

Classic Days 2026

Obsah

Úvod	2
Škoda Muzeum	3
Laurin & Klement Slavia typ B.....	4
Laurin & Klement BZ	5
Laurin & Klement Voiturette A.....	6
Laurin & Klement BSC	7
Škoda 645	9
Škoda Popular Sport Coupé	10
Škoda Popular Monte Carlo.....	12
Škoda Superb 3000 OHV	13
Škoda 1101 „Tudor“	14
Škoda Sport	16
Škoda 440 „Spartak“	19
Škoda Octavia	20
Škoda Felicia	21
Trekka – 60 let.....	22
Škoda 1100 MBX.....	24
Škoda 110 R	25
Škoda 120 S	26
Škoda 130 RS.....	28
Škoda 120 GLS	30
Škoda Garde/Rapid LDD	31
Škoda Rapid 135	32
Škoda Favorit 136 L.....	33
Škoda Fabia RS Rally2	34
Škoda Octavia – 30 let	36
Škoda Motorsport – 125 let	38

Škoda Auto slaví více než 130 let řemeslného umění a inovací

- › Již více než 130 let staví Škoda na inovacích a důrazu na zákazníka
- › Milníky, jako například integrace do koncernu Volkswagen, umožnily její transformaci v mezinárodně úspěšného globálního hráče
- › Škoda nabízí nejmodernější portfolio ve své historii a poskytuje „to nejlepší z obou světů“: plně elektrické, plug-in hybridní i spalovací motory
- › Škoda navazuje na dlouhou tradici inovací a podporuje transformaci směrem k elektromobilitě

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Škoda Auto navazuje na oslavy 130. výročí a ohlíží se za cestou od prvního kola Laurina a Klementa „vyrobeného v Mladé Boleslavi“ až po mezinárodně úspěšného výrobce automobilů. Aby připomněla svou bohatou historii, pořádá Škoda akci Classic Days, na které představí vybrané modely, které měly zásadní vliv na vývoj společnosti. Existují však i milníky, které hrály rozhodující roli při formování a směřování značky, jako například zahájení výroby jízdních kol v Mladé Boleslavi v roce 1895, výroba prvních motorových kol a motocyklů v roce 1899 a první účast značky v motocyklových závodech v roce 1901. Zahrnují také uvedení modelu Voiturette A v roce 1905, prvního automobilu značky, včetně fúze společnosti Laurin & Klement s plzeňskou strojírenskou firmou Škoda v roce 1925.

Z hlediska modelů znamenal rok 1987 zlomový bod: Favorit představoval první moderní model s pohonem předních kol. V roce 1991 se Škoda stala součástí koncernu Volkswagen. To byl začátek evropského úspěchu, během kterého se Škoda proměnila z regionálního lídra trhu v mezinárodně úspěšného globálního hráče. V roce 1996 následovala první moderní generace modelu Octavia limo, první model vyvinutý zcela pod záštitou koncernu Volkswagen, který je od té doby lídrem značky. V roce 2020 představila Škoda svůj první model s bateriovým pohonem Enyaq, který se stal rychle mezinárodním úspěchem.

Akce Classic Days nyní představuje dlouhou tradici a dědictví značky Škoda, prezentuje ikonické modely a testovací jízdy. Během více než 130 let společnost opakovaně prokázala svou odolnost, přizpůsobivost a orientaci na zákazníka. Formovala svůj vývoj od prvních mezinárodních exportních zakázek z Německa a Velké Británie na konci 19. století až po globálně úspěšného výrobce automobilů. Dnes je Škoda Auto aktivní přibližně na 100 mezinárodních trzích po celém světě, mezi nimiž jsou země s prudce expandující ekonomikou jako je Indie a Vietnam. Tento dlouhodobý a bohatý vývoj společnosti tvoří pevný základ, na němž firma staví a z pozice stability vstupuje do rozsáhlé transformace směrem k elektromobilitě: s nejmodernější modelovou řadou v historii společnosti a portfoliem pohonných jednotek, které zahrnuje plně elektrické modely, plug-in hybridy i modely se spalovacím motorem.

Škoda Muzeum

Muzeum Škoda v Mladé Boleslavi provází návštěvníky více než 130 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. Na ploše 1 800 m² představuje kolem 360 exponátů, včetně sériových vozů, prototypů, rallye vozů, motocyklů, a dokonce i jízdního kola Slavia z roku 1899, nejstaršího exponátu v kolekci.

Filmy, fotografie, dokumenty a interaktivní multimediální prvky umožňují návštěvníkům prozkoumat jak technický vývoj, tak příběhy, které se za vozidly skrývají. Součástí areálu je také Laurin & Klement Forum a Václav Café, které poskytují funkční prostory v historickém komplexu pro kulturní akce, prezentace a kulturní i vzdělávací programy.

Laurin & Klement Slavia typ B (1899-1904)

- › **Motocykl Laurin & Klement Slavia typ B byl prvním strojem značky sloužící k propagaci prostřednictvím závodů**
- › **Jednoválec o objemu 240 cm³ produkoval maximální výkon 1,75 koně**
- › **I díky hmotnosti pouhých 55 kg se Slavia typu B rozjela až na 40 km/h**

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Lehký motocykl s motorem o výkonu 1,75 koně byl prvním strojem používaným v závodech na propagaci značky Laurin & Klement. Startoval nejen v závodech do vrchu jako Exelberg, Semmering nebo Ries, ale také v závodech na dlouhých tratích Paříž-Berlín a Paříž-Vídeň.

Výroba motocyklu Laurin & Klement Slavia typ B začala v roce 1899 a 18. listopadu téhož roku byl veřejnosti představen spolu s typem A na cyklistické závodní dráze Praha-Bubny. K pohonu sloužil vzduchem chlazený čtyřdobý jednoválec o zdvihovém objemu 240 cm³, který byl uložen napříč ve spodní části rámu, díky čemuž se Slavia B snáze ovládala a měla lepší stabilitu. Motor produkoval maximální výkon 1,75 koně a Slavia B i díky hmotnosti pouhých 55 kg dosahovala maximální rychlosti až 40 km/h.

První motocykly ještě neměly převodovky, tudíž bylo zadní kolo poháněno plochým koženým řemenem přímo od motoru – Slavia B tedy měla jeden stálý převod. Bylo proto nezbytné využít také lidskou sílu, a to přes šlapadla a klasický cyklistický řetěz, čímž byl vytvořen pomocný a startovací převod. Rozvor motocyklu činil 1 325 mm.

Protože byl motocykl Laurin & Klement Slavia typ B prvním strojem, se kterým se společnost Laurin & Klement zúčastnila mezinárodního motoristického závodu, náleží mu v historii mladoboleslavské automobilky zcela výsadní postavení. Dálkový maraton z Paříže do Berlína tehdy platil za nejnáročnější podnik na evropském území. Třídenní závod o délce 1 196 km dokončila necelá polovina závodníků, v kategorii motocyklů však dojela do cíle pouze sama Slavia typu B.

V Mladé Boleslavi bylo mezi lety 1899 a 1904 vyrobeno celkem 540 motocyklů Laurin & Klement Slavia typu B. Vystavený motocykl pochází z roku 1901 a je nejstarším známým exemplářem v pojižděném stavu. Zapůjčen byl ze soukromé české sbírky.

Laurin & Klement BZ (1902-1904)

- › **Motocykl Laurin & Klement BZ vycházel z vývoje modelů Slavia typ A a typ B**
- › **Určen byl do těžšího terénu, čemuž odpovídal také výkon motoru zvýšený na 2,5 koně**
- › **Výrobce deklaroval dojezd na nádrž až 120 km a nabízel rezervní nádržky, které jej prodloužily o dalších 80 km**

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Vývojem motocyklů Laurin & Klement Slavia typ A a typ B vznikl nový stroj, typ BZ. Veřejnosti byl představen na podzim roku 1902 s motorem zvětšeným na 331 cm³, který poskytoval maximální výkon až 2,5 koně.

Motocykl Laurin & Klement BZ, stejně jako předchůdci, disponoval vzduchem chlazeným čtyřdobým jednoválcem, uloženým napříč ve spodní části rámu. Zachován byl také přímý převod. Objem motoru byl však zvětšen z 240 na 331 cm³, což vedlo rovněž k nárůstu maximálního výkonu až na 2,5 koně. Rychlost jízdy bylo možné stupňovitě regulovat od 10 až do 50 km/h.

Mírně narostl také rozvor motocyklu, a to na 1 350 mm (+25 mm), přičemž hmotnost uváděl výrobce v rozmezí od 55 do 58 kg. Spotřeba paliva byla udávána jako zhruba 1 litr benzínu na 25 kilometrů cesty, tedy dnešním zápisem asi 4 l/100 km. S plnou nádrží ujel typ BZ až 120 kilometrů, přičemž firma Laurin & Klement nabízela také speciální rezervní nádržky, s nimiž motocykl vydrželo palivo na dalších 80 km cesty.

Dobové reklamní prospekty deklarovaly, že Laurin & Klement BZ je cestovní stroj přizpůsobený náročnějšímu, hornatému terénu, případně těžším řidičům. Nabízen byl za cenu 1 150 korun.

Mezi roky 1902 a 1904 bylo vyrobeno 690 motocyklů Laurin & Klement typu BZ. Vystavený exemplář z roku 1903 je druhý nejstarší motocykl ve sbírce Škoda Muzea a v minulosti prošel důkladnou renovací, která byla dokončena v roce 2021.

Laurin & Klement Voiturette A (1905–1907)

Než se Laurin & Klement pustili do výroby automobilů, byli známí především svými jízdními koly a motocykly. První automobil vyrobený společností Laurin & Klement byl vyráběn v letech 1905 až 1907. Tento snadno ovladatelný dvoumístný automobil, který byl představen 29. října 1905, dosahoval rychlosti až 40 km/h a byl poháněn benzinovým dvouválcovým motorem o výkonu 7 koní. 44 kusů modelu L&K Voiturette A se prodalo za konkurenceschopnou cenu 3 600 korun za kus. Pro představu, průměrný dělník v té době vydělával 2 koruny denně. Benzín stál 66 haléřů za kilogram a Voiturette A spotřeboval asi čtyři kilogramy na 100 kilometrů. Podvozek tvořil žebřinový rám nesoucí dvě tuhé nápravy s půl eliptickými listovými pružinami a výkon byl přenášen na zadní kola pomocí kardanové hřídele, na přání bylo možné dodat i variantu s řetězovým pohonem. Po modelu Voiturette A následoval model Voiturette B, jehož objem motoru byl zvýšen na 1399 cm³ a který byl vyroben v počtu 200 kusů.

První automobil Laurin & Klement z Mladé Boleslavi

Voiturette A, který byl oficiálně schválen pro provoz na silnicích 18. ledna 1906, se poprvé představil veřejnosti na autosalonu v Praze 15. dubna téhož roku. Tento vůz položil základ pro další vývoj společnosti Laurin & Klement, jejíž produktová řada se rychle rozšiřovala. Brzy se k němu přidaly další vozy s dvouválcovými motory, mezi nimiž byly nejen osobní automobily, ale také užitková vozidla a závodní vozy. V roce 1907 byl představen model FF s řadovým osmiválcovým motorem.

