

SIMPLY CLEVER



100 ГОДИНИ

АВТОМОБИЛНО ПРОИЗВОДСТВО



ЕТ

УРАЕК ООД
изключителен представител
<http://www.skoda-auto.bg>

1895 – 2005

www.skoda-auto.bg
www.skoda-auto.com
E-mail: info@skoda-auto.bg



Заводът за велосипеди и мотоциклети в Млада Болеслав през 1899г.



Заводът през 1905г.



Заводът през 1925г.



Резултатът от въздушните бомбандировки на 9 май 1945г.



Заводът през 1964г.



Млада Болеслав днес



Skoda Auto Център за Обслужване на клиенти



Skoda Auto Център за Конструирание



Skoda Auto Център за Части

1895 – 2005

Skoda Auto е една от четирите автомобилни компании в света, която се гордее със своята 100-годишна история



1895-1905 г.
Логото на първите велосипеди, мотоциклети и автомобила Voiturette.



1905-1925 г.
Кръгла емблема поставена върху радиатора на първите автомобили и всички печатни материали на завода



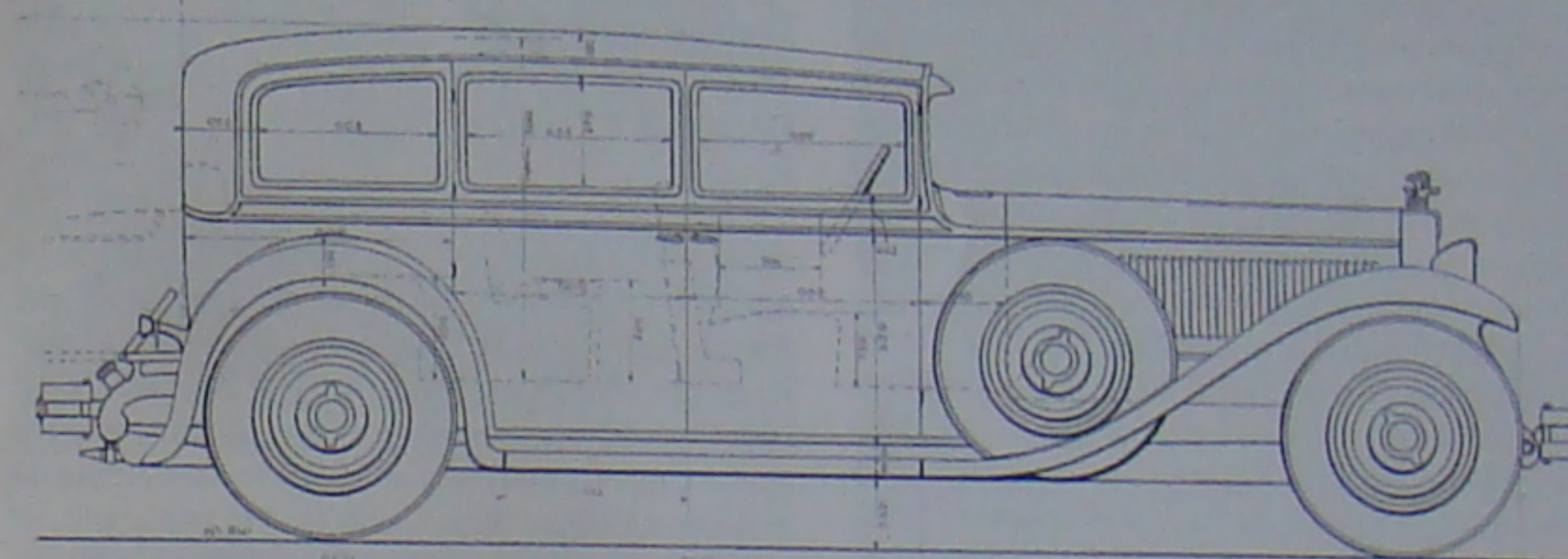
1926-1933 г.
Символът на сливане на предприятието Лаурин и Клемент със Шкода



1926-1990 г.
Първата версия на прочутата крилатата стрела – емблемата на компанията



От 1991 г.
до днес – новата емблема на Шкода Ауто



Съдържание

1895-1905: От велосипеда към автомобила	4
1906-1918: Най-големият завод в Австро-Унгарската Монархия	6
1919-1925: Под крилото на Шкода	8
1926-1936: Най-големият автомобилен завод в Чехословакия	10
1937-1948: 10 драматични години	12
1949-1959: Октавия, осмата стъпка	14
1955-1964: По нов път	16
1965-1976: Все още със задно разположен двигател	18
1976-1983: Трънливият път към промяната	20
1983-1991: Фаворит	22
1992-1997: Под крилото на Фолксваген	24
1998-2004: Присъединяване към световната суперлига	26
2005... С поглед към бъдещето	28
80 години Шкода в България	29

Историята на автомобилно-

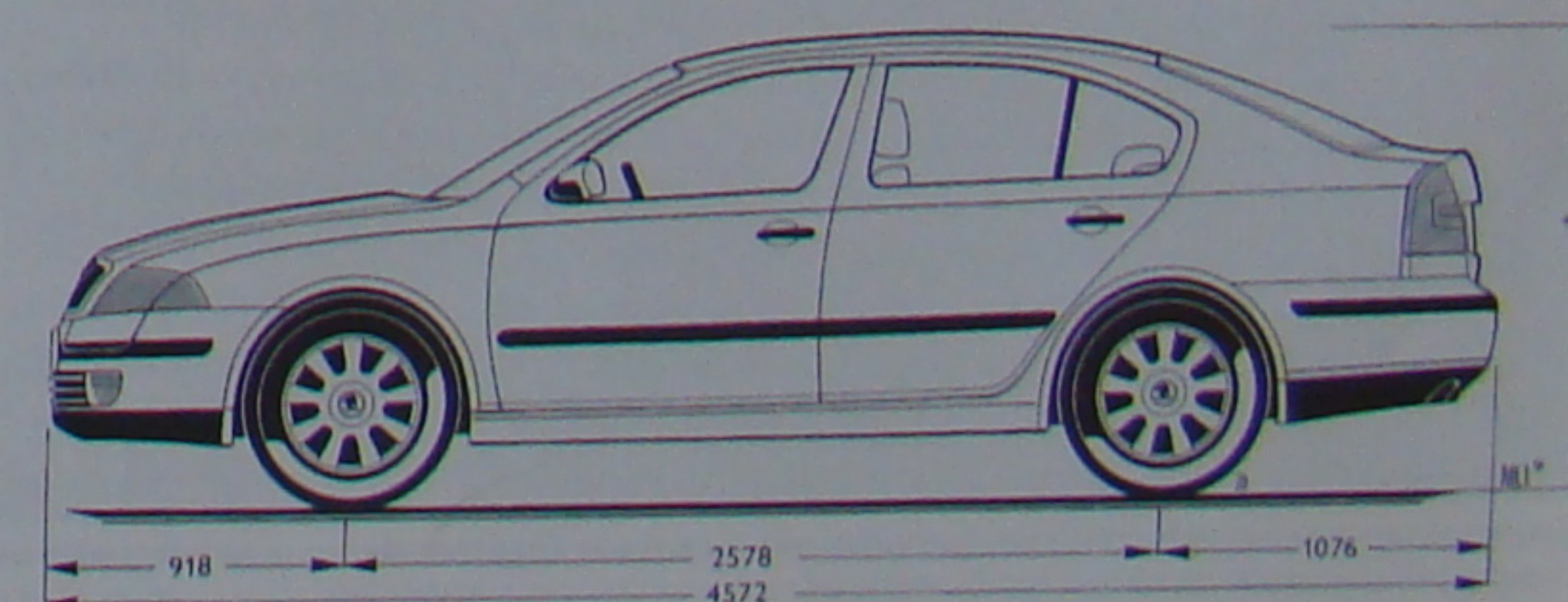
то производство започва с двама млади мъже, Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент. Двамата стартирали своя бизнес в нова област, разчитайки единствено на голите си ръце, кураж, трудолюбие и убеденост в способностите си.

Противно на всички очаквания, това се оказало по-голям капитал от онзи, управляван от индустриалните компании, с които те решили да се конкурират. През 1895 г. Лаурин и Клемент започнали да се занимават с поправка и производство на велосипеди в Млада Болеслав и през 1910 г. вече управлявали най-големия автомобилен завод в Австро-Унгарската Монархия.

Компанията преживява Първата Световна Война, Голямата Депресия, окупацията на страната от нацистите, Втората Световна Война, както и последващия комунистически експеримент, продължил 40 години, а заводите се възстановяват от 3 пожара и опустошителни бомбардировки.

През 1991 г. компанията става част от Фолксваген Груп, под чието крило се превръща от залязващо предприятие в един от най-модерните автомобилни производители.

Крилатата стрела на Шкода лети отново около света в своето пълно величие. Това е една история с щастлив край. Или може би е все още началото?



1895 – 1905

От велосипеда към автомобила



Малките причини водят до големи дела. Както в случая с 26-годишния счетоводител Вацлав Клемент от малкия град Млада Болеслав, в сърцето на Европа, през лятото на 1894 г. Когато колелото му се счупило, той го изпратил за поправка в чешкото представителство на немския производител и получил обратно своето придружително писмо с изречение на немски, че ако иска отговор, трябва да пише на разбираем език. Клемент не писал повече. Той сам щял да поправи и произвежда велосипеди, въпреки че на практика не притежавал никакъв технически опит.

