



ŠKODA AUTO Historie

1964

Škoda baut für das kommende Modell eine Produktionsstraße für Aluminium-Druckguss auf – nach einem böhmischen Patent von 1924. Damit verfügt das Unternehmen über die modernste Gießerei Europas.

Das Aggregat des 1000 MB ist weltweit der erste in Serie produzierte Alu-Druckguss-Motor. Mit regelmäßigen Modernisierungen wird der Motor fast 40 Jahre lang gebaut. Der Škoda 1000 MB mit Heckmotor kommt auf den Markt – einer der besten Wagen der Einliterklasse. Der Nachfolger des Popular bietet ein ideales Verhältnis zwischen Nutzwert, Anschaffungs- und Betriebskosten.

1965

In Neuseeland und Pakistan entstehen Škoda-Geländewagen der Typen „Trekka“ und „Skopak“. Die Teile werden aus Mladá Boleslav geliefert, die Montage erfolgt vor Ort mit Hilfe von Škoda-Technikern durch den jeweiligen Importeur.

1968

Škoda gewinnt die osteuropäische Formel-3-Meisterschaft.

1969

Der Škoda 100 kommt auf den Markt, ein Facelift des Škoda 1000 MB.

1970

Mit dem Škoda 110 R Coupé wird ein sportliches Modell präsentiert, das wie der Felicia im Werk Kvasiny gebaut wird.

1975

Škoda bringt den Sportwagen 130 RS heraus, der in den kommenden Jahren mit zahlreichen Trophäen zur Motorsport-Legende wird. Ihm verdankt Škoda die bisher größten Erfolge der Nachkriegszeit – so zum Beispiel bei der Rallye Monte Carlo 1977, wo der 130 RS einen Doppelsieg in seiner Klasse feiert.

1976

Škoda baut den 105/120, einen soliden und günstigen Familienwagen mit Heckmotor. Er überzeugt mit guten Fahreigenschaften sowie einem konkurrenzlosen Preis. Der 105/120 wird zum Exportschlager.

1981

Škoda nimmt an der Tourenwagen-Europameisterschaft teil. Der 130 RS holt in seiner Klasse alle Punkte aus sechs Rennen und damit den Markentitel.

1987

Die Modellreihe Favorit wird eingeführt. In Rekordzeit gelingt die Umstellung auf das moderne Fahrzeugkonzept mit Frontmotor, Vorderradantrieb und kompakter Karosserie mit großer Heckklappe. Die Karosserie der eleganten Schrägheck-Limousine entwirft der italienische Designer Nuccio Bertone.

1988

Der Škoda Favorit kommt auf den Markt und wird ein Verkaufsschlager – sowohl in der Tschechoslowakei als auch im Ausland.

1990

Nach der politischen Wende 1989 wird nach einem starken ausländischen Partner gesucht, um Škoda nach marktwirtschaftlichen Bedingungen international wettbewerbsfähig zu machen. Im Dezember 1990 entscheidet sich die tschechische Regierung für Volkswagen.

Der Škoda Forman erscheint, die Kombivariante des Favorit. Ein Jahr später folgt der Pickup.

1991

ŠKODA, automobilová a. s. nimmt die Tätigkeit auf und wird neben VW, Audi und Seat zur vierten Marke des Volkswagen-Konzerns. Management, Marketing, Produktentwicklung und Fertigungsabläufe werden grundlegend modernisiert.

1992

Alle Škoda-Fahrzeuge erhalten Mono-Einspritzsysteme und geregelte Katalysatoren.

1994

Der einmillionste Škoda Favorit läuft vom Band. Der Favorit wird durch den Felicia ersetzt.

Der Felicia, erste Gemeinschaftsproduktion aus der Verbindung mit VW, wird von 1994 bis 2001 insgesamt über 1,4 Millionen Mal gebaut.

1995

Bei der Rallye Monte Carlo feiert Škoda mit dem Felicia einen Doppelsieg in der Formel 2.

In Mladá Boleslav wird der Grundstein für die Produktionsstätte des zukünftigen neuen Mittelklasse-Modells Octavia gelegt.

1996

Interne Vergleiche von Qualität und Kundenzufriedenheit ergeben für das Škoda Werk den ersten Platz innerhalb des VW Konzerns.

