



ŠKODA MUZEUM
Tř. Václava Klementa 294
293 60 Mladá Boleslav
Česká republika

T +420 326 832 038
F +420 326 832 039

muzeum@skoda-auto.cz
muzeum.skoda-auto.cz
muzeum.skoda-auto.com

GPS: 50°25'7.615"N,
14°54'50.838"E

Škoda prezentuje šestou modelovou řadu, malý vůz Citigo.

2012
Škoda slaví 14 milionů vyrobených automobilů od roku 1905 – z toho 9 milionů od vstupu Volkswagenu v roce 1991.

Škoda opět obhájí oba tituly v IRC a poprvé v historii vítězí v Asijsko-pacifickém mistrovství (APRC), i zde v hodnocení konstruktérů a jezdců. V Evropě získává Škoda titul mistra Evropy a šest národních titulů.

Nová kompaktní limuzína Škoda Rapid přichází na trh jako sedmá modelová řada.

Třetí generace úspěšného modelu Octavia je médiím představena v nově otevřeném Škoda Muzeu v Mladé Boleslavi.

Škoda je poprvé nejúspěšnějším importérem v Německu. Na celém světě je Škoda zastoupena ve více než 100 zemích.

2010
V Paříži je prezentován první elektrovůz Škoda: koncept Octavia Green E Line.

Vozy GreenLine jsou k dostání ve všech modelových řadách.

Tým Škoda Motorsport získává se soutěžním vozem Fabia Super 2000 v Intercontinental Rally Challenge (IRC) tituly v klasifikaci jezdců i konstruktérů, Škoda navíc vítězí v šesti národních mistrovstvích.

2011
S předváděcím vozem VisionD a sériově blízké studii MissionL startuje Škoda nový designový jazyk a nejrozsáhlejší ofenzivu modelů v historii podniku.

110 let po první účasti v rally obhájí Škoda oba tituly v IRC, získává poprvé v historii titul mistra světa v kategorii Super 2000 (SWRC) a přidává další 4 vítězství v národních šampionátech.

Škoda zakládá v Mladé Boleslavi první firemní vysokou školu v České republice: Škoda Auto Vysokou školu.

2001
Škoda představuje vůz Octavia RS, doposud nejrychlejší sériové vozidlo značky.

Pod tradičním názvem „Superb“ představuje Škoda novou luxusní limuzínu a navazuje tím na historickou výrobní řadu vyšších tříd z roku 1934.

V indickém Aurangabadu vzniká první závod Škoda mimo Evropu.

2003
Fabia WRC má premiéru na ženevském autosalonu.

2006
Škoda etabluje čtvrtou konstrukční řadu: Vůz Roomster je kompaktní rodinný vůz se zcela novým designem.

2009
Jako pátá konstrukční řada přichází na trh SUV Yeti.

Pro nový vůz Škoda Octavia se staví montážní hala, utvářená podle nejmodernějších hledisek – tzv. modulární továrna.

1997
Na trh přichází Škoda Octavia. Tato druhá výrobní řada značky pokládá základní kámen úspěchu podniku v příštích letech.

1998
Škoda vyrábí poprvé přes 400 000 vozů za rok, které jsou vyváženy do 70 zemí.

1999
Škoda vstupuje do kategorie motorsportu World Rallye Car (WRC).

2000
Škoda je britským časopisem „Autocar“ zvolena výrobcem roku.

Na autosalonu v Paříži má premiéru nová Fabia Combi. Tím je Škoda poprvé zastoupena ve třídě malých vozů také provedením kombi.

1994
Z pásu sjezdí miliony Škoda Favorit. Favorit je nahrazen modelem Felicia.

Felicia, první společně vyrobený vůz od spojení s VW, se vyrábí od roku 1994. Do roku 2001 je jich celkem vyrobeno přes 1,4 milionu.

1995
Na Rallye Monte Carlo slaví Škoda s Felicií dvojitě vítězství ve Formuli 2.

V Mladé Boleslavi je položen základní kámen pro výrobní provoz budoucího nového modelu střední třídy Octavia.

1996
Interní srovnání kvality a spokojenosti zákazníků přineslo závodů Škoda první místo v rámci koncernu VW.

V Mladé Boleslavi se slaví výroba miliontého vozu Škoda od založení společného podniku s VW.

1990
Po politickém převratu v roce 1989 se hledá silný zahraniční partner, který by firmu Škoda přeměnil podle tržně ekonomických podmínek na mezinárodně konkurenceschopnou. V prosinci 1990 se česká vláda rozhoduje pro Volkswagen.

Objevuje se Škoda Forman, variantu kombi základního modelu Favorit. O rok později následuje Pick-up.

1991
ŠKODA, automobilová a. s. zahajuje činnost a stává se vedle VW, Audi a Seatu čtvrtou značkou koncernu Volkswagen. Management, marketing, vývoj produktu a výrobní procesy jsou od základu modernizovány.

