

60 let modelu Trekka: SUV z Nového Zélandu

- › **Trekka byla společným dílem mladoboleslavské automobilky a novozélandského dovozce vozů Škoda**
- › **Technický základ modelu Octavia Super dal vzniknout poloterénnímu vozu pro komerční a volnočasové využití**
- › **Trekka dodnes zůstává zřejmě jediným sériově vyráběným novozélandským vozem a zároveň je raným předchůdcem dnešních SUV Škoda**

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Automobily značky Škoda zanechaly stopu na celém světě. V některých zemích dokonce daly vzniknout lokálně specifickým vozidlům, jež jsou z dnešního pohledu zajímavými kuriozitami. To je případ také modelu Trekka, který je raným předchůdcem SUV Škoda, přestože na své karoserii nenesl logo mladoboleslavské automobilky.

První Škoda Octavia, vyráběná od roku 1959, si získala oblibu u zákazníků v desítkách zemí světa mimo jiné pro svou vysokou užitnou hodnotu. Do některých zemí se z logistických, daňových či celních důvodů dovážela v podobě sad dílů CKD (completely knocked down). V této formě se dostávala také na Nový Zéland, kde finální montáž vozů zajišťoval generální importér značky Škoda ve společnosti Motor Industries International.

Právě novozélandský dovozce přišel s nápadem vytvořit pro místní zákazníky volnočasově a komerčně využitelné vozidlo, které by nabídlo dostupnou cenu a zvýšenou průchodnost terénem. Na vývoji poloterénního vozu se podílely také místní specializované firmy a mladoboleslavská automobilka. Během let 1965 a 1966 vzniklo několik návrhů a prototypů, které nesly rukopis Josefa Velebného, bývalého vedoucího vývoje karoserií Škoda, a designéra George Taylora působícího na Novém Zélandu.

Finální vůz dostal název Trekka a výroba z kombinace mladoboleslavských a lokálních dílů odstartovala v Otahuhu v roce 1966 – první kusy na silnici vyjely 2. prosince. Základem konstrukce byl modifikovaný podvozek modelu Škoda Octavia, tudíž se novinka mohla pochlubit tuhým páteřovým rámem a nezávislým zavěšením kol. Podvozek se z Mladé Boleslavi dovážel s rozvorem zkráceným z 2 389 na 2 165 mm a převodem v rozvodovce zkráceným ze 4,78 na 5,25. Snadnější průchodnost terénem zajišťovala světlá výška 190 mm, na níž měly podíl i použité pneumatiky 5,90 x 15“.

Základní provedení modelu Trekka bylo dlouhé pouhých 3 550 mm a široké 1 600 mm. V závislosti na zvoleném provedení vozu se jeho výška pohybovala od 1 785 do 2 040 mm. Hmotnost činila 920 až 980 kg, přičemž užitečné zatížení dosahovalo až 500 kg. Vůz do pohybu uváděla pohonná soustava z modelu Octavia Super. Vpředu podélně uložený čtyřválec OHV o objemu 1 221 cm³ poskytoval maximální výkon až 34 kW (47 k) při 4 500 ot/min a nejvyšší točivý moment 87 Nm při 3 000 ot/min. Ve spojení

se synchronizovanou čtyřstupňovou převodovkou umožňoval dosáhnout rychlosti až 110 km/h při průměrné spotřebě zhruba 11 l/100 km.

Trekka byla díky lokální výrobě dostupná takřka bez čekání a novozélandští zákazníci mohli volit z několika karosářských provedení. Kromě třídvéřové verze se dvěma až osmi sedadly a pevnou, stahovatelnou plátěnou či snímatelnou plastovou střechou, existovalo také kombi (STW) či plážová varianta.

V roce 1967 převzal svůj vůz již 750. zákazník a v lednu 1968 v Otahuhu smontovali jubilejní tisící model Trekka. V roce 1970 Nový Zéland uvolnil podmínky pro dovoz lehkých užitkových automobilů a v roce 1971 v Československu skončila výroba modelu Octavia Combi. Výroba vozu Trekka proto postupně klesala a roku 1972 byla ukončena. Celkem vzniklo zhruba 2 800 kusů a poslední skladové vozy se doprodaly v roce 1973.

Trekka byla z Nového Zélandu vyvážena také na souostroví Fidži a další tichomořské ostrovy. Několik vozů v rozloženém stavu zamířilo do Pákistánu a Austrálie a pár jich dokonce sloužilo ve Vietnamu jako ambulance. Několik kusů si během let našlo cestu i do České republiky a jedna Trekka je součástí sbírky Škoda Muzea.

Trekka dodnes zůstává pravděpodobně jediným vozem vyvinutým a vyráběným na Novém Zélandu. Automobilka Škoda, která se na její přípravě podílela, získané vědomosti a zkušenosti využila také v jiných zemích. Například pro potřeby pákistánského trhu vznikl pick-up Skopak (Škoda-Pákistán), jehož výroba odstartovala v květnu 1970. Trekka je zároveň raným předchůdcem dnešních populárních SUV Škoda. Mladoboleslavská automobilka navíc na Novém Zélandu úspěšně působí dodnes.

Kontakt

Vítězslav Kodym

Vedoucí Komunikace produktu

+420 604 292 131

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Kateřina Boukalová

Tisková mluvčí Komunikace produktu

+420 734 299 812

katerina.boukalova@skoda-auto.cz

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 14 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Peaq, 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 ve Španělsku, 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.