In Mladá Boleslav wird die Herstellung des einmillionsten Škoda-Fahrzeugs seit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens mit VW gefeiert.

Für den neuen Škoda Octavia wird eine nach modernsten Gesichtspunkten gestaltete Montagehalle gebaut – die modulare Fabrik.

1997

Der Škoda Octavia kommt auf den Markt. Diese zweite Baureihe der Marke legt den Grundstein für den großen Erfolg des Unternehmens in den kommenden Jahren.

1998

Škoda produziert zum ersten Mal über 400.000 Fahrzeuge pro Jahr, die in 70 Länder exportiert werden.

1999

Škoda steigt in die Motorsport-Kategorie World Rallye Car (WRC) ein.

2000

Škoda wird von der britischen Zeitschrift „Autocar“ zum Hersteller des Jahres gewählt.

Der neue Fabia erscheint. Mit dem Fabia Combi ist Škoda erstmals auch in der Kleinwagenklasse mit einem Kombi vertreten.

Škoda gründet in Mladá Boleslav die erste unternehmenseigene Hochschule Tschechiens: die Škoda Auto Hochschule.

2001

Škoda präsentiert den Octavia RS, das bislang schnellste Serienfahrzeug der Marke.

Unter dem Traditionsnamen „Superb“ stellt Škoda eine neue Luxuslimousine vor und knüpft damit an die historische Oberklassen-Baureihe von 1934 an. Im indischen Aurangabad entsteht das erste Škoda-Werk außerhalb Europas.

2003

Der Fabia WRC hat auf dem Genfer Automobilsalon Premiere.

2006

Škoda etabliert eine vierte Baureihe: Der Roomster ist ein kompakter Familienwagen mit völlig neuem Design.

2009

Als fünfte Baureihe kommt das SUV Yeti auf den Markt. Škoda ist erstmals erfolgreichster Importeur in Deutschland.

Weltweit ist Škoda in über 100 Ländern vertreten.

2010

In Paris wird der erste reine Elektro-Škoda präsentiert: das Concept Car Octavia Green E Line. In allen Modellreihen sind GreenLine Fahrzeuge erhältlich.

Das Škoda Motorsport-Team gewinnt mit dem Fabia Super 2000 in der Intercontinental Rally Challenge (IRC) die Fahrer- und die Konstrukteurswertung, dazu gewinnt Škoda sechs nationale Meisterschaften.

2011

Mit dem Showcar VisionD und der seriennahen Studie MissionL startet Škoda eine neue Designsprache und die umfassendste Modelloffensive in der Geschichte des Unternehmens.

110 Jahre nach der ersten Beteiligung im Ralliesport verteidigt Škoda die beiden Titel in der IRC, holt zum ersten Mal in der Geschichte den Weltmeistertitel in der Super 2000-Kategorie (SWRC) und

vier weitere Siege in nationalen Meisterschaften.

Škoda präsentiert die sechste Modellreihe, den Kleinwagen Citigo.

2012

Škoda feiert 14 Millionen produzierte Automobile seit 1905 – davon 9 Millionen seit dem Einstieg von Volkswagen im Jahr 1991.

Wieder verteidigt Škoda beide Titel in der IRC und holt zum ersten Mal bei der Asien-Pazifik-Rallyemeisterschaft (APRC) den Sieg in der Konstrukteurs- und Fahrerwertung. Dazu gewinnt Škoda die Europameisterschaft und sechs nationale Titel.

Die neue Kompaktlimousine Škoda Rapid kommt als siebte Modellreihe auf den Markt.

Die dritte Generation des Erfolgsmodells Octavia wird im neu eröffneten Škoda Muzeum in Mladá Boleslav den Medien vorgestellt.