Originál vozu je součástí hlavní expozice Škoda Muzea v Mladé Boleslavi a zároveň jeden z pěti dochovaných originálních vozů Voiturette A z roku 1906 je součástí české soukromé sbírky.

Škoda Muzeum představuje jediný dochovaný exemplář sportovního vozu Laurin & Klement BSC z roku 1908

- › 118letý dvoudílný vůz nyní opět v originálním stavu
- › Jediný dochovaný exemplář z původních 12 vozů Laurin & Klement BSC
- › Všechny podstatné mechanické komponenty vozu včetně motoru jsou původní

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Sportovní automobil Laurin & Klement BSC, který v roce 2026 oslavuje své 118. „narozeniny“, je součástí expozice Škoda Muzea v Mladé Boleslavi. Vůz v letech 2016 až 2018 prošel celkovou renovací, při které tým odborníků vycházel z dochované originální výkresové dokumentace a dalších unikátních pramenů. Všechny důležité mechanické komponenty plně provozuschopného unikátu jsou původní, včetně motoru s autentickým výrobním číslem, se kterým sportovní vůz v roce 1908 opustil výrobní halu v Mladé Boleslavi.

Laurin & Klement BSC jako hvězda stříbrného plátna

Jediný do dnešních dnů dochovaný exemplář modelu Laurin & Klement BSC byl zkompletován 12. července 1908, číslo motoru 5635 potvrzuje originalitu vozidla. Rarita na čtyřech kolech změnila několikrát majitele a prošla řadou modifikací. Připomeňme přestavbu na závodní speciál, rekvizitu filmu Alfréda Radoka „Dědeček automobil“, uvedeného do československých kin 27. března 1957. V pozdějším období se několikrát změnila podoba přední kapoty, ale i blatníků a řady detailů vozu BSC, mimo jiné v rámci úprav pro další filmové produkce. Všechny podstatné mechanické skupiny však zůstaly zachovány a spolehlivý provozuschopný vůz patřil ke stálým československé scény historických vozidel.

Součástí sbírek Škoda Muzea v Mladé Boleslavi se unikátní automobil Laurin & Klement BSC stal v roce 2016. Po detailní analýze stavu vozidla a na základě rešerší dochovaných archivních pramenů byly zahájeny náročné restaurátorské práce, směřující k uvedení modelu BSC do stavu co nejbližšího originální podobě z roku 1908. Laurin & Klement BSC patří k nejcennějším exponátům Škoda Muzea v Mladé Boleslavi.

Historie modelové řady BS

Po zahájení produkce jízdních kol na sklonku roku 1895 rozšířil mladoboleslavský podnik Václavů Laurina a Klementa nabídku o motocykly (1899) a již na sklonku roku 1905 ukázal definitivní podobu prvního vozu Laurin & Klement Voiturette A. Během následujících dvou let provedla automobilka z Mladé Boleslavi řadu podstatných konstrukčních změn. Rychle rostoucí poptávka po jejích moderně řešených vozidlech s již tehdy příznivým poměrem užitná hodnota/cena vedla k podstatnému zvýšení objemu výroby – z desítek kusů v roce 1906 na takřka 500 automobilů ročníku 1908.

Významné místo mezi nimi tehdy zaujímal modelová řada BS. Od původních voiturett typů A, B a B2 s vidlicovým uspořádáním dvojice válců se lišila hlavně řadovým dvouválcem o objemu 1399 cm³. Agilní výrobce již tehdy vycházel vstříc specifickým potřebám zákazníků, například lékařů či obchodníků. V nabídce řady BS tak figurovala celá řada provedení karoserie, postavených na podvozcích o nejméně šesti různých délkách rozvoru náprav (1905-2380 mm) a pěti variantách rozchodu kol (1120-1300 mm). Jednalo se o osobní voituretty (francouzský výraz pro malý automobil, vozík), taxi, ale i lehké užitkové verze. V období 1908-1909 vzniklo celkem 66 vozidel L&K řady BS.

K nejcennějším z nich patří 12 vozů ve sportovním provedení BSC, o výkonu zvýšeném na 12 k (8,8 kW) oproti 10 k (7,4 kW) modelu BS. První z BSC opustilo bránu továrny Laurin & Klement 10. června 1908, poslední pak 20. října 1908. Plně provozuschopný podvozek určený ke stavbě individuální karoserie podle přání zákazníka stál 5000 K (rakousko-uherských korun), cena vozu se standardní otevřenou dvousedadlovou karoserií činila 5500 K.

Škoda 645 (1929–1934)

Tento vůz, vyráběný v letech 1929 až 1934, byl ve své době příkladem výkonu a komfortu. Byl vybaven čtyřtákním řadovým šestiválcovým motorem o zdvihovém objemu 2492 cm³, který při 2600 ot./min. dosahoval výkonu 45 koní. Vozidlo osazeno třístupňovou převodovkou dosahovalo maximální rychlosti 90 km/h. Robustní podvozek zahrnoval tuhé nápravy s pásovými tlumiči pro zvýšení jízdního komfortu. Škoda 645 byla navíc vybavena bubnovými brzdami na všech čtyřech kolech. Čtyřdveřová karoserie typu faeton byla v otevřených verzích často vybavena koženým čalouněním pro větší odolnost, uzavřené verze měly čalounění z luxusní látky a volant byl umístěn na pravé straně, protože v Československu se v té době jezdilo vlevo. V zadní části vozidla byly držáky pro dvě svisle namontovaná rezervní kola a zvenku přístupný kufr.

Elegance a sofistikovanost designu

Škoda 645 byla vyrobena na dlouhém podvozku s karoserií typu Faux Cabriolet a zaujala jak sofistikovaným designem, tak mechanickým provedením, které zahrnovalo půl eliptické listové pružiny pro hladkou jízdu a mechanické brzdy. Celkem bylo vyrobeno 758 kusů, jeden z těchto modelů je dodnes vystaven ve Škoda Muzeu.

Škoda Popular Sport (1936): Fenomenální úspěch v Monte Carlu

- › V lednu 1936 obsadil roadster Škoda Popular na Rallye Monte Carlo druhé místo ve třídě do 1500 cm³
- › Kožené kombinézy, nezávislé topení a pneumatiky Baťa s terénním dezénem testovali jezdci v zasněžených Krkonoších
- › Limitovaná série vozů Škoda Popular Monte Carlo spojila to nejlepší z designu i sportovní techniky automobilky Škoda

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Před 90 lety se posádka Zdeněk Pohl/Jaroslav Hausmann vydali s roadsterem Škoda Popular Sport na Rallye Monte Carlo. Jízda přes celou Evropu přinesla jeden z největších sportovních úspěchů v dosavadní historii značky Škoda a mohutně přispěla k šíření jejího dobrého jména i na mezinárodním poli.

Rallye Monte Carlo, jedna z nejnáročnějších a nejprestižnějších automobilových soutěží světa, vznikla roku 1911 s cílem přilákat turisty do Monackého knížectví i během „hluchého“ zimního období. Patnáctého ročníku se od 25. ledna do 2. února 1936 úspěšně zúčastnila posádka Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman s roadsterem Škoda Popular Sport.

Na Riviéru úmyslně zamířili notnou oklikou. O úspěchu v Rallye Monte Carlo tehdy totiž nerozhodovaly jen body nasbírané za výkony podané na území Monaka, hodnotila se i délka a náročnost trasy z oficiálního místa startu. Z nabízených lokalit, například Palerma, Tallinnu, Bukurešti či Stavangeru, zvolila sebraná posádka Pohl–Hausman řecké Athény. První úsek, 850 kilometrů z Prahy do Terstu, zvládla otevřená Škoda Popular Sport za sedmáct hodin, a před startem z Athén tak zbyly čtyři dny na odpočinek a technickou přípravu. O vše se museli řidiči postarat sami, k dispozici neměli mechanika ani profesionálně vybavený servisní vůz.

Další čtyři dny zabral 3852 kilometrů dlouhý přesun přes Soluň, Bělehrad, Budapešť, Vídeň, Štrasburk a Avignon do Monaka. Pohl vzpomínal: „Podivné věci viděl jsem cestou, jednou couval proti nám v plné jízdě kůň a jindy jsem se zoufale vyhýbal mohutnému slonu. Ne, na silnici nic nebylo, šlo jen o vidiny při čtvrté probdělé noci. Stroj tichounce hučel, uspával a byla hustá mlha.“

Cíle dosáhlo 72 posádek ze 105 přihlášených. Škoda Popular Sport dojela bez trestných bodů, uspěla při technické přejímce i v jízdě zručnosti. Pohl s Hausmanem skončili ve třídě do 1500 cm³ druhí. Český úspěch nebyl náhodou, začínal už pečlivou přípravou. Kožené kombinézy a pneumatiky Baťa s terénním dezénem testovali Pohl s Hausmanem v zasněžených Krkonoších, a protože se nemohli shodnout, zda k vyprošťování vozu ze závějí zvolit lopatu dřevěnou, nebo plechovou, vzali s sebou pro jistotu obě.

Škoda Popular Sport kombinovala upravený podvozek lehčí řady Popular se silnějším motorem Rapid. Čtyřválec o objemu 1 386 cm³ a výkonu 34 koňských sil umožnil dosáhnout rychlosti asi 110 km/h, zpomalení a zastavení usnadňovaly nové hydraulické brzdy Ate. Dvě palivové nádrže o celkovém objemu 170 litrů zaručovaly dojezd 1500 km, což odpovídá spotřebě 11,3 l na 100 km. Z hmotnosti 790 kg připadalo na otevřenou karoserii pouhých 250 kg, plně naložený Popular vážil asi 960 kg plus 170 kilogramů dvoučlenné posádky. Té se v zimním období hodilo přídavné horkovzdušné topení, držáky na „thermoform“ (termosku), snímatelný rámeček s elektrickým vyhříváním průzoru čelním sklem nebo sklopné sedadlo spolujezdce, aby si mohl cestou odpočinout.

Ze zkušeností techniků a závodníků tradičně těží zákazníci značky Škoda, pozitivní ohlas tohoto mimořádného úspěchu inspiroval mladoboleslavskou automobilku k rozšíření nabídky o limitovanou sérii sportovně laděných vozů. První roadster Škoda Popular Monte Carlo byl zákazníkovi dodán již v červenci 1936, první coupé v srpnu 1936 a novinka se oficiálně představila 1. října 1936 na autosalonu v Paříži. Do roku 1939 vzniklo celkem sedm desítek otevřených a uzavřených coupé vozů, mezi zákazníky nechyběl ani tehdy čtrnáctiletý jugoslávský král Petar II. Karađorđević.