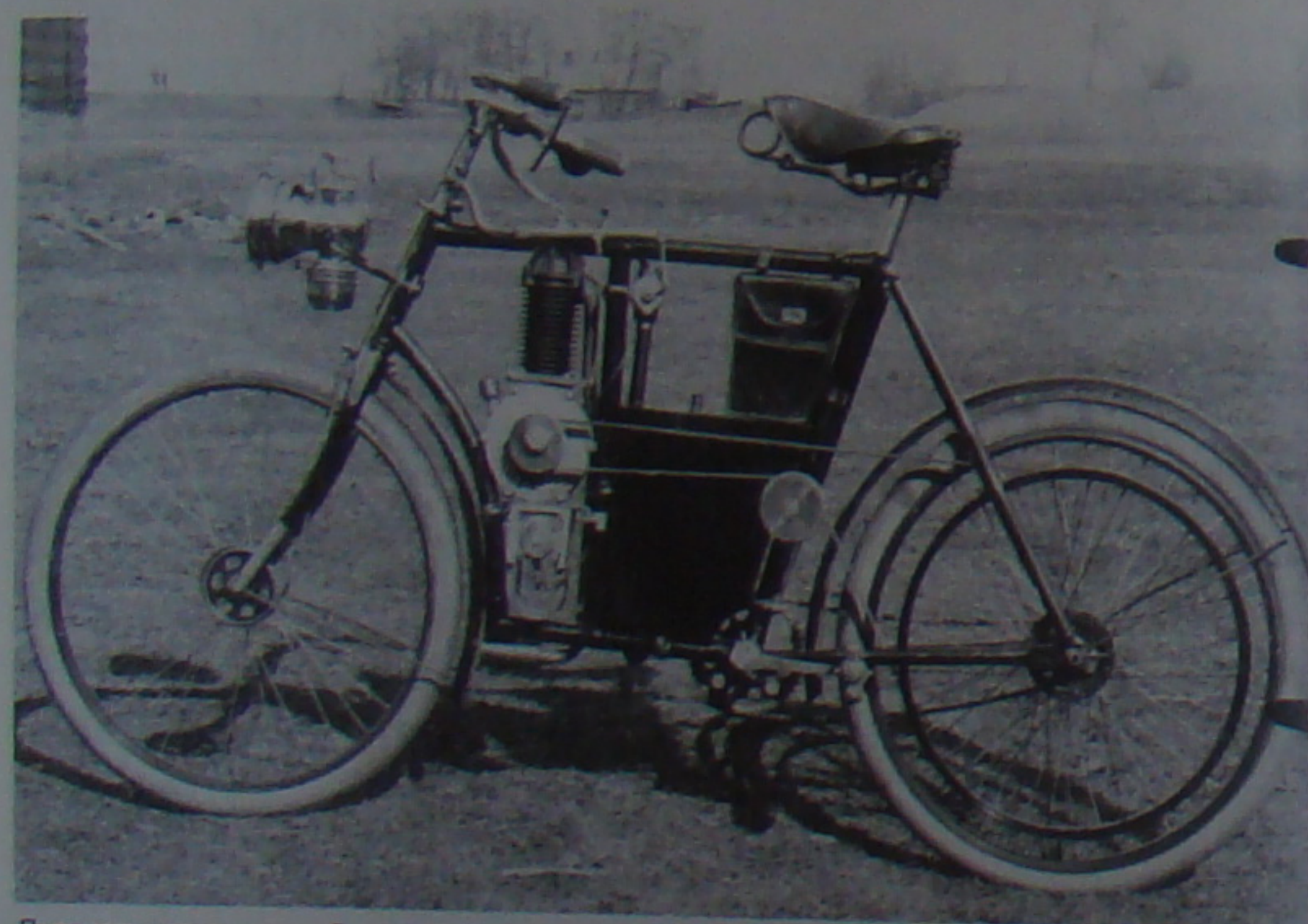
Инженерът Вацлав Лаурин, (3 години по-възрастен от Клемент) се разделя със своя партньор Краус в съседния град Турнов, където произвеждали велосипеди. Скоро Лаурин и Клемент се срещнали и през есента на 1895 г., започнали да поправят и впоследствие да произвеждат заедно велосипедите Славия в наета работилница.

Скоро производството и продажбите нарастнали до такова степен, че през 1898 г. двамата предприемачи построили свой малък собствен завод и продължили напред. През пролетта на 1898г. Клемент купил от Париж мотоциклет Вернер. Карайки тази опасна машина, с двигател до кормилото и с ремъково задвижване на предни-



Партньорите Вацлав Клемент (1868 - 1938) и Вацлав Лаурин (1865 - 1930) останали истински приятели през целия си живот

те колела, Лаурин изгубва един от зъбите си по време на тестването, както пише пресата тогава. Вместо да се откажат, двамата ентусиасти решили да реконструират ненадеждната играчка. Те заменили нефункционалната гореща запалителна тръба с електромагнитна, за което контактували активно с Робърт Бош. Също така те разбрали, че вместо да поставят двигателя в рамката на мотоциклета, е по-добре да направят рамка около двигателя. През есента на 1899 г. те представили първия си мотоциклет Славия, а през лятото на 1900 г., продали 150 от тях на Лондонската компания Хеуъртсон.



Първият мотоциклет Славия, тип А, с обем 184 куб.см., 1.25 к.с., достигащ максимална скорост 30 км/ч. Отличително при него е концентрацията на елементи за управление върху кормило. Произведени са общо 212 броя.

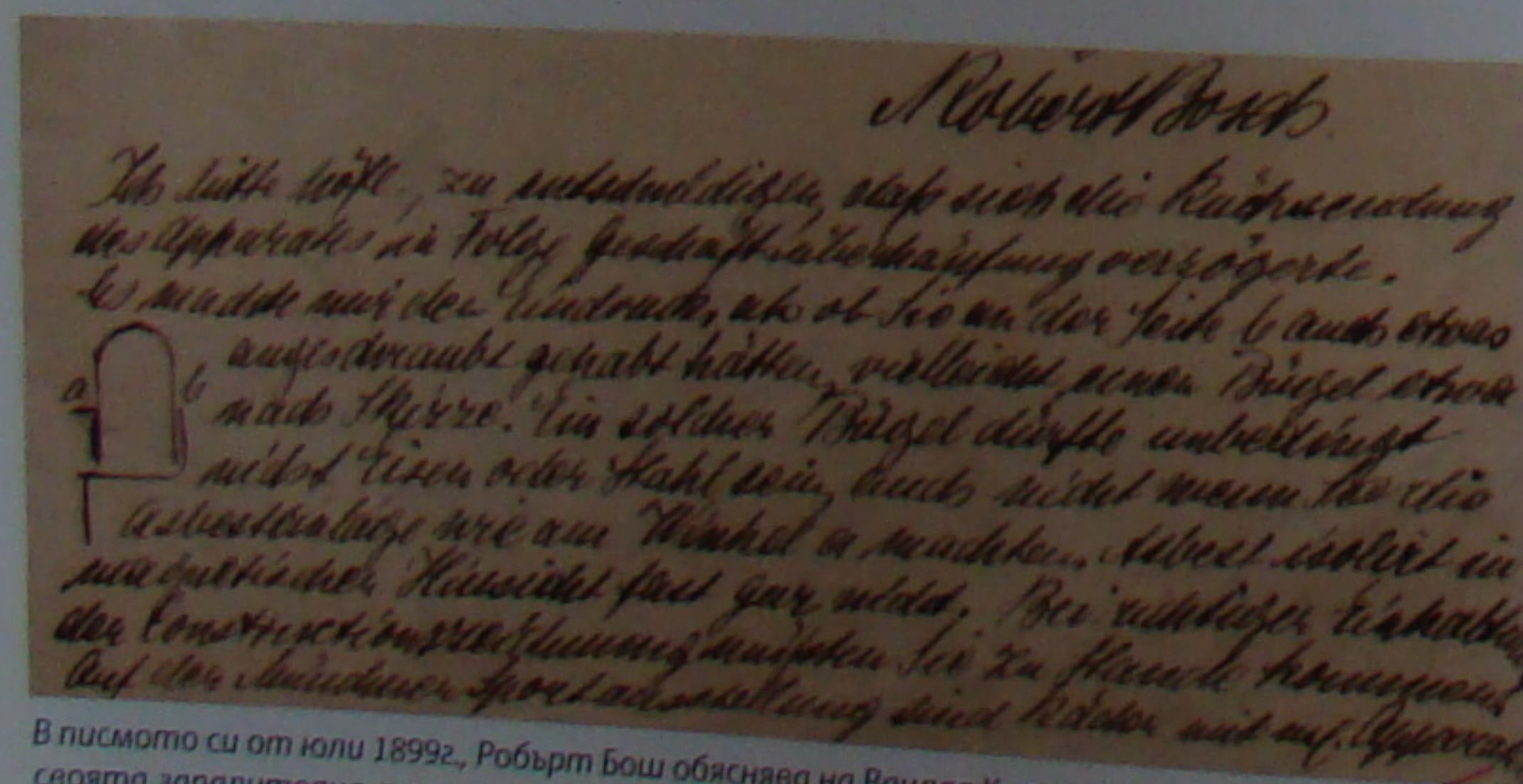


LAURIN & KLEMENT
MOTOR CYCLES

Sole Commissionaire for British Empire
H. F. R. ENGELHARDT, 130, FENCHURCH STREET, LONDON, E.C.



Първи опит на компанията за създаване на превозно средство на 4 колела с двигател с вътрешно горене, датиращ от 1900г.