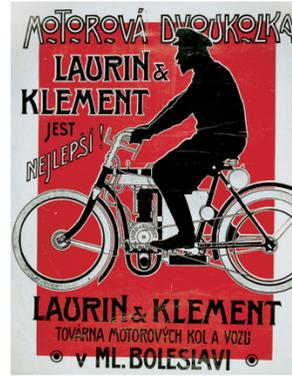
ŠKODA MUZEUM
Tr. Václava Klementa 294
293 60 Mladá Boleslav
Tschechische Republik

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

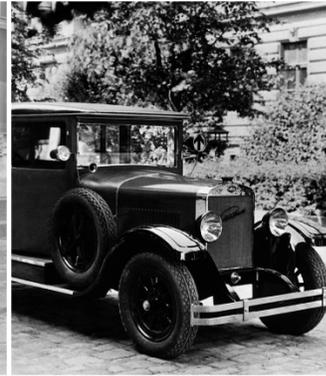
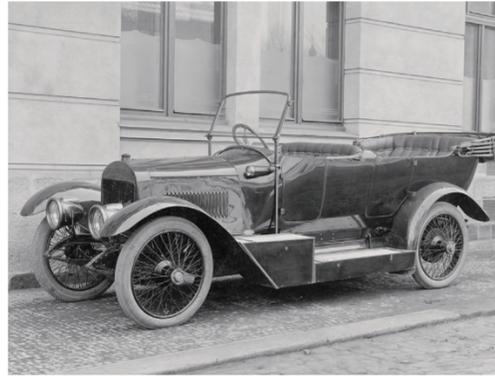
muzeum@skoda-auto.cz
muzeum.skoda-auto.cz
muzeum.skoda-auto.cz

GPS: 50°25'7.615"N,
14°54'50.838"E





INNOVATION & FUSION
1907 – 1933



AUTOS FÜRS VOLK
1933 – 1964



Laurin & Klement

Die Gründung von Laurin & Klement fällt in eine Zeit des weltweiten Aufbruchs.

Im aufziehenden 20. Jahrhundert beginnen neue Verkehrsmittel, den Alltag der Menschen zu prägen und ihren Horizont zu erweitern: Die ersten Flugzeuge werden getestet, die ersten Automobile erfunden. In dieser Pionierzeit gründen zwei junge Männer – als Fahrradfahrer selbst begeistert von der individuellen Mobilität – ihr eigenes Unternehmen.

Im Herzen Europas, am traditionell starken Industriestandort Böhmen, beginnen sie mit der Fertigung von Fahrrädern.

1895

Václav Klement & Václav Laurin eröffnen in Mladá Boleslav eine Manufaktur zur Herstellung und Reparatur von Fahrrädern.

Die Zweiräder unter dem Namen „Slavia“ werden Verkaufserfolge im In- und Ausland.

1898

L&K verbessert die „Motocyclette“ der Gebrüder Werner und nimmt die Produktion motorisierter Zweiräder auf. Es sind die ersten Motorräder in Österreich-Ungarn.

Laurin entwickelt ein wesentliches Konstruktionsprinzip für Motorräder, indem er den Rahmen um den Antrieb herum konstruiert. Außerdem sind alle Bedienelemente am Lenker in Reichweite des Fahrers angebracht.

1905

Nach ersten Prototypen um die Jahrhundertwende startet L&K die Fertigung von Automobilen unter dem Namen „Voiturette“.

Václav Vondřich gewinnt auf dem Motorrad L&K das renommierte Rennen „Coupe International“ in Dourdan, Frankreich.

1906

Die Serienproduktion der Voiturette beginnt, und gleichzeitig eine wahre Produktoffensive.

1907

Die Laurin & Klement Aktiengesellschaft wird gegründet.

Das erfolgreiche Vierzylindermodell L&K Typ F kommt auf den Markt.

Das Unternehmen bietet schon neun verschiedene Modelle an, vom kleinen Zweizylinder-PKW über einen Vierzylinder-Rennwagen bis hin zu Transportern und Omnibussen.

Der Motor Typ FF – aus zwei Vierzylinder-Aggregaten des Modells F zusammengesetzt – ist einer der ersten Achtzylinder der Welt.

1908

Beim Rennen auf dem Semmering siegt die Rennversion des L&K Typ F in allen Klassen, in denen sie startet.

Der erste kleine Vierzylinder vom Typ G kommt auf den Markt.

1911

Der Typ S, ein einfacher, zuverlässiger Großserienwagen, wird in zahllosen Karosserie- und Motorisierungsvarianten bis 1925 verkauft.

1912

Das Automobilwerk RAF (Reichenberger Automobil-Fabrik) in Liberec wird von L&K übernommen.

L&K beginnt mit der Lizenzherstellung von Knight-Schiebermotoren für Luxuswagen.

1918

Nach dem Ersten Weltkrieg gelten Automobile zunächst als Luxus. Erfolgreichstes Produkt von L&K ist der Motorflug „Excelsior“.