Černé kupé Popular Monte Carlo (1937) tvoří již od roku 1968 součást sbírek Škoda Muzea. Bylo zakoupeno v kompletním stavu a na počátku tisíciletí profesionálně restaurováno. Od té doby je úspěšně používáno v rámci prezentace historie značky Škoda, patří k atraktivním a divácky oblíbeným účastníkům řady domácích i zahraničních veteránských podniků. Celkem se dochovalo přibližně dvacet automobilů Škoda Popular Monte Carlo.

Škoda Popular Monte Carlo je dodnes obdivována pro svou eleganci a u některých vyrobených exemplářů i pro charakteristické mřížky na masce a světlometech. Zosobnění meziválečného stylu, ověřené navíc úspěchem na Rallye Monte Carlo, v roce 1936 se tak nutně muselo stát jednou z inspirací pro současné designéry a jejich sérii Ikony v novém kabátě. S označením Monte Carlo se navíc dodnes můžete potkat u modelů Škoda Fabia, Scala a Kamiq jako s jednou z jejich výbavových variant.

Škoda Popular Monte Carlo (1936–1939)

Škoda Popular Monte Carlo, vyráběná v letech 1936 až 1939, byla inspirována ranými úspěchy na Rallye Monte Carlo, zejména 2. místem modelu Popular Sport v kategorii do 1500 cm³, které dosáhli Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman. Model byl vybaven čtyřtákním řadovým čtyřválcovým motorem o zdvihovém objemu 1386 cm³ s výkonem 31 koní, spojeným s třístupňovou převodovkou. Maximální rychlost vozu se pohybovala od 110 do 125 km/h. Podvozek modelu Popular Monte Carlo zahrnoval tuhý, ale lehký centrální trubkový rám a systém pohonu transaxle s převodovkou na zadní nápravě, což zlepšovalo jeho dynamické vlastnosti. Moderní hydraulické brzdy a přesné řízení s pastorkem a hřebenem přispívaly k trakci, stabilitě a ovladatelnosti vozu.

Pocta úspěchům v motoristickém sportu

Model Popular Monte Carlo, který byl nabízen v karosářských verzích kupé a roadster, byl vyroben v počtu 72 kusů a kombinoval technické znalosti s motoristickými zkušenostmi. Mezi létem 1936 a jarem 1939 prodala Škoda 70 kusů těchto exkluzivních modelů.

Černé kupé Popular Monte Carlo z roku 1937 je od roku 1968 součástí sbírky Škoda Muzea. Na přelomu tisíciletí prošlo profesionální renovací, která byla dokončena v roce 2002. Od té doby se účastní mnoha akcí věnovaných klasickým automobilům. Dodnes existuje asi tucet těchto vozů. Druhé kupé je vystaveno v dílnách Škoda Muzea, stejně jako roadster Popular Monte Carlo.

Škoda Superb 3000 OHV (1938–1949)

Označení modelu Superb poprvé použila společnost Škoda 22. října 1934 pro modernizovaný model Škoda 640. Škoda Superb OHV se vyráběla v letech 1938 až 1949 a byla známá svou prostorností a výkonem. Vozidlo bylo vybaveno čtyřtakovým řadovým šestiválcovým motorem o zdvihovém objemu 3137 cm³, který generoval výkon 85 koní. Ve spojení se čtyřstupňovou převodovkou dosahoval rychlosti až 125 km/h. Elektrický systém modelu zahrnoval 12 V instalaci. Pohodlí při jízdě zajišťoval středový nosníkový rám a nezávislé zavěšení všech kol. V roce 1939 model prošel faceliftem a dostal zaoblenou jednoduchou kapotu, díky níž získal přezdívku „aligátor“.

Předválečný luxus ve Škoda Muzeu

Superb byl k dispozici v různých karosářských verzích, včetně sedanu, limuzíny, polokabrioletu a zakázkových provedení. V roce 1938 přešla Škoda na účinnější koncepci OHV s ventily v hlavě válců, což zvýšilo výkon motoru. Černá limuzína Superb z Škoda Muzea, která byla získána od soukromého sběratele, má náhradní kola v předních blatnících a rezervní sedadla, díky nimž se z ní stává sedmimístný vůz. Celkem bylo vyrobeno 275 kusů.

Určeno především pro politiky a významné průmyslníky

Verze vystavená na akci Classic Days představuje faceliftovou verzi z jara 1939. Do roku 1945 bylo vyrobeno 113 vozidel a v letech 1946 až 1949 bylo dokončeno dalších 162 vozů v provedení sedan, polokabriolet a limuzína. V krátkém období mezi lety 1939 až 1940 byl model Superb k dispozici také s osmiválcovými motory.

Škoda 1101 „Tudor“ slaví osmdesátiny

- › Před 80 lety začala sériová výroba vozu Škoda 1101
- › V období mezi lety 1946 a 1952 vzniklo více než 70 000 Tudorů
- › Osmdesáté výročí Tudoru připomněla výstava ve Škoda Muzeu

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Škoda Auto si letos připomíná mimořádné jubileum: Před 80 lety byla zahájena výroba prvního poválečného modelu. Vůz Škoda 1101 „Tudor“, jehož první sériový exemplář vznikl 6. května 1946, znamenal začátek nové etapy vývoje automobilky. Úspěšný model letos připomněla výstava ve Škoda Muzeu v Mladé Boleslavi.

Škoda 1101 vynikala na svou dobu atraktivním designem a moderní technickou koncepcí, která zahrnovala páteřový, vpředu rozvídlený rám podvozku, nezávislé zavěšení všech kol, účinné hydraulické brzdy, stejně jako výkonný a úsporný řadový čtyřválcový motor, který ze zdvihového objemu 1089 cm³ dával nejvyšší výkon 23,5 kW (32 k).

Základ pestré nabídky provedení řady Škoda 1101 v roce 1946 představoval dvoudveřový uzavřený vůz: anglicky „two-door“, odtud přezdívka Tudor. Ve snaze vyhovět rozmanitým potřebám zákazníků doma i v zahraničí k němu přibyla čtyřdveřová karoserie sedan, ta se od roku 1949 stala nejrozšířenější variantou, kterou jako služební vozy používala také československá ministerstva nebo diplomatický sbor.

Nabídka otevřených karoserií zahrnovala oblíbené „tudor-kabriolety“ s dveřmi v pevných rámech a stahovatelným textilním dílem střechy, nebo elegantní roadstery. Vysokou praktičnost prokázaly dodávkové karoserie s jedním párem bočních oken či kombi dobově označovaná Station Wagon, tedy STW. Již tehdy měly sklopnou zadní lavici, umožňující vznik ložné plochy o délce až 1490 mm a šířce 980–1380 mm.

Samostatnou kapitolu historie Tudoru napsala provedení Škoda 1101 VO (vojenský otevřený), po roce 1948 v provedení 1101 P (pohotovostní) se speciální otevřenou karoserií. Tyto deriváty Tudoru využívaly bezpečnostní složky několika států – včetně Portugalska, Saúdské Arábie nebo Egypta.

Automobily modelové řady Škoda 1101 (po modernizaci označované jako 1102) byly vyráběny státním podnikem nesoucím oficiální označení AZNP, tedy „Automobilové závody, národní podnik“. V Mladé Boleslavi vznikl kompletní podvozek, karoserie se vyráběly v nově připojených závodech ve Vrchlabí a Kvasínách. V květnu 1946 byla Škoda 1101 na domácím československém trhu prodávána za 67 700 korun, vzhledem k nelehké poválečné hospodářské situaci museli zákazníci předložit speciální poukaz opravňující ke koupi nového vozu.

V období mezi lety 1946 a 1952 vzniklo 66 904 Tudorů v civilní verzi a 4237 speciálních provedení pro ozbrojené složky. Téměř dvě třetiny celkové produkce vozů Škoda 1101/1102 byly vyvezeny – v roce 1947 do 36 zemí světa, o čtyři léta později již šlo o 76 států. Například v roce 1950 se exportovalo 15 072 Tudorů. K nejvýznamnějším odběratelům patřilo Polsko, Nizozemsko, Belgie či Spolková republika Německo, ale nabídka značky Škoda byla pevně etablovaná i v Austrálii, Brazílii, Indii, Jihoafrické unii či Kanadě.

Škoda 1101/1102 zaznamenala řadu významných úspěchů na poli motoristického sportu. Například při závodu na 24 hodin v belgickém Spa dojely roku 1948 tři Tudory startující ve třídě do 1100 cm³ vítězně do cíle – a podle předchozí dohody navíc triumfálně bok po boku. Odvozené speciály Škoda Sport a Supersport s motory několika provedení, včetně verze o objemu 1490 cm³, přeplňované kompresorem Roots a díky výkonu až 180 koní (132,4 kW) dosahovaly rychlosti 200-210 km/h. Úspěšné angažmá v motoristickém sportu významně napomáhalo propagaci automobilů Škoda 1101/1102 na významných exportních trzích a zároveň umožnilo průběžné zlepšování užitečných vlastností sériové produkce. I kompresorové speciály totiž používaly velký počet součástek běžných kvalitních Tudorů.

V bohaté historii mladoboleslavské značky patří vozům modelové řady 1101/1102 čestné místo. Nástupnické modelové řady tuto pokrokovou koncepci úspěšně rozvíjely až do roku 1964, kdy byla zahájena produkce zcela nové generace vozidel Škoda 1000 MB s motorem umístěným v zádi samonosné celokovové karoserie.

Škoda Sport (1949): Vytrvalec zpoza železné opony

- › **Speciál Škoda Sport se v roce 1950 zúčastnil vytrvalostního závodu 24 h Le Mans a dodnes je posledním českým vozem s českou posádkou, který zde startoval**
- › **V Le Mans 1950 si Škoda Sport vedla skvěle, po 13 hodinách bohužel musela posádka Bobek/Netušil odstoupit pro banální závadu**
- › **Sport byl derivátem sériového modelu Škoda 1101 přezdívaného „Tudor“, představeného v roce 1946**

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Mezi sportovními modely a speciály značky Škoda patří jedno z čelných míst vozu Škoda Sport, doposud poslednímu českému automobilu, který nastoupil do slavného čtyřiašedesáti hodinového vytrvalostního závodu Le Mans s českou posádkou.

V památném roce 1901 byl firmou Laurin & Klement vyslán – jako první tovární jezdec – na tehdy nejtěžší soutěž Paříž–Berlín, dlouhou 1196 km, známý motocyklový závodník Narcis Podsedníček a hned napoprvé si vedl znamenitě. V 50. letech minulého století byly automobilové závody v Československu vším možným, jen ne perspektivní disciplínou – vojenská doktrína počítala hlavně s motocykly. Na počátku této dekády, v roce 1950, se ale jel také první ročník nově vzniklého seriálu vozů formule 1 a už rok předtím se konal první poválečný ročník slavné čtyřiašedesáti hodinovky v Le Mans.