1992
Všechny vozy Škoda dostávají jednobodově vstříkovací systémy a řízené katalyzátory.

1981
Škoda se zúčastňuje evropského mistrovství cestovních vozů na okruzích. Vůz 130 RS získává ve své třídě všechny body ze šesti závodů a tím titul značky.

1987
Zavádí se modelová řada Favorit. V rekordním čase se daří přechod na moderní koncept vozu s motorem vpředu, pohonem předních kol a kompaktní karoserií s velkým zadním víkem. Karoserii elegantní limuzíny se šikmou záďí navrhuje italský designer Nuccio Bertone.

1988
Škoda Favorit přichází na trh a stává se prodejním šlágrem – jak v Československu, tak v zahraničí.

1964
Škoda staví pro nastávající model výrobní linku pro tlakové lití hliníku – podle českého patentu z roku 1924. Podnik tak disponuje nejmodernější slévárnou v Evropě. Agregát vozu Škoda 1000 MB je na celém světě první ve velkosériové produkci motorů vyráběných tlakovým litím hliníku. S četnými modernizacemi se motor vyrábí téměř 40 let.

1968
Škoda vyhrává mistrovství východoevropské Formule 3.

1970
S vozem Škoda 110 R Coupé je prezentován sportovní model, který se vyrábí stejně jako Felicia v závodě Kvasiny.

1975
Škoda přichází se sportovním vozem 130 RS, který se v dalších letech díky četným trofejím stává legendou motoristického sportu. Jemu vděčí Škoda za doposud největší úspěchy poválečné doby – např. na Rallye Monte Carlo 1977, kde 130 RS oslavila dvojitě vítězství ve své třídě.

1976
Škoda staví vůz 105/120, solidní a cenově příznivý rodinný vůz s motorem vzadu. Přesvědčuje dobrými jízdními vlastnostmi a bezkonkurenční cenou. 105/120 se stává exportním šlágrem.

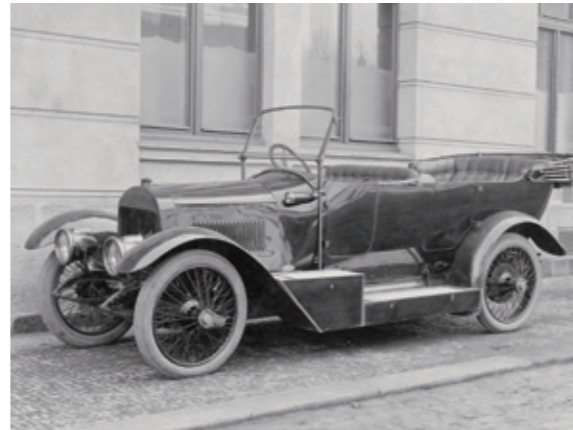
1964
Škoda staví pro nastávající model výrobní linku pro tlakové lití hliníku – podle českého patentu z roku 1924. Podnik tak disponuje nejmodernější slévárnou v Evropě. Agregát vozu Škoda 1000 MB je na celém světě první ve velkosériové produkci motorů vyráběných tlakovým litím hliníku. S četnými modernizacemi se motor vyrábí téměř 40 let.

Na trh přichází Škoda 1000 MB s motorem vzadu – jeden z nejlepších vozů jedolitrové třídy. Následník Popularu poskytuje ideální poměr mezi užitnou hodnotou, pořizovacími a provozními náklady.

1965
Na Novém Zélandu, Pákistánu a Turecku vznikají terénní vozy Škoda, jako např. „Trekka“ a „Skopak“. Díly jsou dodávány z Mladé Boleslavi, montáž provádí na místě daný dovozce s pomocí techniků Škoda.



INOVACE & FÚZE
1907 – 1933



AUTA PRO LID
1933 – 1964



Laurin & Klement

Založení firmy Laurin & Klement spadá do doby celosvětového rozvoje.

S přicházejícím 20. stoletím začínají nové dopravní prostředky ovlivňovat všední den lidí a rozšiřovat jejich horizont: Jsou testována první letadla, vynalezeny první automobily. V této pionýrské době zakládají dva mladí muži – sami cyklisté nadšení z individuální mobility – svůj vlastní podnik.

V srdci Evropy, na tradičně silném průmyslovém místě Čech, začínají s výrobou jízdních kol.

1895

Václav Klement a Václav Laurin otevírají v Mladé Boleslavi manufakturu na výrobu a opravu jízdních kol.

Dvoukolky pod jménem „Slavia“ dosahují prodejních úspěchů v tuzemsku i v zahraničí.

1898

Firma L&K vylepšuje „motocykly“ bratří Wernerů a zahajuje produkci motorizovaných dvoukolek. Jsou to první motocykly vyráběné v Rakousku-Uhersku.

Laurin vyvíjí podstatný princip konstrukce pro motocykly tím, že konstruuje rám kolem motoru a všechny ovládací prvky umísťuje u řídítek, v dosahu řidiče.

1905

Po prvních prototypch na přelomu století začíná L&K s výrobou automobilů pod jménem „Voiturette“.

Václav Vondřích vyhrává na motocyklu L&K renomovaný závod „Coupe International“ v Dourdanu ve Francii.

