeum nový depozitář s názvem Odtajněné koncepty.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Auto

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.