Sport se základy modelu Škoda 1101 „Tudor“

Touha vyzkoušet československý výrobek v mezinárodním porovnání, jakož i snaha ověřit životnost sériových dílů a propagovat vozy Škoda v zahraničí vedly ke stavbě sportovního derivátu vozu Škoda 1101 „Tudor“, představeného v roce 1946. Nový závodní vůz Škoda Sport dostal odlehčený podvozek typu Škoda 1101. Kvůli malé výšce muselo být upraveno rozmístění agregátů. Páteřová roura byla zkrácena o 400 mm, zatímco přední rozvídlení bylo prodlouženo. Byla pozměněna i poloha řízení a pedálů. Vůz získal nízkou otevřenou dvousedadlovou karoserii, ručně vyrobenou z hliníkového plechu. Palivová nádrž byla přesunuta za sedadla, dodávku paliva zajišťovalo elektrické čerpadlo. Masku vozu dostala pětici žeber, stejnou jako u modernizovaných sériových vozů, a dva světlomety. Škoda Sport používala převážně sériové díly Tudorů, včetně české 12V elektroinstalace PAL nebo pneumatik Barum. Byly vyrobeny dva vozy opatřené motorem 1,1 l, oba v modrém laku. Jeden vůz, určený pro starty ve třídě do 1500 cm³, byl vybaven Rootsovým kompresorem, se kterým dosahoval výkonu 56 k. Vůz bez kompresoru, určený pro skupinu do 1100 cm³, měl výkon 42 k.

Z Brna do Le Mans

Oba vozy poprvé startovaly 25. září 1949 v závodě o Cenu města Brna, který předcházel dodnes poslední Velké ceně Československa pro monoposty Grand Prix. Na voze bez

kompresoru startoval Jaroslav Netušil a třídu do 1100 cm³ vyhrál, Václav Bobek na přeplňovaném voze skončil ve třídě do 1500 cm³ druhý.

Pro start v Le Mans doznala Škoda Sport řady dalších úprav, souvisejících s vytrvalostním charakterem závodu. Vybrán byl vůz bez kompresoru, který byl na základě dosavadních zkušeností a francouzských předpisů přepracován. Jeho rozvor byl zvětšen o 180 mm, po stranách masky přibýly dva přidavné světlomety a vůz dostal lak v národních barvách. Dále byl kvůli symetrii doplněn štítek u spolujezdce a pro závod byl opatřen pneumatikami Michelin. Plně natankovaný vůz vybavený nářadím a náhradními díly (jen ty se směly během závodu použít k opravám) vážil stále vynikajících 700 kg. Pod přední kapotou pracoval osvědčený vodou chlazený čtyřválec objemu 1089 cm³, který díky zvýšenému kompresnímu poměru 8,6:1, osazení karburátorem Solex 40 UAIP a dalším úpravám dával výkon 50 k (37 kW) při 5200 min⁻¹. Na tehdy obvyklé závodní palivo, směs benzínu, etanolu a acetonu, dosahovala Škoda Sport rychlosti až 140 km/h při spotřebě jen asi 12 l na 100 km. Na plnou nádrž se dalo jezdit čtyři hodiny, takže Václav Bobek a Jaroslav Netušil byli s to zvládat bez zastávek citelně delší úseky než jejich konkurence.

Škoda Sport v závodě 24 h Le Mans 1950

Závod byl odstartován 24. června 1950 ve čtyři hodiny odpoledne klasickým způsobem – vozy na jedné straně dráhy, jezdci na druhé a poklusem, kdo skočí za volant dřív. Střídající se tovární jezdci Václav Bobek s Jaroslavem Netušilem si od samého startu vedli velmi dobře. Po třinácti hodinách, ve 121. kole, ale vůz ztratil výkon a musel z nadějně rozjetého závodu odstoupit. Kvůli neuvěřitelné maličkosti – prasklé pojistce pístního čepu. Opravovat se smělo pouze pomocí dílů vezených s sebou v závodním automobilu.

Do té doby si však Škoda Sport vedla znamenitě: Tovární posádka se průměrnou rychlostí 126 km/h probíjela na 2. místo třídy do 1100 cm³. Působivé bylo také její 5. místo v celkovém průběžném hodnocení podle koeficientu výkonnosti. Nebylo žádnou útechou, že do cíle nakonec nedorazil žádný ze soupeřů třídy do 1100 cm³. Ze 112 toho roku přihlášených zájemců přitom pořadatelé pustili na trať rekordně vysoký počet posádek – 60.

V dalším ročníku Le Mans se již vůz Škoda na startu z politických důvodů neobjevil, a tak se můžeme jenom dohadovat, jak by se mu dařilo, kdyby ho technická závada nepotkala – v roce 1951 debutovalo v Le Mans ve třídě do 1100 cm³ Porsche 356 a jeho časy na jedno kolo za výkony vozu Škoda Sport v předešlém ročníku zaostávaly! Do Le Mans se Škoda Sport ve své době sice už nikdy nevrátila, v následujících dvanácti letech se ale zúčastnila dalších 80 závodů a většinou velmi úspěšně. Žel šlo především o závody pouze československé nebo východoevropské, v nichž startovaly posádky z dalších lidově demokratických zemí.

Škoda Sport byla postupně osazována čím dál silnějšími motory. V posledním stadiu vývoje přišla karburátorová verze o výkonu 120 koňských sil, pak motor se dvěma kompresory, který dosahoval až impozantních 190 k. Po některých aerodynamických modifikacích dosáhl vůz z Le Mans roku 1953 československého rychlostního rekordu ve třídě do 1100 cm³:

160,1 km/h. Po vyřazení ze škodovické tovární stáje speciály skončily v rukách soukromých jezdců, kteří s nimi závodili až do roku 1963.

V roce 2020 byl u příležitosti 70. výročí posledního startu v Le Mans plánován start vzorně zrenovovaného vozu Škoda Sport, skutečného účastníka památného závodu, ve vzpomínkovém klání Le Mans Classic, pandemie covid-19 však vedla ke zrušení závodu. Dlouho očekávaný návrat originálního vozu z Le Mans 1950 se tak uskutečnil až v roce 2022, kdy Škoda Sport nastoupila do Le Mans Classic se svým historickým startovním číslem 44. V červenci 2025 se pak na slavný okruh vrátila a znovu připomněla své výjimečné místo mezi legendami vytrvalostních závodů.

1955: Škoda 440 na mezinárodní scéně

Polovina 50. let nebyla v Československu mezinárodnímu závodění kvůli politickým poměrům příliš nakloněna.

I tak se mladoboleslavská Škoda zahraničních klání účastnila a díky novému vozu Škoda 440 (4 válce a 40 koní) byla také vidět. Spartak, jak zněla domácí přezdívka auta, debutoval v polovině června 1955 na Alpské jízdě a ve třídě do 1 300 ccm získal Václav Bobek stříbro a Miroslav Fousek bronz. Je to mnohem úspěšnější vystoupení než o rok dříve, kdy se tu s vozem Škoda 1200 protrápili a strmé stoupání na Turracher Höhe museli vyjet na zpátečku.

V roce 1955 si ještě Škoda stihla zazávodit na Rally Lutych – Řím – Lutych, přičemž na 5 100 kilometrech dojelo duo Fousek – Čížkovský desáté ze 143 startujících. Na norské Rally Viking se zase tři posádky se škodovkami umístily na 4., 6. a 11. místě.

V lednu 1956 se tovární tým AZNP vrátil i na slavné Monte Carlo, kde kromě tří fabrických vozů startovala také sedmička „Spartaků“ se zahraničními posádkami. Na pátém místě ve třídě skončila norská dvojice Ingier – Askersrud, přičemž v kategorii bylo celkem 107 vozů.

O své síle pak nový automobil Škoda přesvědčil na náročné Tulipánové rallye (Tulpenrallye). Ta měla sice zázemí v Nizozemí, 3 600 kilometrů se však odehrávalo i na území Německa, Švýcarska, Monaka či Lucemburska a součástí byly také rychlostní zkoušky na okruzích Nürburgring a Zandvoort. Klání dokončilo pouze 137 vozů z 240, posádka Fousek – Kohout dojela šestá ve své třídě a Vlček – Dobrý třináctá.

Škoda Octavia (1959-1964)

- › První Škoda Octavia byla evolucí modelové řady 440/445/450, lidově přezdívané „Spartak“
- › Na dnešní poměry skromnými rozměry disponující vůz poháněly motory o objemu 1,1 a 1,2 litru s výkonem až 39 koní
- › Vyráběla se také v závodně orientovaném provedení Touring Sport s výkonem zvýšeným na 50 koní

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Vůbec první model Octavia představoval evoluční vývoj modelové řady 440/445/450, které se lidově přezdívalo Spartak. Zákazníci si vůz Škoda Octavia oblíbili pro jeho dostupnost, spolehlivost a jízdní vlastnosti. Stal se tak klíčovým modelem, jehož současná podoba tvoří jeden z hlavních pilířů značky Škoda.

Když značka Škoda modernizovala modelovou řadu 440, rozhodla se číselné označení vyměnit za jméno. Název Octavia nebyl zvolen náhodně – vychází z latinského slova „octavus“ (osmý). Šlo totiž o osmý model značky Škoda, který vznikl po druhé světové válce. Zároveň šlo o osmý model Škoda ve vývojové řadě vozů s nezávislým zavěšením všech kol.

Pohon modelu Octavia zajišťoval čtyřdobý řadový čtyřválec s rozvodem OHV, který byl uložen podélně za přední nápravou a přes čtyřstupňovou manuální převodovku poháněl zadní kola. V základním provedení měl motor objem 1,1 litru a nabízel maximální výkon 29 kW (39 k) při 5 500 ot/min a maximum točivého momentu 68,6 Nm ve 2 800 ot/min. Nejvyšší rychlost vozu činila 110 km/h a spotřeba paliva se pohybovala kolem 7,7 l benzínu na 100 km.

V nabídce figurovalo rovněž provedení Octavia Super se silnějším motorem o objemu 1,2 l, který poskytoval maximální výkon 33 kW (44 k). Pomyslným vrcholem nabídky pak byla sportovní verze Touring Sport, která v civilním provedení, před závodními úpravami, produkovala 50 koní a točivý moment dosahoval 74,5 Nm. Navýšení výkonu bylo docíleno osazením motoru dvěma karburátory místo jednoho a zvýšením kompresního poměru ze 7:1 na 8,4:1. Závodní modifikace pak dokázaly tento výkon téměř zdvojnásobit.

První Octavia byla na dnešní poměry drobným vozem – na délku měřila 4 065 mm, tedy zhruba o 4 cm méně než současná Fabia, na šířku 1 600 mm a na výšku 1 430 mm. Rozvor činil 2 390 mm, zatímco hmotnost vozu byla kolem 920 kg.