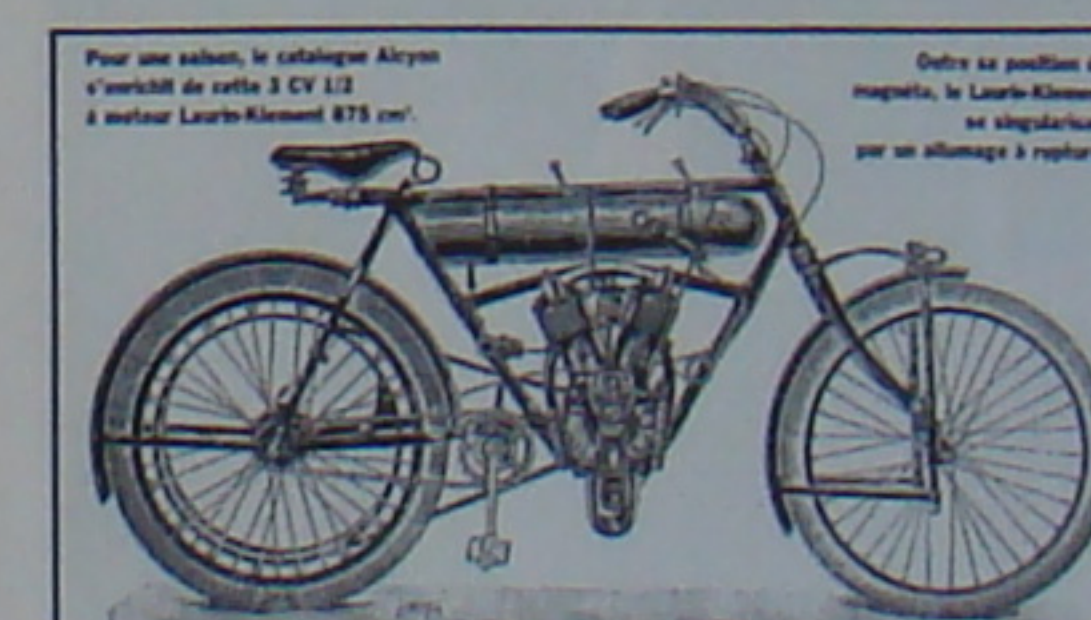
В писмото си от юли 1899г. Робърт Бош обяснява на Вацлав Клемент схемата на свързване на своята запалителна система.

- 1901 - Първите телеграфни знаци прекосяват Атлантика по въздух
- 1903 - Орвил Райт прелетява 260 метра за 59 секунди с двукрилен самолет
- 1904 - Умира Антонин Дворжак, автор на Новата Световна Симфония

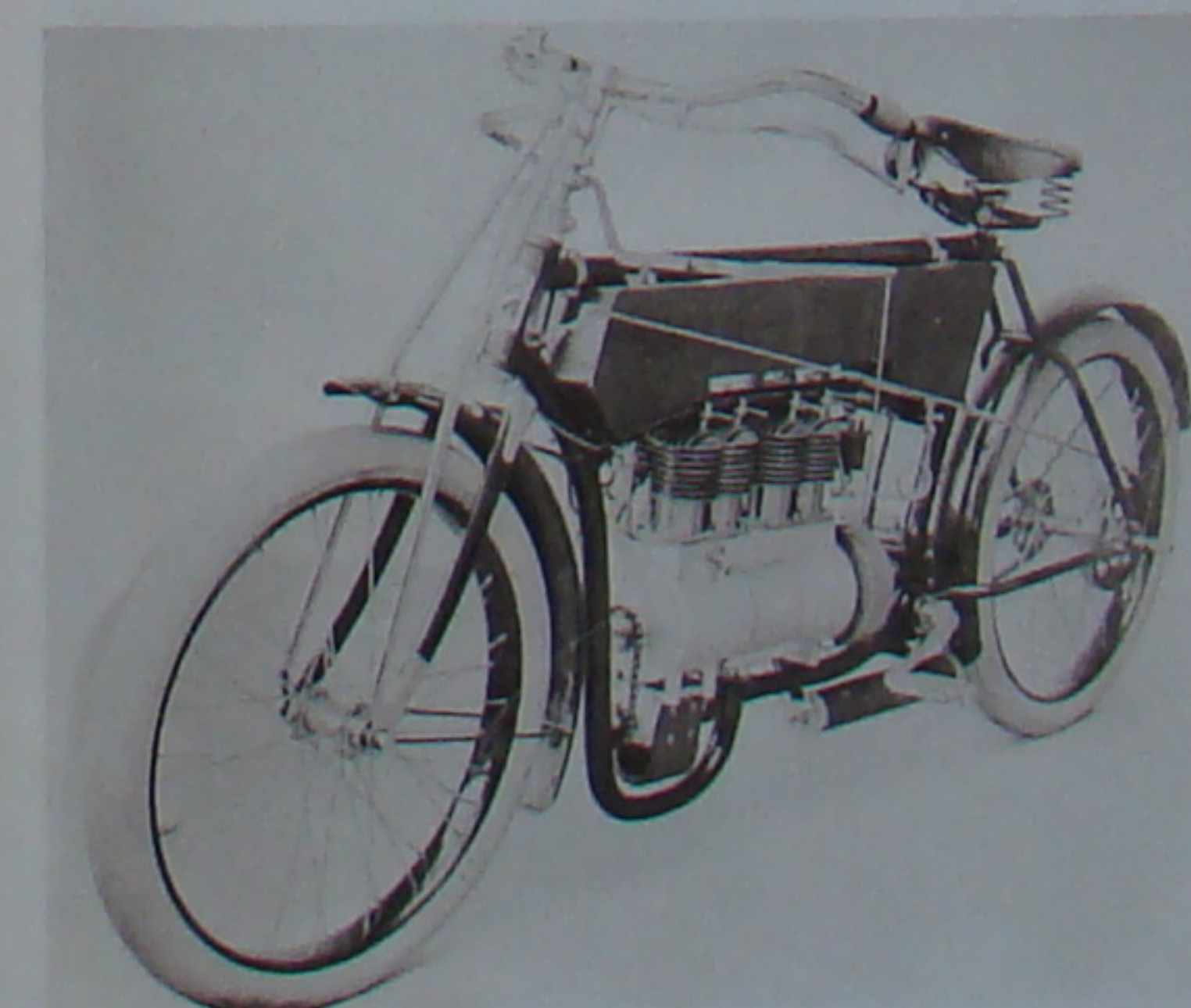
1895 – 1905



Състезанията били най-добрия начин за популяризиране. Първи самият Вацлав Клемент, след това старши майсторът Нарцис Подседничек и скоро след това невероятния състезател Вацлав Вондрих, започнали да участват както в национални, така и в Европейски състезания. Париж-Берлин 1901г., Париж-Виена 1902г., Екзелберг, Семеринг, Падова – навсякаде, където се появявал, мотоциклетът L&K печелел. В периода 1903 – 1904г., те взели участие в 64 състезания, от които спечелили 56.



Реклама на мотоциклет Alcyon с двигател Laurin & Klement

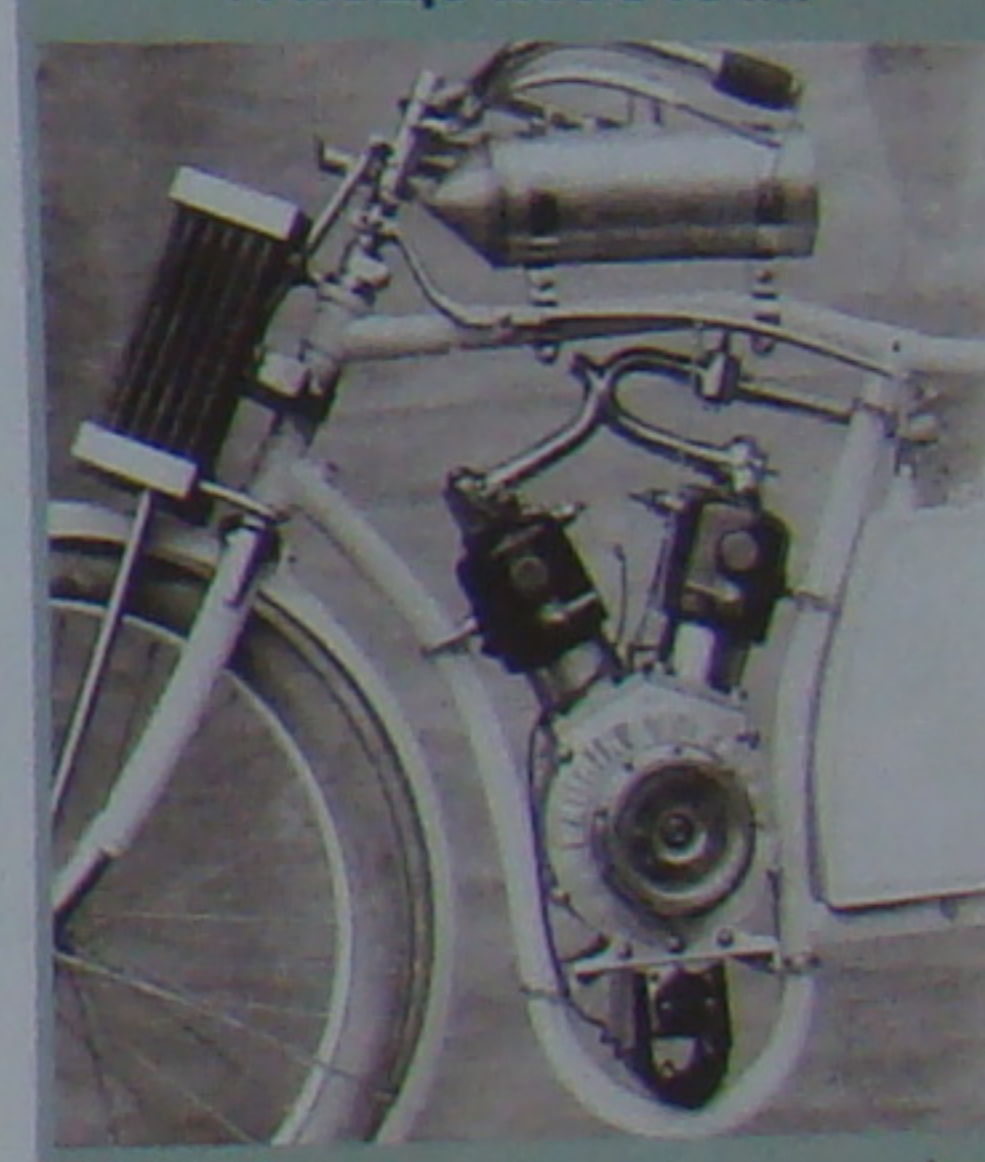


В периода 1904-1909 г. се произвеждат 4-цилиндрови мотоциклети. Моделът на снимката е с обем 570 куб. см, мощност 5 к.с. и достигал максимална скорост от 75 км/ч.