1906

Začíná sériová výroba Voiturette a zároveň opravdová výrobní ofenzíva.

1907

Je založena akciová společnost Laurin & Klement.

Na trh přichází úspěšný čtyřválcový model L&K typu F.

Podnik nabízí již devět různých modelů, od malého dvouválcového osobního vozu přes čtyřválcový závodní vůz až k transportérům a omnibusům.

Motor typu FF – sestavený ze dvou čtyřválcových agregátů modelu F – je jedním z prvních osmiválců světa.

1908

Na závodech na Semmeringu vítězí závodní verze L&K typu F ve všech třídách, ve kterých startuje.

Na trh přichází první malý čtyřválec typu G.

1911

Typ S – jednoduchý, spolehlivý velkosériový vůz se prodává v nesčetných variantách karosérie a motorizace do roku 1925.

1912

L&K přebírá automobilový závod RAF (Reichenberger Automobil-Fabrik) v Liberci.

L&K začíná s licenční výrobou šoupátkových motorů Knight pro luxusní vozy.

1918

Po první světové válce jsou automobily nejprve považovány za luxus. Nejúspěšnější produkt firmy L&K je motorový pluh „Excelsior“.

1919

Základem poválečné produkce se stávají dvě typové řady osobních vozů s označením „S“ a „M“, které přímo navazují na předválečnou výrobu.

1922

Vyvíjí se vůz střední třídy typ 100.

1924

Na přání české vlády začíná firma L&K se stavbou leteckých motorů.

1925

K posílení pozice na trhu fúzuje Laurin & Klement se Škodovými závody v Plzni, založenými inženýrem Emilem Škodou. Automobily firmy Laurin & Klement od teď nesou logo s okřídleným šípem.

1926

Na mezinárodní výstavě automobilů v Praze je automobilka v Mladé Boleslavi představena pod novou firemní značkou Škoda. Jedním z prvních automobilů, který toto jméno nese, je roadster typ 150.

1930

Škoda začíná s revoluční pásovou výrobou, která umožňuje výrobu 85 automobilů za den.

Výroba automobilů Škoda je vyčleněna do samostatného podniku ASAP (Akciová společnost pro automobilový průmysl), stoprocentní dceřině společnosti závodů Škoda Plzeň.

1931

S modelem 633 staví Škoda nejzdařilejší šestiválec tehdejší doby.

1933

Vývoj centrálního rámu pro 420 Standard je milníkem ve stavbě šasi – základ pro nejnižší hmotnost vozu a tím hospodárnost dalších modelů.

1934

S typy vozů Popular, Rapid a Superb přináší Škoda na trh novou úspěšnou generaci vozů s moderním centrálním trubkovým rámem a motory OHV.

1936

Popular se vyvíjí k českému lidovému vozu a poprvé překračuje hranici 5000 vyrobených aut jedné modelové řady.

1936

Škoda získává 2. místo na Rallye Monte Carlo s modelem Popular Sport „Monte Carlo“. Popular vyhrává v následujících letech další rallye v Africe, na Balkánu a v Uruguayi.

Modelovou paletu doplňuje vůz vyšší střední třídy Škoda Favorit.

1939

Objevuje se Škoda 995 Popular. Tato „Škoda pro lid“ je brzy pojmenována Liduška – dívčí jméno, ve kterém zaznívá slovo „lidový“.

S vypuknutím druhé světové války je civilní produkce utlumená. Celý koncern se dostává pod „Reichswerke Hermann Göring AG“.

1940

Automobilový průmysl začíná s válečnou výrobou: Vedle výroby jednotlivých částí zbraní se montují hlavně různé druhy zavážecích vozíků, terénních vozů s pohonem všech kol a těžké tahače RSO.

1945

Po skončení války opouští silně poničený závod v Mladé Boleslavi první modernizované vozy Škoda typu „Popular“.

Hospodářství je nyní socialistického ražení: Na podzim 1945 jsou velké podniky znárodněny, mezi nimi také Škodovy závody v Plzni a ASAP v Mladé Boleslavi.

1946

Automobilové závody jsou restrukturalizovány pod novým jménem AZNP (Automobilové závody národní podnik).

Předválečný model Škoda 1101 je modernizován, dostává novou karoserii a přezdívkou „Tudor“.

1948

Škoda vyhrává v závodu na 1000 km Montevideo – Melo – Montevideo pohár prezidenta.

1950

S neprůstřelným speciálním vládním vozem VOS končí v Mladé Boleslavi na dlouhou dobu výroba automobilů střední a vyšší třídy.

1952

Škoda představuje Sedan 1200. Novinkou je celokovová karoserie místo dosavadních kombinovaných konstrukcí ze dřeva a plechu. Pontonová karoserie se v celé Evropě prosazuje až na konci 50. let.

1955

Na trh přichází Škoda 440 Spartak.

1959

Škoda modernizuje konstrukční řady 440, 445 a 450. Zároveň dochází k přejmenování modelů, které se nyní nazývají Octavia, Octavia Super a Felicia.