Škoda Octavia se vyráběla od roku 1959 do roku 1964, přičemž výroba verze kombi pokračovala až do roku 1971. Standardní Octavia se stupňovitou zádí vznikla ve 229 531 kusech, zatímco výkonnějšího provedení Octavia Super bylo vyrobeno 79 489 vozů. Octavia ve sbírce Škoda Muzea pochází z roku 1960, kdy si ji převzal majitel z Prahy. Třetí majitel ji v roce 1977 věnoval muzeu, kde v roce 1996 prošla renovací.

Škoda Felicia (1959-1964)

Kabriolet Felicia, vyráběný v letech 1959 až 1964, odrážel ducha 60. let svými čistými liniemi, zaoblenými hranami a elegantním designem. Automobily této éry se často vyznačovaly chromovými prvky a zářivými barvami a Felicia tyto trendy přijala za své. Vybavena čtyřválcovým motorem o objemu 1089 cm³ s výkonem 50 koní dosahovala rychlosti až 120 km/h. Kabriolet také nabízel odnímatelnou pevnou střechu z plastu vyztuženého skleněnými vlákny, což přispívalo k jeho univerzálnosti a modernímu vzhledu. Felicia byla roadster založený na modelu Octavia, postavený na centrálním trubkovém rámu s nezávislým zavěšením a moderními teleskopickými tlumiči. Od srpna 1960 byla k dispozici s odnímatelnou pevnou střechou z plastu vyztuženého skelnými vlákny.

Úspěch a vývoj designu kabrioletu Škoda Felicia

Kabriolet si získal mezinárodní pozornost na autosalonech v Ženevě, Lipsku a New Yorku, stejně jako na veletrzích v Jižní Americe a Africe. Ve druhém roce dosáhla roční produkce 4 210 kusů, z nichž dvě třetiny byly prodány v zahraničí. V březnu 1961 představila Škoda na autosalonu v Ženevě faceliftovanou verzi modelu Felicia. Mezi vylepšení patřila výraznější mřížka chladiče, zvýšená zadní křídla s kapkovitými světly a přemístění řadicí páky ze sloupku volantu do středového tunelu, což umožňovalo obzvláště krátké řadicí dráhy. Navíc bylo možné odemknout víčko palivové nádrže z interiéru vozidla, což zvyšovalo pohodlí.

Felicia Super

V roce 1962 byl uveden na trh model Felicia Super s motorem o objemu 1,2 litru a výkonem 55 koní, který dosahoval maximální rychlosti 135 km/h. Mezi lety 1959 až 1964 bylo vyrobeno celkem 14 863 kusů modelů Felicia a Felicia Super. Jeden z těchto vozů byl v roce 1995 zakoupen v předrenovačním stavu pro muzejní sbírku a do roku 1998 byl odborníky restaurován.

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 volnočasové 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.

Škoda 1100 MBX (1967–1969)

- › Škoda 1100 MBX navázala na dvoudveřový model 1000 MBX a nabídla motor se zvětšeným objemem a vyšším točivým momentem
- › Elegantní karoserie s rozsáhlým prosklením vytvářela po stažení bočních oken dojem, že vůz nemá střední sloupky
- › V letech 1967 až 1969 vzniklo pouze 1 114 exemplářů modelu Škoda 1100 MBX

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Elegantní dvoudveřová Škoda 1100 MBX z druhé poloviny 60. let patří mezi nejvzácnější sériově vyráběné vozy značky. Vycházela ze čtyřdveřového sedanu Škoda 1000 MB a tvořila alternativu k provedení 1000 MBX. Díky specifické konstrukci karoserie s bezrámovými dveřmi a stahovacími zadními bočními okny nabízela na svou dobu mimořádně vzdušný interiér.

Historie dvoudveřového provedení MBX sahá do roku 1960, kdy vznikly dva prototypy s interním označením Škoda 990 Tudor. Jejich speciální karoserie měla výrazně negativně skloněné zadní sloupky navazující na panoramatické zadní sklo a dvojici dveří s bezrámovými okny. Přesto si zachovala velkorysou vnitřní prostornost výchozího sedanu. Stahovat bylo možné nejen okna ve dveřích, ale také menší boční skla vedle zadních sedadel. Větrání interiéru dále zlepšovala i výklopná trojúhelníková okénka.

Sériový model 1000 MBX De Luxe se veřejnosti poprvé představil 10. března 1966 na autosalonu v Ženevě. Charakteristickým prvkem byla rozsáhlá prosklená plocha, která opticky vytvářela dojem absence středních sloupků. Ty ve skutečnosti končily pod linií bočního zasklení a jejich úzká horní část se stahovala společně se zadními okny. Po jejich spuštění tak vznikl ničím nerušený prostor mezi předními a zadními sloupky. V listopadu 1967 nabídku rozšířila dynamičtější Škoda 1100 MBX De Luxe. Zážehový čtyřválec měl objem zvýšený na 1 107 cm³, a zatímco maximální výkon 38 kW (52 k) se nezměnil, nejvyšší točivý moment vzrostl ze 75,5 na 81,4 Nm. Hlavní přínos tak spočíval v pružnějším zátahu motoru. Mezi další technické úpravy patřilo výkonnější olejové čerpadlo a účinnější chlazení.

Při výrobě řady MBX se uplatňovaly pokrokové technologie zavedené s modelem Škoda 1000 MB. Jako první evropský výrobce automobilů využila Škoda při výrobě bloku motoru metodu tlakového odlévání hliníku a stejným způsobem vznikala také skříň čtyřstupňové převodovky. Samotná kompletace vozů MBX byla kvůli vysokému podílu ruční práce časově náročná, a proto probíhala v samostatném provozu v Mladé Boleslavi. Do roku 1969 vzniklo celkem 1 114 vozů Škoda 1100 MBX. Společně s 1 403 exempláři provedení 1000 MBX tak celková produkce dvoudveřových modelů MBX dosáhla pouze 2 517 vozů. Významná část zaměřila na zahraniční trhy, kde atraktivní dvoudveřové provedení přispívalo k popularizaci značky Škoda. Na technickou koncepci modelu MBX později navázalo kupé Škoda 110 R a následně modely Garde a Rapid.

Škoda 110 R Coupé (1970–1980)

Tento elegantní sportovní vůz s aerodynamickou karoserií, který debutoval před 56 lety, se vyráběl v letech 1970 až 1980. Byl vybaven čtyřtákním řadovým čtyřválcovým motorem se zdvihovým objemem 1107 cm³, který generoval výkon 52 koní a čtyřstupňovou převodovkou, díky níž dosahoval rychlosti až 145 km/h. Toto kupé s pohonem zadních kol, vyráběné v závodě v Kvasínách, sloužilo jako základ pro rallye a závodní vozy Škoda.

Oblíbený u zákazníků hledajících atraktivní vůz

Škoda 110 R byla oblíbená pro svůj výkon a design. Její úspěšné deriváty pro motorsport včetně Škody 130 RS, dále posílily její reputaci. Model 110 R měl významný dopad pro zahraniční trhy, přičemž většina kusů byla vyvezena mimo Československo, kromě jiného do Velké Británie, na Nový Zéland a do Kuvajtu. V roce 1973 bylo 93 procent z přibližně 6 000 vyrobených kupé vyvezeno do zahraničí. Model 110 R, který byl do sbírky muzea získán v roce 2019 a prošel rozsáhlou renovací, byl vyroben v srpnu 1971 jako jeden z posledních kusů prvního modelového roku.

Nejprve problémy s výrobou, pak úspěch v exportu

Vývoj modelu 110 R byl zahájen v roce 1966 a první prototyp vyjel z továrny v březnu 1968. Veřejnosti byl poprvé představen v září 1970 na strojírenském veletrhu v Brně, poté následovaly prezentace na autosalonech v Paříži, Londýně a Turíně. Navzdory počátečním výrobním problémům způsobeným tehdejší politickou situací se model 110 R stal úspěšným exportním produktem. Do roku 1980 vyrobila Škoda celkem 57 085 kusů. Model 110 R byl v roce 1981 nahrazen modelem Škoda Garde/Rapid. Úspěchy modelu 130 RS v motorsportu posílily odkaz modelu 110 R v historii závodění, díky čemuž je dnes vyhledávaným sběratelským kouskem.

Škoda 120 S Rallye (1972-1975)

- › Škoda využila změny v předpisech FIA a vyvinula závodní vůz s objemem motoru zvýšeným z 1,2 l na 1,3 l
- › K zásadním změnám modelu Škoda 120 S patří upravené chlazení, které zároveň pomohlo zlepšit rozložení hmotnosti vozu
- › Ve vrcholné závodní verzi Škoda 120 S Rallye disponovala výkonem až 120 koní

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Závodní Škoda 120 S Rallye na první pohled vypadá jako klasická Škoda 100/110, díky přepracovanému chlazení i pohonné jednotce však měla mnohem blíže k modelu Škoda 130 RS. Vznikla v reakci na změnu předpisů FIA, která zrušila dosavadní závodní třídu pro vozy s motorem o objemu do 1 150 cm³ a vypsala třídu do 1 300 cm³.

Přestože Škoda 120 S na první pohled připomínala soudobé modely Škoda 100/110, po konstrukční stránce byla natolik odlišná, že jí bylo přiděleno nové typové označení Š 728. K nejvýznamnějším změnám patřilo přesunutí chladiče z motorového prostoru v zádi vozu do přepracované přídě. Na kapotě pak přibyla nová mřížka pro odvod horkého vzduchu od chladiče. Přemístění systému chlazení vedlo rovněž k rovnoměrnějšímu rozložení hmotnosti na nápravy a tím ke zlepšení jízdních vlastností.

Kapalinou chlazený čtyřdobý čtyřválec s rozvodem OHV, umístěný podélně za zadní nápravou, měl v civilním provedení vozu Škoda 120 S objem 1 173 cm³, karburátor Jikov a kompresní poměr 9,4:1. Produkoval až 64 koní při 5 250 ot/min a až 89 Nm při 4 000 ot/min. Kromě jiných úprav se chlubil také litinovými víky ložisek klikové hřídele, osmikanálovou hlavou válců a přesnějším vyvážením klikového hřídele i ojníc. Škoda 120 S i díky hmotnosti 795 kg dokázala zrychlit z 0 na 100 km/h za 16,4 s a rozjela se až na 150 km/h.

Ostřejší provedení 120 S Rallye pak dostalo dva dvojité karburátory Weber a mělo vyšší kompresní poměr 10,8:1, díky čemuž vzrostl výkon motoru na 84 k při 6 500 ot/min a zrychlení z 0 na 100 km/h zabralo jen 14,2 s. Stále se však nejednalo o vrcholnou variantu.

Tou bylo soutěžní provedení určené zejména pro tovární jezdce značky. Zvětšením vrtání ze 72 na 75,8 mm došlo ke zvýšení objemu motoru na 1 299 cm³. Upraveny byly také sací kanály hlavy válců, výfukové potrubí a časování ventilového rozvodu, zatímco nové bylo mazání se suchou klikovou skříní a vylepšené zapalování Lucas. Ve specifikaci pro skupinu 2 kategorie A vůz produkoval 120 k při 7 000 ot/min a točivý moment vrcholil hodnotou 127 Nm při 5 000 ot/min. Sprint na 100 km/h díky tomu zabral jen 10,4 s, zatímco maximální rychlost v závislosti na použitém finálním převodu činila až 200 km/h.