Вацлав Вондрих на финала на състезанието "Гордън Бенет Кап" в Дурдан през 1905 г. Двучилиндровият мотоциклет с обем 693 куб. см, можел да достигне максимална скорост над 100 км/час. Зад Вондрих е самият Вацлав Клемент.

И нещо повече



Модел CCRW с двигател с водно охлаждане

През 1905г. се провежда състезанието Гордън Бенет Кап във Франция. Вацлав Вондрих печели този неофициален световен шампионат. Славната победа означавала последващ успех в бизнеса. Лицензии за производство на мотоциклета Славия били продадени на френската компания Alcyon и на германската Seidel and Naumann, точно тази компания, която не разбрала написаното на чешки писмо на Клемент преди няколко години.

В Млада Болеслав вече мислили за бъдещето. В края на 1905г. в заводите се появява нов продукт. Малък автомобил, именован като "тип А", отваря нова глава от развитието на компанията. Противно на конкуренцията, която произвеждала големи и скъпи автомобили, L&K е лек, двуместен автомобил, струващ 3 600 крони – пари, които един способен занаятчия би могъл да спечели за 3 години. Това е едно добро начало на новото поприще.



Моделът L&K min A Voiturette, с двучилиндров двигател с обем 1005 куб. см и мощност 7 к.с., достигал максимална скорост 40 км/ч.

1906 – 1918

Най-големият завод в Австро-Унгарската Монархия



Борба на директорите през 1907г., Вацлав Клемент зад кормилото на първия автомобил. Днес в тази сградата се намира музеят на завода.



Хората, които направиха известен автомобилния завод: Ото Хиеронимус зад волана, до него граф Александър Коловрат



С победата на състезанието Semmering Hillclimb през 1908г., марката отпразнува своя успех в Италия.



Състезателният FCR на старта на състезанието Gaillon Hillclimb през 1911г. Автомобилът, с максимална скорост над 100км/ч бил наречен Кофчега.

Официалното представяне на автомобилите се провежда на автомобилното изложение в Прага през април 1906г. През май 4-местният модел В е пуснат на пазара, през декември 4-цилиндровия модел Е се появява и през 1907г. 5-литровия 8-цилиндров модел FF тръгва на път за автомобилното изложение в Париж. Поръчките просто валят, както от местния пазар, така и от света. Австрия, Русия (където компанията изнася почти една трета от продукцията си), Германия, Англия, а Мексиканските Поши поръчват мотоциклети L&K с кошове. Заводът имал един единствен проблем: как да задоволи търсенето навреме. През 1907г. двамата основатели решават да променят фирмата си в акционерно дружество, така че да могат да разширят завода.

1906 – 1918

- 1907-Пикасовия Les Demoiselles d'Avignon дава начало на ерата на модерното изкуство
- 1912-В нощта на 14 срещу 15 Април Титаник потъва с 1523 пасажери
- 1914-С убийството на Франтишек Фердинанд Дест се поставя началото на Първата Световна Война

Тайната на успеха се криела в участието в надпревари и състезания. L&K бил победител в състезанието Санкт Петербург-Москва през 1908г., на състезанието Semmering Hillclimb същата година марката печели първите три позиции в три категории. Състезателният FCR поставя световен рекорд за скорост от 118.72км/ч на пистата в Бруклендс в Англия през септември 1908г., в класа на 87мм, 4-цилиндрови двигатели.

През 1911г. на състезанието Opatia Hillclimb близо до Терст, автомобилите L&K печелят в 5 класа, а Ото Хиеронимус поставя абсолютен рекорд.

Хиеронимус става главен дизайнер в завода през 1908г. и работи там 4 години. Инженерът, с опит в Бенц и Спитц, придвижва значително напред развитието на завода. Базираният в Млада Болеслав завод произвежда също и автомобили със сложните безклапанови двигатели Knight. Такива заводи не били повече от броя на пръстите на едната ръка в цяла Европа. Освен леки автомобили от различни категории, компанията L&K произвеждала също автобуси, камиони, моторни плугове и стационарни двигатели.

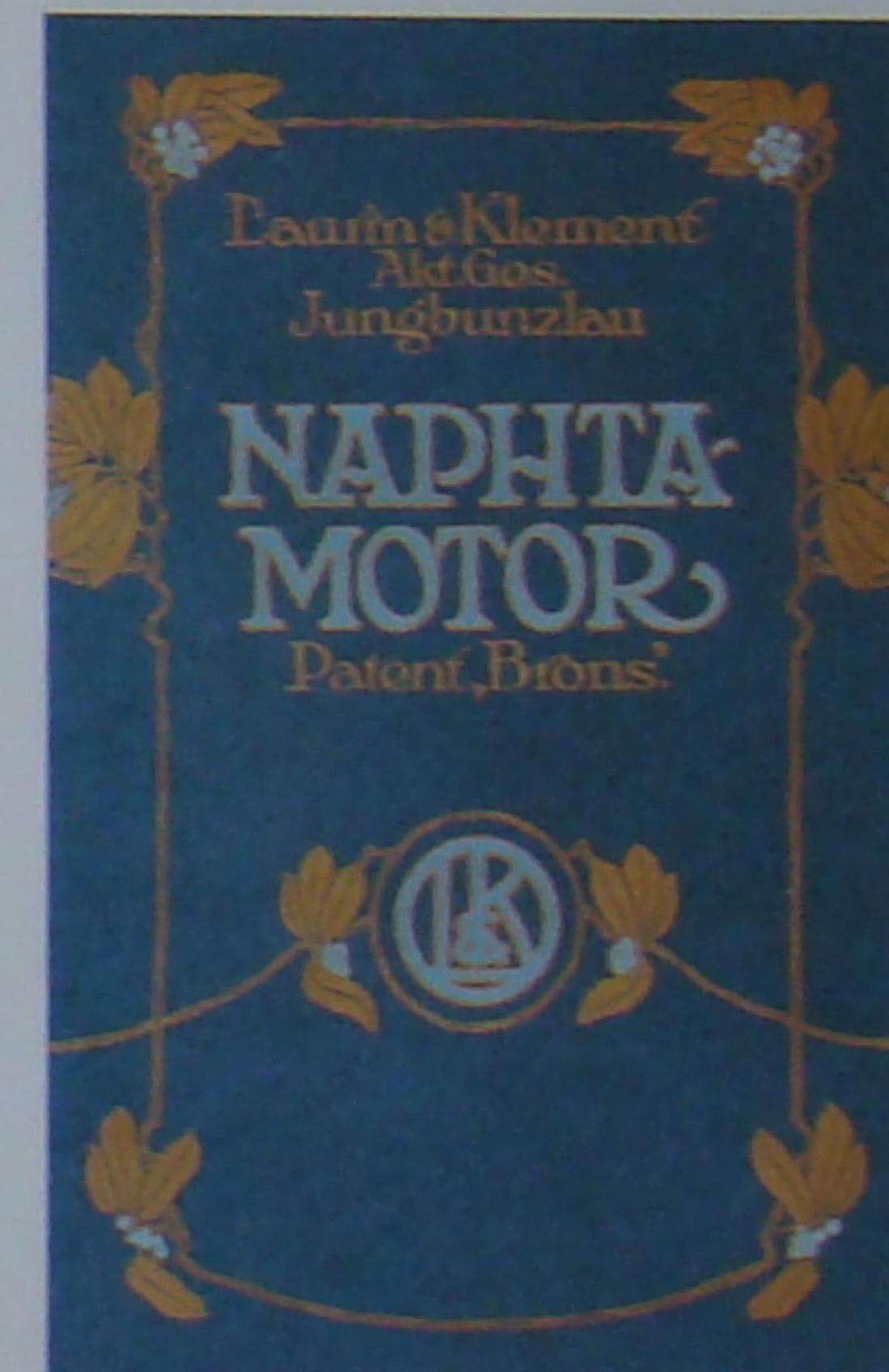
През лятото на 1914г. настъпва обрат с обявяването на Първата Световна Война. Заводът започва да произвежда изключително военни линейки и камиони, а останалият капацитет бил използван за военна продукция - гранати и тежки амуниции. Заводът се опитал поне да модернизира машинното оборудване, за да бъде подготвен за мирно време.



По време на Първата Световна Война изборът на автомобили е бил ограничен до линейки.



Автомобили от Млада Болеслав са изнасяни и в Япония



Сертификат с лиценз за стационарни двигатели Бронс.



Търговският представител в Англия, Франтишек Томан, в L&K тип S в Лондон



Заводът през 1914г.



Мобилна работилница за "Електрически Предприятия" - Прага върху шаси тип HOP L&K



Огромният моторен плуг Екселсиор е дълъг 9м, има чифт предни задвижващи колела с диаметър 2.2м и задно управляващо колело.