1919

Basis der Nachkriegsproduktion werden zwei PKW-Typenreihen mit der Bezeichnung „S“ und „M“, die direkt an die Vorkriegsproduktion anknüpfen.

1922

Der Mittelklassewagen Typ 100 wird entwickelt.

1924

Auf Wunsch der tschechischen Regierung beginnt L&K mit dem Bau von Flugzeugmotoren.

1925

Zur Stärkung der Marktposition fusioniert Laurin & Klement mit den Škodawerken in Pilsen, gegründet von Ingenieur Emil Škoda. Die Automobile von Laurin & Klement tragen nun das Logo mit dem geflügelten Pfeil.

1926

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Prag wird die Automobilfabrik in Mladá Boleslav unter der neuen Firmenmarke Škoda vorgestellt. Eines der ersten Automobile, die diesen Namen tragen, ist der Roadster Typ 150.

1930

Škoda beginnt mit der revolutionären Fließbandproduktion, die es ermöglicht, 85 Automobile am Tag zu fertigen.

Die Škoda-Autoproduktion wird in die selbständige ASAP (AG für Automobilindustrie) ausgelagert, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Škodawerke Pilsen.

1931

Mit dem Modell 633 baut Škoda den gelungensten kleinen Sechszylinder der damaligen Zeit.

1933

Der Entwicklung des Zentralrahmens für den 420 Standard ist ein Meilenstein im Chassisbau – die Grundlage für ein geringeres Fahrzeuggewicht und damit die Wirtschaftlichkeit der kommenden Modelle.

1934

Mit den Fahrzeugtypen Popular, Rapid und Superb bringt Škoda eine neue, erfolgreiche Generation von Fahrzeugen mit modernem Zentralrohrrahmen und OHV-Motoren auf den Markt.

1936

Škoda erringt den 2. Platz bei der Rallye Monte Carlo mit dem Modell Popular Sport „Monte Carlo“.

Der Popular gewinnt in den Folgejahren weitere Rallyes in Afrika, auf dem Balkan und in Uruguay.

1939

Der Škoda 995 Popular erscheint. Dieser „Škoda fürs Volk“ wird bald Liduška genannt – ein Mädchenname, in dem das tschechische Wort für „volkstümlich“ anklingt.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kommt die zivile Produktion zum Erliegen. Der gesamte Škoda-Konzern fällt unter die „Reichswerke Hermann Göring AG“.

1940

Das Automobilwerk beginnt mit der Kriegsproduktion: Neben der Herstellung einzelner Waffenteile werden hauptsächlich verschiedene Arten von Kübelwagen, Geländewagen mit Allradantrieb sowie die schweren Schlepper RSO montiert.

1945

Nach Kriegsende verlassen die ersten modernisierten Škoda-Fahrzeuge vom Typ „Popular“ das stark zerstörte Werk in Mladá Boleslav.

Die Wirtschaft ist nun kommunistisch geprägt: Im Herbst 1945 werden die großen Unternehmen verstaatlicht, darunter die Škodawerke Pilsen und die ASAP in Mladá Boleslav.

1946

Die Automobilwerke werden unter dem neuen Namen AZNP (Automobilwerke Nationalunternehmen) wieder aufgebaut.

Das Vorkriegsmodell Škoda 1101 Popular wird modernisiert, erhält eine neue Karosserie und den Spitznamen „Tudor“.

1948

Škoda gewinnt beim 1000-km-Rennen Montevideo – Melo – Montevideo den Präsidentenpokal.

1950

Mit dem kugelsicheren Regierungsspezialfahrzeug VOS endet in Mladá Boleslav für lange Zeit der Bau von Mittel- und Oberklasse-Automobilen.

1952

Škoda präsentiert den 1200 Sedan, erstmals in Ganzmetallbauweise statt der bisherigen Mischkonstruktion aus Holz und Blech. Die Ponton-Karosserie setzt sich bis zum Ende der 1950er Jahre europaweit durch.

1955

Der Škoda 440 Spartak kommt auf den Markt.

1959

Škoda modernisiert die Bauweisen 440, 445 und 450. Im gleichen Zug werden die Modelle umbenannt und heißen nun Octavia, Octavia Super und Felicia.