Přestože dnes není Škoda 120 S příliš známá, pro automobilku byla z hlediska následujícího vývoje sportovní techniky mimořádně důležitá. Po stránce motoru, převodovky a systému chlazení představuje předchůdce legendárního vozu Škoda 130 RS. V letech 1972 až 1975 vzniklo zhruba 250 exemplářů. Sloužily jak továrnímu týmu Škoda pro reprezentaci, tak řadě soukromých závodníků v Československu i v zahraničí.

Škoda 130 RS (1975): Hvězda obou stran železné opony

- › Škoda 130 RS patřila na přelomu 70. a 80. let k nejúspěšnějším soutěžním i závodním automobilům v Evropě.
- › V roce 1981 se Škoda s vozem Škoda 130 RS stala mistrem Evropy značek v závodech cestovních vozů, zaznamenala i četné úspěchy v MS v automobilových soutěžích včetně vítězství v Rallye Monte Carlo 1977.
- › Výkon tradiční třináctistovky OHV uložené za zadními koly vyšponovali v Mladé Boleslavi až na 142 koní.
- › Škoda 130 RS v originálním továrním provedení byla vyrobena v počtu téměř 200 kusů.

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Jezdci ji milovali, soupeři nenáviděli a na tratích vyvolávala respekt, jako žádná jiná škodovka před ní. Jen těžko uvěřit, že Škoda 130 RS, na dlouhou dobu nejlepší sportovní nářadí z Mladé Boleslavi, se poprvé představila už před 51 lety.

Po úspěšné éře prvního vozu Škoda s motorem vzadu, modelu Škoda 1000 MB, přišla v roce 1969 jeho modernizace a svět se seznámil s vozy Škoda 100/110 L, které se od předchozích modelů lišily především novou karoserií. V následujícím roce byly od základních provedení odvozeny sportovní speciály Škoda 110 L Rallye a pohledné kupé Škoda 110 R, které se vyrábělo v pobočném závodě AZNP Kvasiny. V roce 1972 vyjel nový vůz určený pro automobilový sport Škoda 120 S Rallye, ze kterého se stal nejpoužívanější soutěžní automobil našich tratí sedmdesátých let.

Ve snaze uspět i v absolutním pořadí jednotlivých soutěží s mezinárodní účastí se v roce 1974 představily vozy kategorie B5, Škoda 180 RS a Škoda 200 RS, které však nemohly být homologovány pro zahraniční sportovní podniky. Jejich hlavním posláním se tedy stalo pozdvižení úrovně domácích soutěží a odzkoušení nových konstrukčních prvků. Všechny zmíněné automobily byly ale nakonec zastíněny vozem, který od nich převzal jen to nejlepší a stal se legendou československého automobilového sportu - Škoda 130 RS.

Nové kupé Škoda 130 RS (typ 735) se veřejnosti poprvé ukázalo v dubnu 1975 na okruhu v Mostě, v plném nasazení se "eresu" předvedla o necelý měsíc později v Brně v rámci závodu Mistrovství Evropy cestovních vozů, kde v třídě do 2000 cm³ obsadila hned při své premiéře 3. a 4. místo. To ještě jezdila s pětistupňovou převodovkou, rok na to však FIA změnila předpisy a Škoda 130 RS se musela vrátit k čtyřstupňové převodovce, u které zůstala až do konce své sportovní kariéry.

Pohon vozu Škoda 130 RS obstarával kapalinou chlazený čtyřválcový motor s rozvodem OHV umístěný za zadní nápravou. První prodejní verze měly výkon 82,8 kW (112,5 koně) při 7250 min⁻¹, výkon agregátu však u okruhového vozu postupným vývojem dosáhl hranice až 142

koní (105 kW) dosahovaných v 8500 otáčkách. Motor s hliníkovým blokem měl přitom původ v produkčních čtyřvácích, vybavený byl ovšem osmikanálovou litinovou hlavou a mazáním se suchou klikovou skříní. Zdvihový objem se z počátečních 1289 cm³ vyšplhal až na hranici třídy do 1300 cm³, když činil 1299,6 cm³.

Skutečnou zbraní československého kupé byly však jeho jízdní vlastnosti. Lehká a dobře vyvážená konstrukce pomáhala jezdcům nejen v zatáčkách, ale i na rovinách, při doskocích za horizonty a v situacích, kdy přehnali rychlost a museli doslova bojovat proti fyzikálním zákonům. Tehdy se Škoda 130 RS jevila jako partner, na kterého se dá spolehnout a její jezdcí mohli držet krok i s výkonnější konkurencí.

Na rozdíl od vozů Škoda 180/200 RS smělo menší „ereso“ vyrazit i do Evropy a hlavně do její západní části. Škoda 130 RS byla úspěšná prakticky od svého prvního nasazení, a to jak v automobilových soutěžích, tak na okruzích. První rallyovou sezónu zahájila v roce 1976 a již o rok později zazářila prvenstvím v Rallye Monte Carlo (ve své třídě) a 12. příčkou celkově (posádka Blahna - Hlávka). V sezóně 1978 se podařilo posádce Zapadlo - Motal obsadit na Rallye Acropolis 9. místo v absolutním pořadí (pochopitelně 1. ve třídě) a o rok později skončila Škoda 130 RS na této nejtěžší evropské soutěži dokonce na celkové osmé pozici. Během své kariéry se soutěžní kupé postaralo o mnoho vynikajících výsledků na domácí i celosvětové úrovni (ve třídě A2 do 1600 pravidelně porážela i silnější konkurenci). Jeho oficiální kariéra na domácích tratích skončila v sezóně 1983, jako tréninkové či autokrosové auto však Škoda 130 RS jezdila ještě dlouhá léta.

Škoda 130 RS se kromě soutěží nesmazatelně zapsala i do historie okruhového mistrovství Evropy cestovních vozů. Kompletní sezónu v tomto prestižním seriálu mladoboleslavská automobilka poprvé absolvovala až v roce 1978, do té doby byly středem jejího zájmu spíše tratě bývalého Východního bloku. Už při této první účasti však Škoda v konečném hodnocení značek obsadila třetí příčku v konkurenci věhlasných značek. Rok na to se posunula na celkové druhé místo a v roce 1980 skončila celkově třetí, za Audi a BMW a první ve své divizi. Všichni to považovali za maximum, jaké se dá s okruhovým kupé z ČSSR dosáhnout. To se však již schylovalo k největšímu úspěchu v kariéře vozu Škoda 130 RS. V roce 1981 se československý speciál s motorem 1.3 OHV po urputných bojích v průběhu sezóny prodral až do čela konečného absolutního pořadí značek a Škoda tak získala titul v Mistrovství Evropy cestovních vozů! Konkurenti jen nevěřičně kroutili hlavami a jezdci stotřicítek Zdeněk Vojtěch, Břetislav Enge, Jan Šenkýř, Petr Martinovský, Josef Michl a další se stali středem zájmu všech evropských sportovních médií – stejně jako samotná auta.

Dnes jsou jak soutěžní, tak okruhová verze vozu Škoda 130 RS obletovanými hvězdami továrního Škoda Muzea a pravidelně se zúčastňují množství vzpomínkových sportovních akcí. Originálních továrních vozů bylo v letech 1975 – 1980 postaveno téměř 200, další desítky kusů byly z továrních dílů postaveny organizacemi tehdejšího Svazarmu.

Škoda 120 GLS (1976-1990)

Tento model s karoserií typu sedan, považovaný za vlajkovou loď automobilové značky z Mladé Boleslavi, se vyráběl v letech 1976 až 1990. Byl vybaven čtyřtákním řadovým čtyřválcovým motorem o zdvihovém objemu 1174 cm³ s výkonem 54 koní, spojeným se čtyřstupňovou převodovkou, která mu umožňovala dosáhnout rychlosti až 140 km/h. Model 120 GLS byl rozpoznatelný podle přední mřížky z nerezové oceli se čtyřmi světlomety. Vyráběl se v závodě ve Vrchlabí a byl známý svou pevnou konstrukcí a praktickými vlastnostmi.

Náročné rozběhnutí sériové výroby a úspěch v exportu

Sériová výroba byla zahájena v srpnu 1978, i když výroba modelu GLS ve Vrchlabí čelila výzvám především v důsledku zpožděného přesunu výroby užitkového modelu Škoda 1203 do Trnavy na Slovensku. Navzdory tomu byly obě modelové řady vyráběny současně, což umožňovalo flexibilní výrobu v souladu s poptávkou zákazníků. Celkově bylo více než 70 % modelů GLS určeno pro export.

Prezentováno na akcích veteránů Škoda

Škoda 120 GLS pokračovala v konceptu pohonu zadních kol a zadního motoru z dřívějšího modelu Škoda 1000 MB. Tento koncept se od roku 1969 vyvinul do modelové řady Škoda 100 a později do modelů 105, 120, 130 a dalších derivátů. Modelová řada, která se vyráběla až do roku 1989, zahrnovala malou část zvláště dobře vybavených modelů, jako byl například GLS.

Škoda Rapid LDD (1984)

- › Na několika zahraničních trzích se Škoda Garde prodávala pod názvem Rapid, na jiných pak nesla další označení přizpůsobená konkrétním trhům
- › Britské zastoupení automobilky Škoda zákazníkům nabízelo otevřenou verzi modelu, kterou vytvořila společnost LDD
- › Škoda Garde vznikla v 11 179 exemplářích, otevřená provedení jsou vzácná

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Ve sbírce Škoda Muzea najdete i vzácné provedení modelu Garde, které nese nejen název svého nástupce, ale také jméno společnosti, která z něj vytvořila otevřený vůz s plátěnou střechou. Kabriolet Škoda Rapid LDD pochází z roku 1984.

Dvoudveřová Škoda Garde přišla v roce 1981 jako nástupce oblíbeného modelu 110 R. Představila se 13. září na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Výroba odstartovala počátkem října v Kvasinách, odkud se pak 30. dubna 1982 přestěhovala do Bratislavy. Do roku 1984 vzniklo celkem 11 179 exemplářů.

Koncepčně se vůz držel zavedených pořádků a nabízel čtyřdobý řadový čtyřválec s rozvodem OHV umístěný podélně za zadní poháněnou nápravou. Z objemu 1 174 cm³ produkoval 40,5 kW (55 k) a přes čtyřstupňovou převodovku vůz rozjel až na 150 km/h.

Přestože se v Československu vůz prodával pod obchodním označením Garde, na některých trzích ho mohli zákazníci znát pod jinými názvy, a to kvůli kolizi s chráněným označením jiných výrobců. Škoda Garde tedy mohla být známá také pod označením 120 R Coupé nebo Rapid (stejně jméno dostal rovněž nástupce modelu).