Националната поща става важен клиент на завода. На снимката от 1921г. е показан автобус модел MS



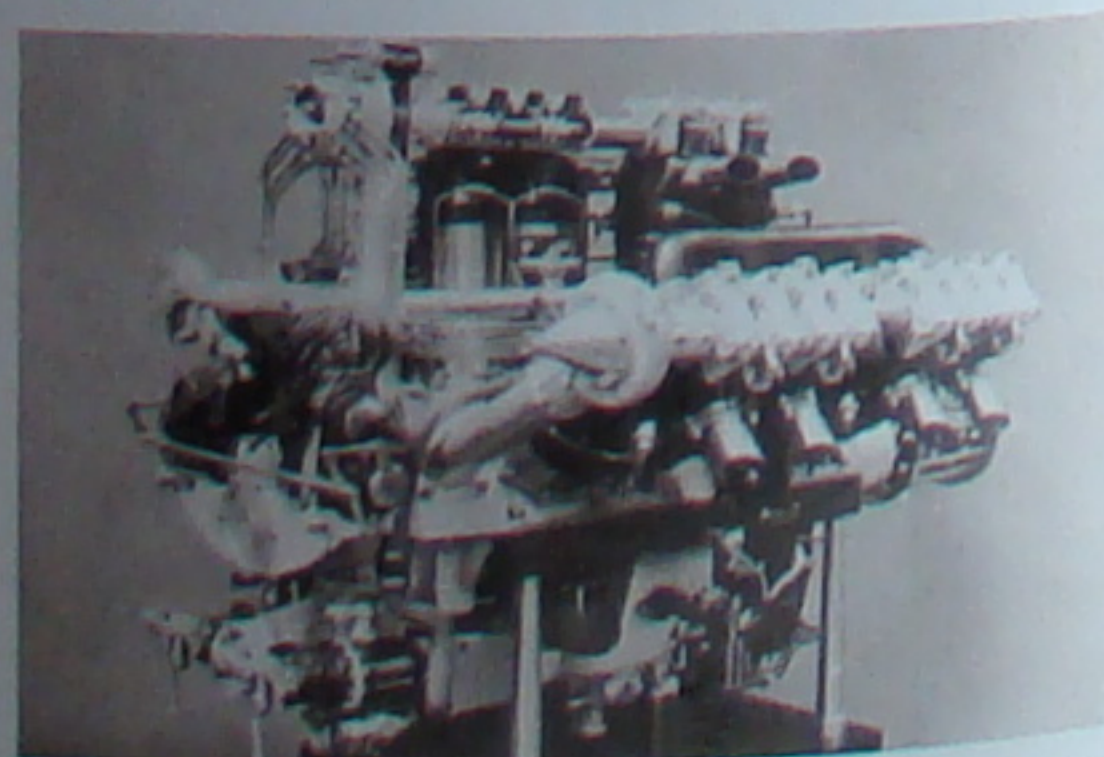
Автобус, модел 500, пътуващ по маршрут до Карлови Вари

От руините на Австро-Унгарската Монархия изплуват нови държави, включително Чехословашката Република, обявена на 28 Октомври 1918г. Първоначалната еуфория се измества от ежедневните проблеми. Международните пазарни са изключително строги. Австрия, която е поемала 20% от производството на L&K, е изтощена от войната. Русия, (износът, за който формирал 35% от производството) се превръща в болшевишка страна, а заводът губи пазарите си в Унгария, Италия, Англия и Япония. Освен това, в страната се въвежда данък за луксозните автомобили, който трябва да се плаща от техните собственици. Също така се въвеждат данъци върху бензина и други ограничения, които спъват автомобилната индустрия.

Ситуацията е спасена благодарение на моторните плугове L&K Екселсиор. Моделът П4, с 6 ножа, има 14.5 литров двигател с мощност 80к.с. Скоро след войната 10 плуга поемат с влак към Франция, където са използвани за култивиране на опустошената от войната земя. Те се представят по-добре от американски или английски машини по време на състезание в Сенлис, близо до Париж. Плугът Екселсиор на завода L&K превъзхожда над 75 конкурентни машини. Плуговете са успешно представени и в Алжир, а австрийския Ruch и дивизията на Фиат във Виена закупват лицензи за производството му. През април, марката L&K печели състезанието за моторни плугове в Лерида, Испания и след това започва износ на машините си в Южна Америка.

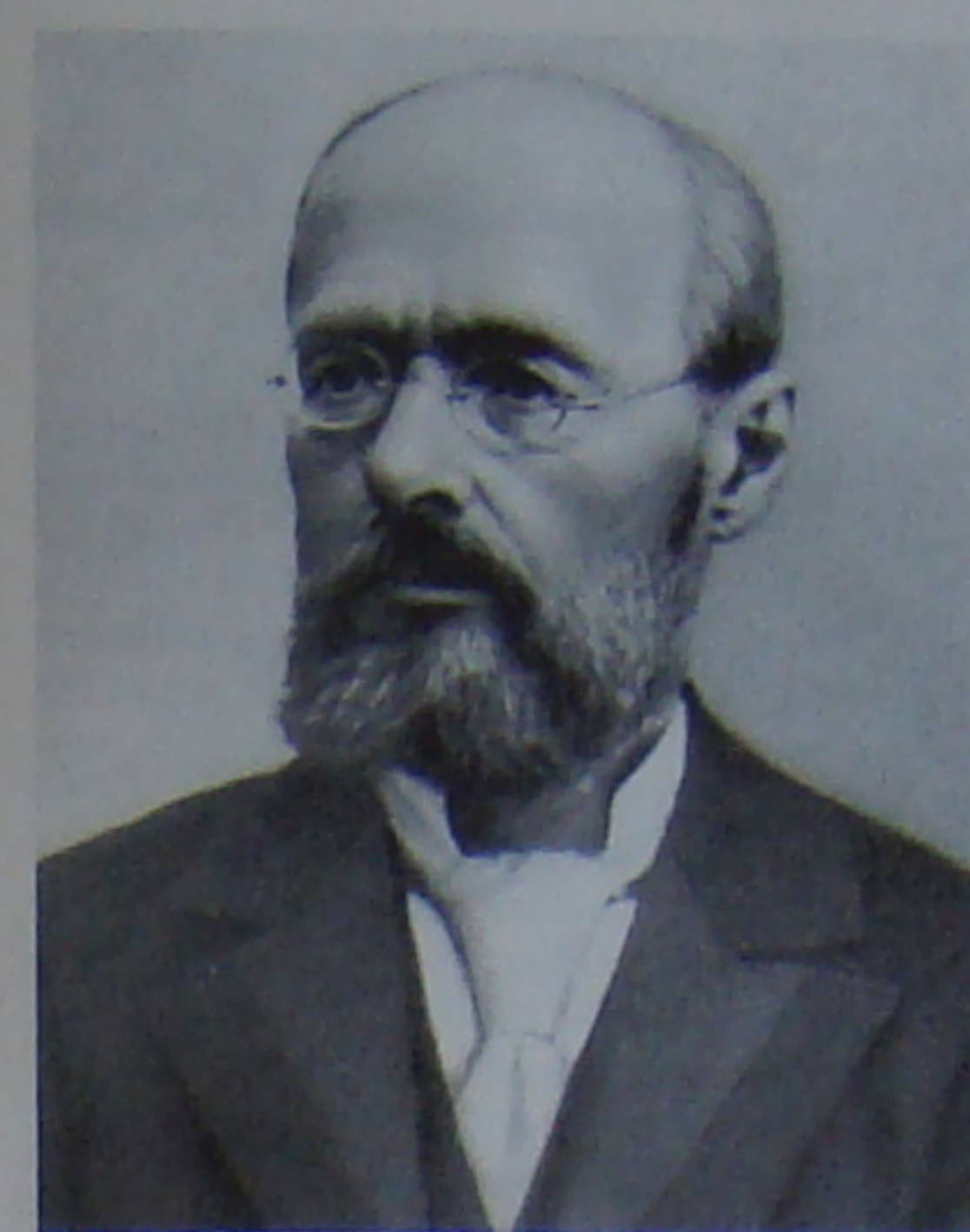
Автобусите също се продават добре, няколко от тях са купени от чешката поща и се използвали и за превоз на пътници по това време. Благодарение на правителствен договор, компанията от Млада Болеслав започва също и производство по лиценз на 12-цилиндровия самолет Лорейн-Дитрих. През 1920 г. в завода работят 1470 работници, но производствената му програма и леките автомобили, са в застой.

Моделите S (2.4-литров, 4 цилиндъра) и M (4.7-литров, 4 цилиндъра) са предназначени за по-заможните клиенти, но определено не за средната и под средна класа. Това е грешка, довела до спад в печалбата, защото местните конкурентни компании Прага и Татра предлагали по-малки и по-евтини автомобили. Ситуацията се влошила поради пожар, който разрушил някои от сградите на завода и над 300 машинни инструмента. Това вероятно била последната капка, която преляла чашата и накарало господата Лаурин и Клемент да продадат компанията на най-големия чешки индустриален концерн Шкода, базиран в Пилзен. Прехвърлянето станало през 1925г.



12-цилиндровия авиационен двигател на Лорейн-Дитрих има обем 24.4-литра и достига мощност 450к.с. при 1800 об./мин.