To je případ také exempláře ve sbírce Škoda Muzea, který byl v Bratislavě vyroben v roce 1984 a následně putoval do Anglie, kde ho zastoupení automobilky, Škoda UK, svěřilo do rukou společnosti Ludgate Design & Development (LDD). Vznikl tak otevřený vůz Škoda Rapid LDD a Škoda Muzeum jej v původním stavu získalo do sbírky v roce 2024.

Škoda Rapid 135 (1987–1990)

Stylový a sportovní model Škoda Rapid, vyráběný v letech 1987 až 1990, byl poslední kapitolou v historii kupé Škoda s motorem vzadu. Byl vybaven čtyřtákním řadovým čtyřválcovým motorem o zdvihovém objemu 1289 cm³, který generoval výkon 58 koní a pětistupňovou převodovkou, díky níž dosahoval rychlosti až 150 km/h. Rapid měl elegantní a aerodynamický design karoserie, který poskytoval sportovní zážitek z jízdy. Celkem bylo vyrobeno 10 980 kusů modelu Rapid.

Poslední éra modelu Škoda Rapid 135

Škoda Rapid 135 se vyráběla v závodě AZNP Kvasiny. Toto dvoudveřové kupé bylo vyvinuto s cílem modernizovat předchozí model Škoda Garde/Rapid 743 a znamenalo konec éry motorů umístěných vzadu u vozů Škoda, které předcházely přechodu na moderní model Favorit. Rapid 135, jehož výroba byla zahájena v roce 1984 a pokračovala až do srpna 1990, měl motor vzadu a pohon zadních kol. Modely Rapid 135 a 136 vycházely z modelů Škoda 135 GL a 136 GL a byly vybaveny motory podobnými motorům modelu Favorit — čtyřválcovými motory s celohliníkovou konstrukcí a zdvihovým objemem 1,3 litru. Rapid 135 měl výkon 58 koní, zatímco Rapid 136 nabízel 62 koní. Domácí modely používaly karburátory, zatímco zahraniční verze byly vybaveny systémy vstřikování paliva Bendix, přičemž některé modely měly také katalyzátory. Poslední modernizace zahrnovala vylepšení, jako jsou odolnější ramena zadní nápravy a změny v interiéru. Rapid byl posledním dvoudveřovým vozem Škoda se siluetou kupé.

Škoda Favorit 136 L (1988-1994)

V prosinci 1982 se československá vláda rozhodla vyvinout do pěti let automobil s motorem vpředu a pohonem předních kol. Pod vedením Petra Hrdličky vyvinul tým ve společnosti Škoda v Mladé Boleslavi model Favorit, který překonal výzvy plánovaného hospodářství.

Škoda Favorit 136 L, vyráběný od srpna 1988 až roku 1994, byl vybaven čtyřtákním řadovým čtyřválcovým motorem o objemu 1289 cm³ s výkonem 58 koní a pětistupňovou převodovkou, která umožňovala dosáhnout rychlosti až 150 km/h. Karoserie typu hatchback poskytovala dostatek úložného prostoru.

Vliv Bertoneho

Karoserie vozu Favorit, navržená společností Stile Bertone, měla větší vnitřní prostor, přestože byla kratší než její předchůdce, a poskytovala tak dostatek místa. Prošla rozsáhlými testy, a to i ve vysokých nadmořských výškách a při vysokých teplotách. Celohliníkový motor splňoval moderní normy spotřeby a emisí. Navíc byl velmi stabilní a spolehlivý, a proto byl schopen ujet až 250 000 kilometrů, než bylo nutné provést kompletní servis.

Po sametové revoluci se Škoda v roce 1991 připojila ke skupině Volkswagen, což nakonec vedlo ke zlepšení kvality, technologie, bezpečnosti a designu. Favorit také oslavil několik úspěchů v motorsportu, když mezi lety 1991 až 1994 čtyřikrát zvítězil ve své třídě na Rallye Monte Carlo. Do září 1994 se modelu Favorit vyrobilo 783 167 kusů. Včetně kombi Forman a užitkových variant dosáhla celková produkce v polovině roku 1995 více než milion vozidel.

Škoda Fabia RS Rally2 oslavuje 125 úspěšných let Škoda Motorsportu

- › Závod z Paříže do Berlína v roce 1901 položil základy organizace, která je dnes známá jako Škoda Motorsport
- › Oslavy 125. výročí začínají speciální výbavou všech nově dodaných vozů Škoda Fabia RS Rally2
- › Škoda Motorsport slaví toto výročí po celý rok, a to jak s historickými vozy, tak se speciálním designem vozu Fabia RS Rally2

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Historie Škoda Motorsport se začala psát v roce 1901 motocyklovými závody. Pokračuje dodnes vítězstvími a tituly v kategorii WRC2 FIA Mistrovství světa v rally, FIA Mistrovství Evropy v rally a dalších regionálních a národních rallyových sériích. Na oslavu 125 let závodní historie značky je každý vůz Škoda Fabia RS Rally2 prodáván zákazníkům vybaven dodatečnou výbavou.

Na oslavu 125 let úspěchů v závodech a rally nabízí společnost z Mladé Boleslavi zákazníkům speciální výhody. Všechny vozy Škoda Fabia RS Rally2 dodávané od ledna 2026 jsou v jubilejním roce vybaveny několika doplňkovými prvky. Tento balíček zahrnuje zadní polykarbonátové okno, kryty nápravnic pro šotolinu a asfalt, tašku na přídavné světlomety (pokud jsou součástí nákupu), šest magneziových kol OZ ve speciální barvě, lehkou kabeláž motoru, aktualizovaný centrální panel, uvítací zobrazení na displeji „125 Years“ a pouzdra homokinetických kloubů. Tento paket doplňují samolepky v designu „125 Years“, nové logo Unique Dark Chrome na kapotě, plaketa v interiéru a látková plachta na vůz s logem „125 Years Škoda Motorsport“. Kromě toho každý kupující nového vozu Škoda Fabia RS Rally2 v jubilejním roce obdrží výběr dárkových předmětů Škoda Motorsport.

Škoda Motorsport oslavuje výročí po celý rok prezentací své tradice během různých akcí a příležitostí. Během roku se na verzi Rally2 modelu Škoda Fabia spoléhá řada posádek a týmů po celém světě. Již třetím rokem Škoda Motorsport podporuje týmy účastnící se FIA Mistrovství Evropy (ERC) speciálním bonusovým programem. Kromě toho Škoda Motorsport i nadále podporuje všechny týmy na vybraných akcích FIA Mistrovství Evropy a FIA Mistrovství světa svým speciálním náhradním dílem.

Model Fabia RS Rally2 byl představen v roce 2022 a navázal na úspěšné projekty Rally2 a Rally2 evo. Vývojáři ze Škoda Motorsport pro vůz postavili nový motor s celým pohonným ústrojím, vylepšili elektroniku a díky základu v modelu Fabia čtvrté generace se také změnila aerodynamika vozu. Hned v první plné sezoně vozu Fabia RS Rally2, v roce 2023, Andreas Mikkelsen získal mistrovský titul v kategorii WRC2. Potvrdil tak nejen hodnotu zkušeností Škoda Motorsport z předchozích osmi let v této kategorii, ale i kvality nového vozu, který se stejně jako jeho předchůdci stal bestsellerem v kategorii Rally2. Do dnešního dne registruje Škoda Motorsport přes 270 prodaných vozů.

V roce 2025 vůz Škoda Fabia RS Rally2 obdržel řadu vylepšení pod názvem Packet 25. I díky tomu byl opět jedním z nejúspěšnějších vozů v mezinárodních, regionálních a národních rally. Zákaznický tým Škoda Motorsport Toksport WRT získal v kategorii WRC2 týmový mistrovský titul ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC). Jejich posádka Nikolay Gryazin/Konstantin Aleksandrov se stala mistry světa kategorie WRC2 Challenger a Miguel Granados/Marc Martí si zajistili titul kategorie WRC Masters Cup. Mikołaj Marczyk a navigátor Szymon Gospodarczyk vybojovali s vozem Škoda Fabia RS Rally2 titul ve FIA Mistrovství Evropy v rally. S podobnými vozy zvítězili Nasser Al-Attiyah a jeho spolujezdec Cándido Carrera ve FIA Middle East Rally Championship a Hiroki Arai/Hiroki Tachikui ve FIA FIA Asia-Pacific Rally Championship. Kromě toho jezdci rally vozů z Mladé Boleslavi vyhráli 20 národních mistrovství a řadu důležitých nižších národních šampionátů.

Více informací o vozu Fabia RS Rally2 je k dispozici [zde](#).

Detailní informace o Packetu 25 jsou k dispozici [zde](#).

Škoda Octavia slaví 30 let: Tři dekády ikonického modelu

- › 3. září 1996 sjela z výrobní linky v Mladé Boleslavi první novodobá Škoda Octavia
- › Během 30 let bylo vyrobeno téměř 7,9 milionu kusů modelu Octavia
- › Bestseller značky, Škoda Octavia, má už po čtyři generace zásadní vliv na vývoj automobilky Škoda Auto

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Škoda Auto oslavuje 30 let od začátku výroby první novodobé generace modelu Octavia, která začala 3. září 1996. Od té doby hraje Škoda Octavia zásadní roli v úspěšném vývoji mladoboleslavské automobilky pod křídly koncernu Volkswagen, a to především kombinací kvality, praktičnosti a osvědčených technologií koncernu Volkswagen. Aktuálně sjíždí z výrobních linek v Mladé Boleslavi, Kvasinách a kazachstánské Kostanaji čtvrtá generace tohoto bestselleru, kterého se za uplynulé tři dekády prodalo téměř 7,9 milionu kusů.

Úspěšný restart historického jména

O oživení historického jména Octavia (původní vůz byl vyráběn v letech 1959 až 1971) bylo rozhodnuto už v průběhu vývoje nového modelu, který započal v roce 1992, tedy rok od začlenění automobilky Škoda Auto do koncernu Volkswagen. Díky možnosti využívat koncernovou techniku vznikl praktický automobil, pod jehož nadčasový design se podepsal šéfdesignér Dirk van Braeckel. Současně se v Mladé Boleslavi realizovala výstavba nového výrobního areálu, díky kterému se zvýšila výrobní kapacita z původních 90 tisíc vozů ročně na 350 tisíc vozů za rok.

Škoda Octavia I. generace s karoserií liftback, jež skrývala zavazadlový prostor o objemu 528 litrů, byla představena 1. září 1996 a sériová výroba byla zahájena 3. září téhož roku. V březnu 1998 následovala Octavia Combi a v roce 1999 také verze 4x4s pohonem všech kol, což dále rozšířilo všestrannost tohoto modelu. Rok 2000 znamenal premiéru pro úplně první model Octavia RS, což se ukázalo jako skutečný úspěch: Celkem bylo vyrobeno 1,44 milionu vozů a určité varianty se vyráběly až do roku 2010, přestože druhá moderní generace Octavie byla představena již v roce 2004.