- 1919-От януари до юни се провежда мирна конференция в Париж.
- 1920-През януари се обявява абсолютната забрана на алкохол в Щатите
- 1922-Образуване на Съветския Съюз и утвърждаване на мощта на Йозеф Сталин



Емил Шкода (1839-1900)

Предприемачът – инженер Емил Шкода заставал началото на машинните заводи в Пилзен след австро-пруската война, когато е едва на 27 години. Той е роден на 19 ноември 1839г. в Хеб и след завършване на гимназия учи в Чешкия Технически Колеж, а след това и в Щутгарт и Карлсруе. Преди да поеме ръководството на Машинните Заводи в Пилзен, е работел в Чешниц и Магдебург, но точно в Пилзен той успява да демонстрира отлични управленски способности, както и силен нюх за бъдещето на индустрията. През 1869 г. той изкупува изцяло фабриката от Валдштейн (граф Арношт Валдштейн построява заводите в Пилзен през 1859г., за да подслони оборудването от ликвидирани заводи в Седлек и Шталлау).

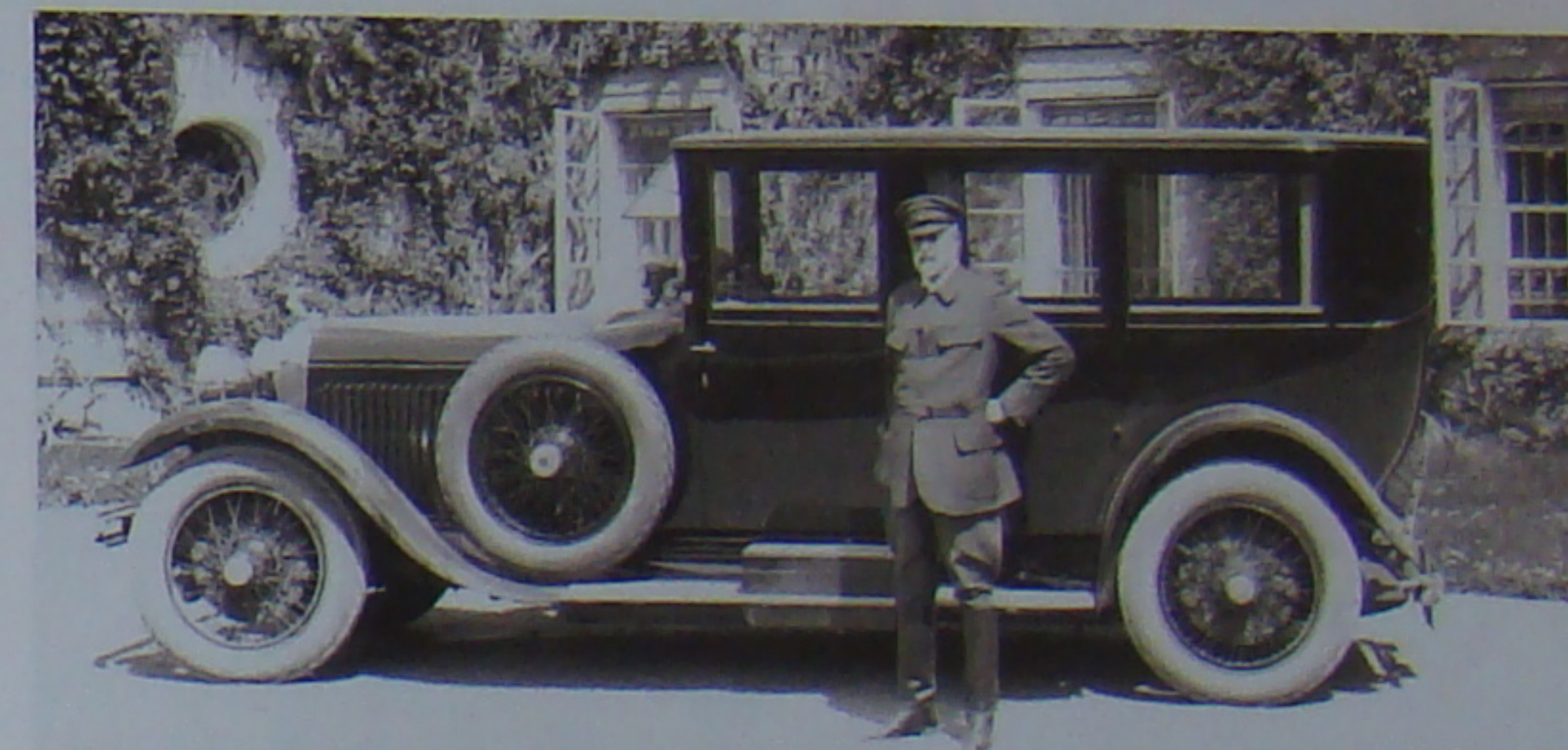
Шкода се фокусира върху производството на стомана, което за тогавашното време на индустриален възход се оказало печелившия ориентация.

Годината 1886-та определено е важен етап за компанията, тъй като Шкода започва първите си експерименти с подсилени платформи. Това ще определи развитието на компанията за идните десетилетия. През 1888 г. в Пилзен е направена първата подвижна платформа за пренос на 150-метрово оръдие лафет. До 1890 г., Шкода изгражда военен завод, който е първият, произвел откатно оръдие с дълъг цев. Производствената програма обаче не е ограничена само до военното производство, въпреки че то се разраствало от година на година. Заводът си създава име на производител на парни двигатели, оборудване за захарни рафинерии, пивоварни, тухлени предприятия, мини, охлаждащи съоръжения за други индустрии. За своите заслуги в стоманената индустрия инженер Емил Шкода е награден с орден "Желязната Корона" трети клас.

През 1899 г. необходимостта от понататъшно развитие и инвестиции стимулира инженер Емил Шкода да промени частното си предприятие в публично акционерно дружество, с основен капитал от 25 милиона крони. Дружеството е преименувано на своя ръководител, който същата година става доживотен член на камарата на лордовете. Скоро след това, на 8 Август 1900г., сър Емил Шкода умира в чужбина. Той оставя компания с 4000 работници в завода и 200 служители в администрацията. По това време заводът Шкода в Пилзен вече доставял своята машинна продукция из целия свят: неговите водни турбини били инсталирани на Ниагарския водопад, участвал е в конструирането на Суецкия канал, построи и основни елементи за търговски кораби, както и оборудване за военни кораби и постепенно е станал най-големия военен про-



Търговската марка Шкода представлява крилата стрела. Регистрира се на 15 декември 1923г.



Първият чешки президент Т.Г.Масарик е шофирал автомобил Шкода – лимузината Hispano Suiza



Автобус Шкода Сентинел



Военен конвой от парни автомобили Шкода Сентинел, произвеждани по лиценз на заводите Сентинел Вагон в Шрусбъри

1926 – 1936

Най-големият автомобилен завод в Чехословакия



Заводът предприема радикални мерки за модернизация и уеднаквяване, с цел намаляване цените на автомобилите. Някои от производителите решили тези проблеми чрез използване на възможно най-прости конструкции и спартанско оборудване. По-добрият подход въпреки всичко се изразявал в голям обем производство и стандартизация.

Автомобилите, проектирани преди 1925г., продължили да носят и двете емблеми – "Лаврин и Клемент" и "Шкода" – върху радиатора. Сами по-новите модели били отличени като Шкода. През 1928г. конструкторският отдел (състоящ се тогава от 35 души) излиза с моделите 4R и 6R 6-цилиндров редови. Техните двигатели имали един и същ диаметър и ход на буталото, мотавилки и клапани и други общи елементи като предавателна кутия, окачване и кормилно управление. На базата на тези шасита се сглобявали също малки обществени превозни средства.



Laurin & Klement - Škoda 110



Шаси на модел 420 Стандарт

Моделите 4R и 6R, въпреки всичко не представлявали повратна точка при конструкциите и не предизвикали значително покачване на продажбите.

През 1930г. заводът се преобразува в акционерно дружество за автомобилна индустрия - АСАП, 100% собственост на базираната в Пилзен Шкода. Целта на промените в структурата и персонала е да се увеличи броя на продаваните автомобили, компанията да заеме първо място сред местните автомобилни производители, да се увеличи износа и да се създаде търговска мрежа. Но това, от което компанията най-много имала нужда, било нов продукт.

Задачите не били малко и освен това се давала Голямата Депресия. През 1933г. в компанията работели 1550 души, което било едва 36% в сравнение с броя на работещите 3 години по-рано. Компанията произвела 1607 автомобили, което било с 50% по-малко в сравнение с 1932г. Въпреки това 1933г. се разглежда като повратна за Шкода. На пазара е представен моделът 420 Standard, с 4-цилиндров двигател и обем от 995куб.см., с мощност 20 к.с.. Революционната промяна е скрита в дъното на купето. Автомобилът се базирал на лека централна рама, отворена в предната си част, където да се постави двигателят.



Сградата на нов производствен завод, 11 февруари 1927г.



- 1927-На 20 май Чарлс Линдберг излита от Ню Йорк и прекосява Атлантика
- 1929-На 24 октомври цените на акциите на Ню Йорк-ската стокова борса се сриват
- 1933-На 30 януари Адолф Хитлер поема властта в Германия

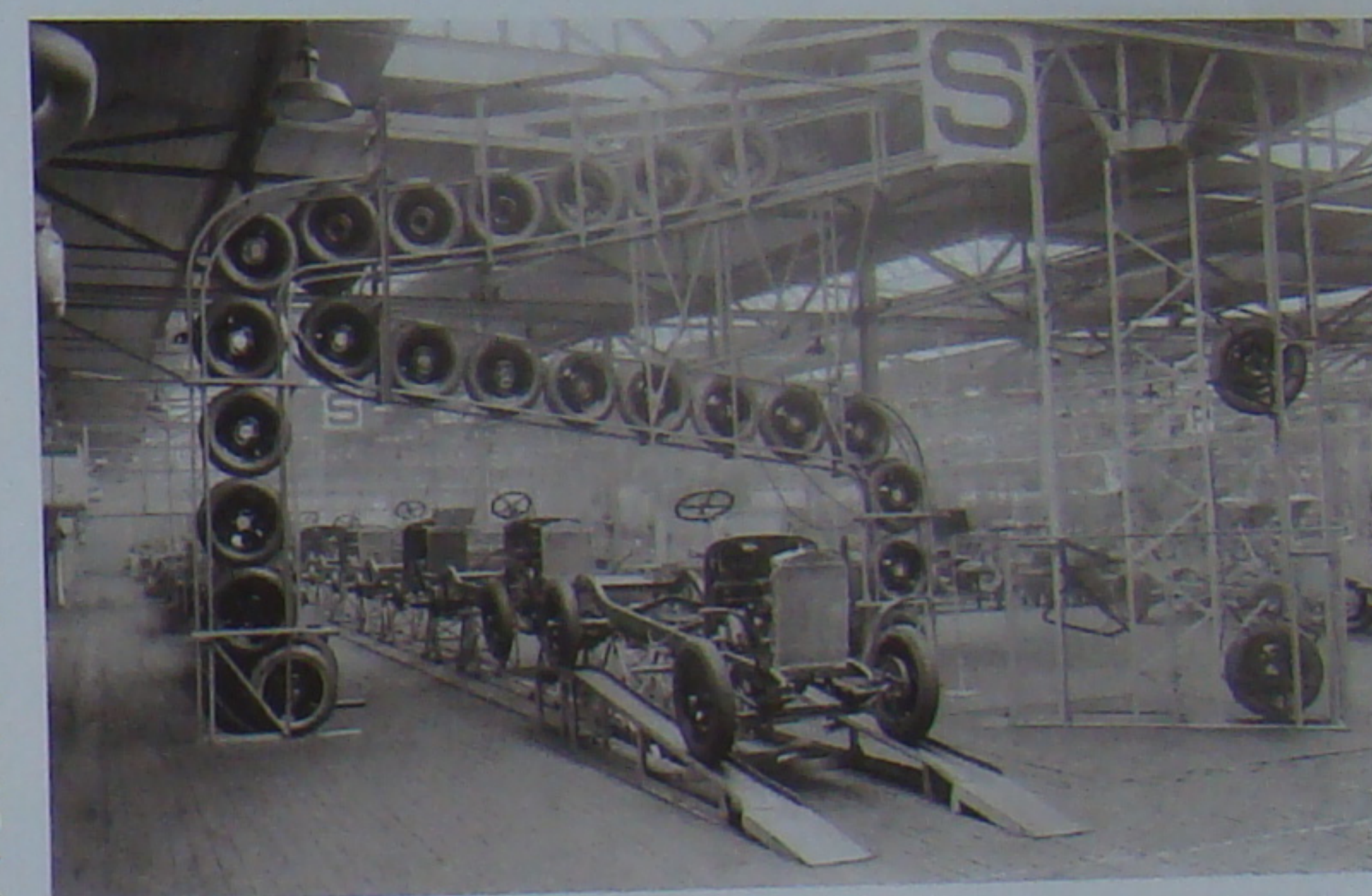
1926 – 1936



Шкода 422 (в ляво) и Шкода 420 (в дясно). Почти еднакви параметри, но въпреки това разлика от 250кг.

Много пъти подобрявана, тази концепция оцелява до 60-те години. Основна характеристика на това решение са понижените изисквания за издръжливост на усукване на купето, които значително допринасят за намаляване на теглото. За разлика от предходния модел 422, с почти еднакви параметри, тежак 1000кг, моделът 420 тежал само 750кг. Подобреният му наследник е Шкода 418 Популар с двигател с обем 903куб.см, мощност 18к.с. и тегло 650кг. Качествата на автомобила се потвърдили от студенти, които предприели пътуване от Прага до Калкута в Индия през 1934г. Те шофирали 15 000км за 4 месеца без никакви проблеми. Цената на роудстъра от 17 800 чешки крони била невероятна – същата била цената за мотоциклет с кош.

Цялата производствена линия на автомобилите в Млада Болеслав произлязла от модела Популар. Продажбите нараствали, както в страната, така и в чужбина. През есента на 1936г. Шкода заема първо място сред чешките производители, преди Татра и Прага. Изглежда розово бъдеще очаквало компанията.



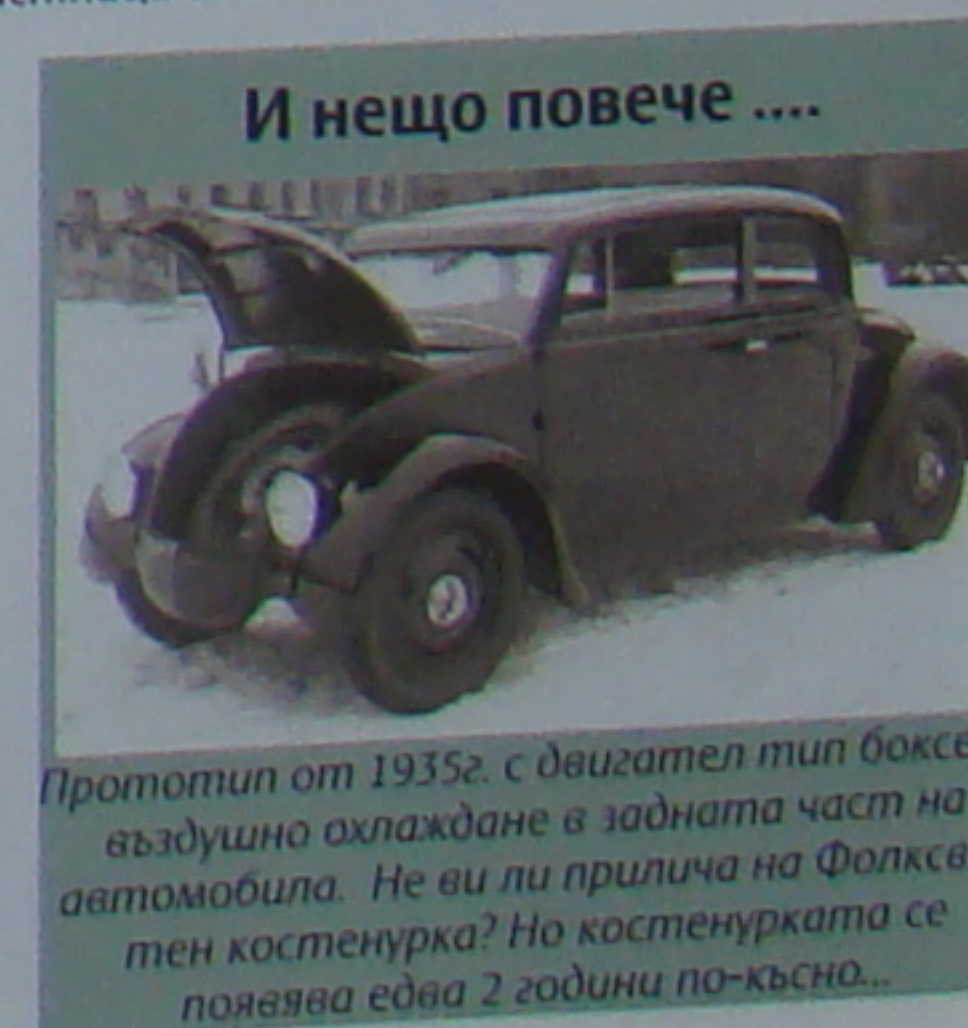
Производство на автомобили в ново монтажно хале



Пътешествието на 7 студенти до Калкута с 4 автомобиля Популар било трудно, но всички участници и автомобили се върнали невредими.



Шкода 645 от 1934г. все още върху шаси, тип "стълба". Новите модели се произвеждали със самонесеща рама.