Další generace rozvinuly potenciál naplno

Druhá generace stavěla na osvědčených přednostech modelu Octavia a nabízela ještě více vnitřního prostoru s o 32 l větším zavazadlovým prostorem, větší praktičnost a nové technologie, jakými byla například dvouspojková převodovka DSG. Z hlediska prodeje byla tato generace mimořádně úspěšná, když se výrobní počítadlo v roce 2013 zastavilo na 2,6 milionu kusů.

Třetí generace vozu Škoda Octavia, která se vyráběla v letech 2012 až 2020, dosáhla podobného výrobního objemu a nabídla pokročilé asistenční systémy a technologie,

které byly dříve vyhrazeny pro automobily vyšších tříd. Zároveň přinesla lehčí karoserii, úsporné motory TSI a TDI a také verzi GreenLine. Ta zahrnovala technologie navržené ke snížení spotřeby paliva a emisí, včetně speciálního zakrytí podvozku, rekuperace brzdě energie a pneumatik s nízkým valivým odporem. Třetí generace v roce 2017 prošla výrazným faceliftem, který představil nový design přední části s navazujícími světlomety, vylepšený interiér s novými obrazovkami infotainmentu ve skleněném designu a moderní asistenční systémy.

Čtvrtá generace: Pokračování úspěšného odkazu

Aktuální čtvrtá generace modelu Octavia se představila v listopadu 2019 s karoseriemi liftback a kombi. Po modernizaci ze začátku roku 2024 nyní nabízí ještě lepší konektivitu a bezpečnost, a to s až deseti airbagy a asistenčními systémy řidiče, včetně asistenta sledování pozornosti a únavy, kde nový algoritmus pomáhá přesněji vyhodnocovat úroveň únavy řidiče.

Díky těmto vlastnostem zůstává Octavia oblíbenou volbou mezi soukromými i firemními zákazníky na celé řadě trhů. Získala řadu prestižních mezinárodních ocenění, jako například několik cen Best Cars nebo Golden Steering Wheel, včetně opakovaných uznání v po sobě jdoucích letech v několika kategoriích.

125 let Škoda Motorsport

- › Historie Škoda Motorsport se začala psát letos před 125 lety, v roce 1901, s motocyklem L&K Slavia Type B
- › Automobilových závodů se značka začala účastnit v roce 1906, krátce po zahájení výroby automobilů
- › Součástí oslav výročí je tematická výstava ve Škoda Muzeu, speciální výbava soutěžního speciálu Fabia RS Rally2, ale také limitovaný produkční model Fabia Motorsport Edition

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Společnost Škoda Auto letos slaví 125 let účasti v motoristickém sportu. Soutěžní vozy vyrazily na domácí i zahraniční závodní tratě již krátce po založení firmy a rychle začaly sbírat vavříny. Bohatá historie Škoda Motorsport zahrnuje úspěchy na motocyklech, ve vytrvalostních závodech, na okruzích i v rally.

Motorsport odedávna slouží k prokazování technického umu, vytrvalosti a spolehlivosti strojů, stejně jako pomáhá s vývojem technologií a testováním komponent, které se často promítají do konstrukce sériových vozidel. Není proto divu, že motocykly Laurin & Klement vyrazily na závodní tratě pouhých pár let po založení společnosti.

Václav Laurin s Václavem Klementem založili svou společnost na výrobu jízdních kol v roce 1895 a již v roce 1901 se motocykl jejich produkce zúčastnil prvního motoristického závodu. Na trať dálkového maratonu z Paříže do Berlína vyrazil stroj Laurin & Klement Slavia typ B. Třídenní závod o délce 1 196 km dokončil Narcis Podsedníček jako jediný závodník na motocyklu. Jeho noční příjezd do cíle však nebyl řádně zdokumentován, a Podsedníček tak nebyl v oficiálních výsledcích klasifikován.

Vrchní mistr továrny a závodník Narcis Podsedníček se odepřeným vítězstvím nenechal odradit a společně s Václavem Laurinem 11. května 1902 v závodu do vrchu Neuwaldegg–Exelberg obsadili první dvě místa. V červnu se pak jel čtyřdenní závod z Paříže do Vídně, jehož trasu dlouhou 1 750 km dokončily motocykly Laurin & Klement na 3. a 4. místě. Šlo o mimořádný úspěch, protože více motocyklů do cíle nedorazilo.

Řada větších či menších úspěchů v závodech jedné stopy pokračovala až do roku 1905, kdy společnost Laurin & Klement ukončila výrobu jízdních kol a zahájila výrobu automobilů. Další závodní úspěchy na sebe nenechaly dlouho čekat. Už v roce 1906 získaly vozy L&K ve své kategorii první, druhé a čtvrté místo v rakouském závodě do vrchu Schottwien–Semmering.

V březnu 1908 značka na prvním ročníku závodu do vrchu Zbraslav–Jíloviště vyhrála v různých kategoriích šest prvních, pět druhých a jednu třetí cenu. V témže roce vůz L&K FC

o výkonu 16 koní vyhrál svou třídu 686 km dlouhého závodu z Petrohradu do Moskvy a porazil i konkurenční vozy o výkonu až 100 koní. Model FCS pak značce přinesl rychlostní rekord ve třídě, když na prvním účelově vybudovaném motoristickém závodním okruhu na světě kroužil rychlostí 118,72 km/h.

Dlouhá řada úspěchů ustala až v polovině 20. let, kdy byla mladoboleslavská automobilka donucena účast v motorsportu přerušit. Celková situace společnosti vedla v roce 1925 ke sloučení s plzeňským strojírenským koncernem Škoda. Značka se však brzy k motoristickému sportu vrátila a vozy Škoda se opět začaly objevovat na startech domácích i zahraničních podniků. Například v červnu 1933 získaly v rámci prvního ročníku závodu 1000 mil československých druhé, třetí a čtvrté místo v kategorii.

Značce Škoda se dařilo rovněž na legendární Rallye Monte Carlo, kde v lednu 1936 roadster Popular získal druhé místo ve třídě do 1 500 cm³, a v roce 1937 zde bylo úspěšné také kupé Rapid. Na tyto a pozdější výsledky mimo jiné odkazuje označení Monte Carlo, které dnes Škoda používá pro sportovní verze svých menších modelů.

Po druhé světové válce trojice vozů Škoda 1101 ovládla svou třídu v závodě na 24 hodin v belgickém Spa. Vznikly také odvozené okruhové speciály Sport a Supersport s kompresorem přeplňovaným motorem, stejně jako roadstery a kupé Škoda 1100 OHC (1957 a 1959). Na časové lince následovala úspěšná éra modelu Škoda Octavia, k jehož nejpůsobivějším úspěchům patří například trojice vítězství ve třídě na Rallye Monte Carlo v letech 1961 až 1963.

V roce 1964 na závodní tratě vyrazila Škoda 1000 MB s novou koncepcí s motorem vzadu a samonosnou karoserií. Na ni navázaly vozy Škoda 110 L Rallye, Škoda 120 S a pak zejména legendární kupé Škoda 130 RS. Takzvané „Porsche Východu“ opakovaně ovládlo svou třídu, mimo jiné na Rallye Monte Carlo v roce 1977 či Rallye Akropolis v letech 1978, 1979 a 1981. Dosáhlo také absolutního vítězství v hodnocení značek na Mistrovství Evropy cestovních vozů v roce 1981.

Novodobá historie angažmá značky Škoda na poli motoristického sportu odstartovala v sezóně 1989 nasazením hatchbacku Favorit ve finské Rallye 1000 jezer. Následovala Felicia a Octavia Kit Car, na něž navázala Octavia WRC, která vznikla v reakci na nově vypsanou soutěžní kategorii WRC pro sezónu 1999. Vrcholnou závodní verzi modelu Octavia v letech 2003 až 2007 vystřídala Fabia WRC.

Její nástupce se přeorientoval na jinou soutěžní kategorii, čímž vznikla Fabia Super 2000. Tovární posádka Škoda ve složení Jan Kopecký a Pavel Dresler získala mistrovský titul s vozem dvakrát po sobě – jednou v hodnocení jezdců v ERC a poté i v APRC. V letech 2009 až 2014 získali závodníci spoléhající na vozy Škoda Fabia Super 2000 celkem 50 národních a mezinárodních titulů.

V roce 2015 se závodní vlajkovou lodí mladoboleslavské automobilky stala Škoda Fabia R5, následovaná vozem Fabia Rally2, s nímž posádky továrního týmu Škoda Motorsport získaly v letech 2015 až 2019 pět titulů mistrů světa v hodnocení výrobců. Dalších pět titulů pod hlavičkou FIA připojily úspěšné zákaznické týmy Škoda, a navíc si připsaly 23 prvenství v národních šampionátech. S novější verzí Fabia Rally2 evo z roku 2019 pak získal titul mistra světa Kalle Rovanperä, a to jako nejmladší jezdec v historii.

Současným závodním strojem z dílny Škoda Motorsport je Fabia RS Rally2, s níž hned v první celé sezóně v roce 2023 získal Andreas Mikkelsen mistrovský titul v kategorii WRC2. Letošní světový titul v kategorii si s ní před pár dny s předstihem zajistil také estonský jezdec Robert Virves (výsledek čeká na schválení FIA). Fabia RS Rally2 od samého začátku skvěle navázala na své úspěšné předchůdce. Letos, kdy Škoda Motorsport slaví výročí 125 let, zákazníci své vozy dostávají se speciálními úpravami navíc.

Budoucnost závodních vozů Škoda naznačuje studie Enyaq RS Race, která zkoumá nejen možnosti elektrických speciálů, ale také odlehčené materiály, které by se mohly objevit v produkčních vozech. Škoda Auto navíc k výročí 125 let své závodní tradice připravila limitovanou edici sériového modelu Fabia – Motorsport Edition. Ta vychází ze speciálního modelu Fabia 130 a kombinuje motor 1,5 TSI o výkonu 130 kW se sportovním vzhledem inspirovaným soutěžním vozem Fabia RS Rally2.

Součástí oslav výročí 125 let Škoda Motorsport se letos stala tematicky pojatá motoristická akce Sosnová Classic. Na autodrom v Sosnové u České Lípy dorazila řada slavných továrních jezdců značky, kteří se soutěžními vozy Škoda v různých érách dosáhli mimořádných výsledků. Nechyběla ani výstava více než deseti ikonických závodních vozů a jejich moderních nástupců.

Do oslav 125 let Škoda Motorsport se zapojilo také Škoda Muzeum, kde je až do ledna 2027 otevřena tematická výstava. Návštěvníci mohou obdivovat plejádu závodních vozů a načerpat nové informace a zajímavosti z různých soutěžních období. V hale Depo Motorsport čeká instalace téměř dvacítky vozů, zatímco v dalších prostorech našly své místo galerie jezdců, vitrína s cennými trofeji či ukázka bezpečnostní výbavy jezdců.

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, Elq, 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.