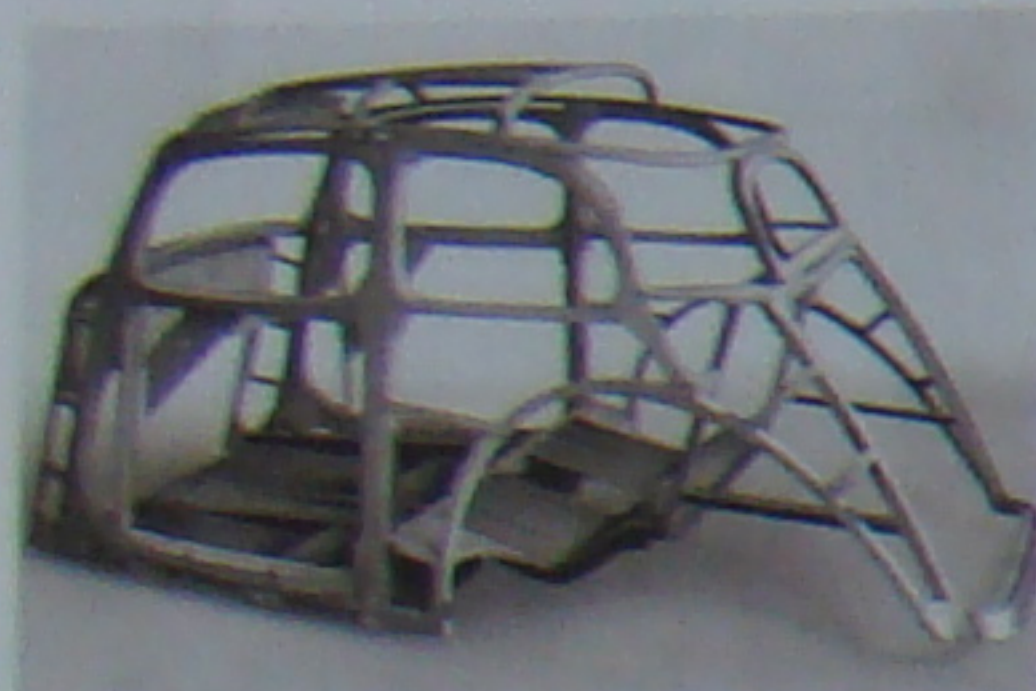


И нещо повече

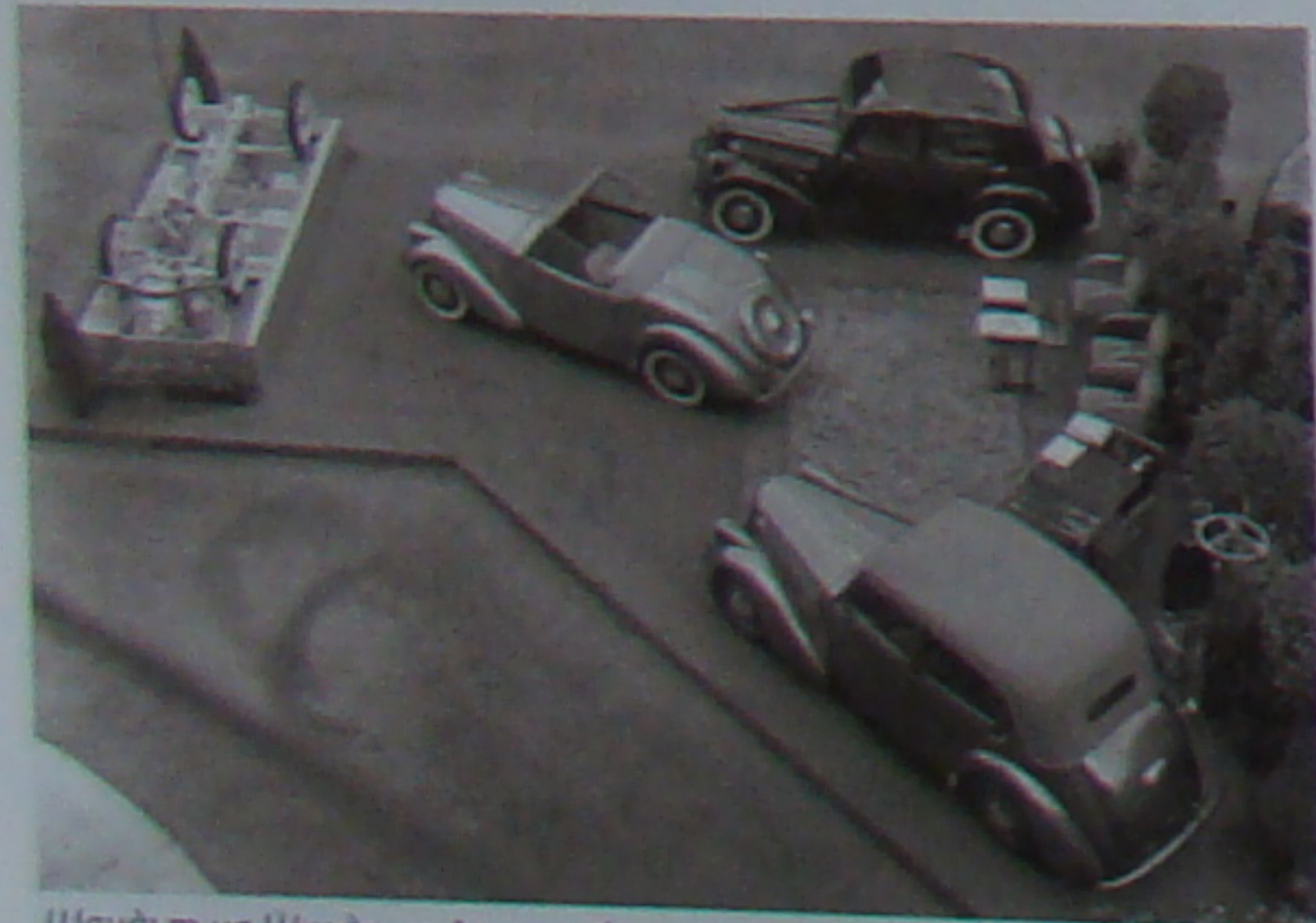
Прототип от 1935г. с двигател тип боксер с въздушно охлаждане в задната част на автомобила. Не ви ли прилича на Фолксваген костенурка? Но костенурката се появява едва 2 години по-късно...

Настъпва най-драматичният период в съвременната история на страната, въпреки че развитието, до което довежда той, е различно в сравнение с това в другите Европейски страни. Този период завършва през 1948 г., въпреки че някои биха казали, че неговият край настъпва чак през ноември 1989 г.

Благодарение на Популар, заводът в Млада Болеслав намира рецептата на успешната кола. След нея се появява Ралид, Фаворит и накрая Суперб, масови автомобили с централно шаси, задно предаване, SV и OHV двигатели с независимо окачване. Модерните каросерии на автомобилите се харесват не само от местните клиенти. През 1937 г. заводът изнася почти половината от 7000 произведени коли и представя своята продукция на автомобилните салони в Париж, Брюксел, Же-



Дървена структура и метални плоскости на каросерията на Популар



Щандът на Шкода на Автомобилното изложение в Париж през 1937 г.

нева, Загреб, Потсдам, Белград, Люблина, Буенос Айрес и Йоханесбург. Автомобилите Популар доказват своята надеждност в състезания като Рали Монте Карло през 1936 г., когато Зденек Пол и инж. Й. Хаусман завършват втори в своя клас. Някои велики обиколки с тези малки автомобили привличат обществения интерес. Ян Бретислав Прохазка обикаля света за 98 дни с Ралид. Съпрузите Скулина правят геройско постижение, прекосявайки Африка от Север на Юг, изминавайки 52 000 км. Господин Скулина се е научил да шофира точно преди старта... Франтишек Елстнер пропътува САЩ и Мексико с Популар, изминавайки 25 000 км. за 100 дни, връщайки се от последното си пътешествие до Аржентина малко преди окупацията на Чехословакия през 1939 г.

По време на окупацията заводът започва военен производствен, произвеждайки специални RSO трактори за руския фронт, проектирани и лично тествани от Фердинанд Порше в Млада Болеслав. Войната свършва на 9 май 1945 г., когато девет неизвестни самолета бомбардират града. От последвалия пожар заводът претърпява значителни щети.

На 24 юни, първият автомобил, произведен в мирно време, излиза от завода. Изглежда, че заводът и промишлеността като цяло, са изправени пред нов период на растеж. С някои малки



Търговското представителство на завода в Барселона



От африканското пътешествие на съпрузите Скулина

- 1939 г. Инвазията в Полша на 1 септември подпалва Втората световна война.
- 1945 г. Денят на победата, 8 май, слага край на войната в Европа.
- 1948 г. На 25 февруари комунистите вземат властта в Чехословакия.



Шкода Суперб OHV лимузина от 1939 г.



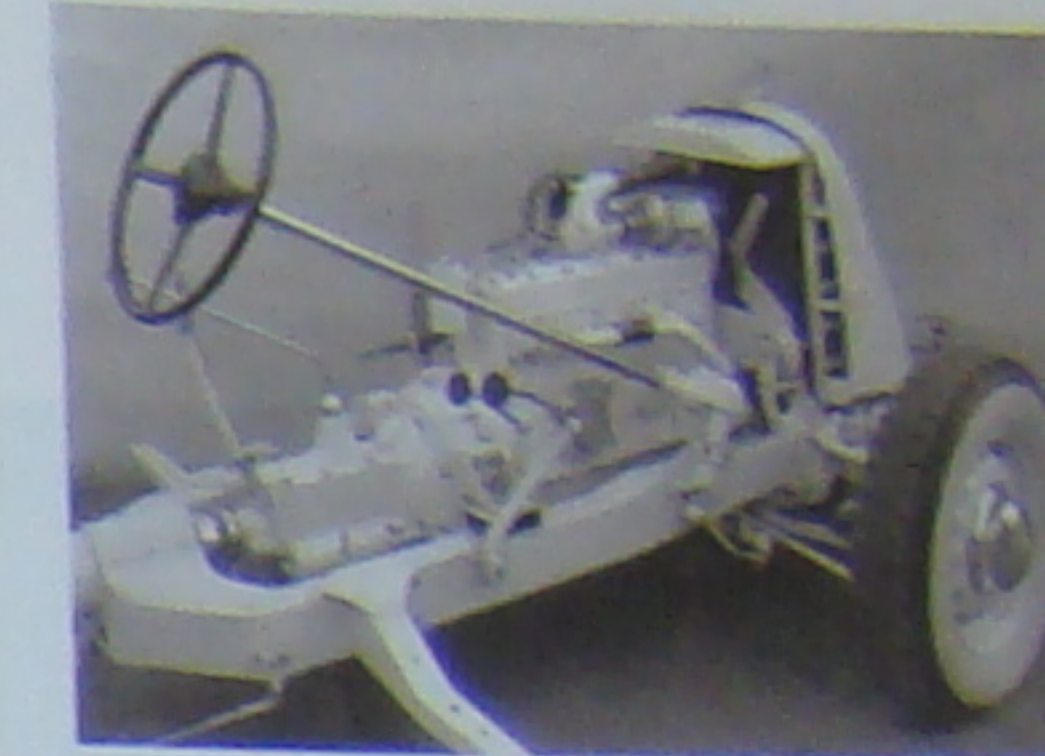
Шкода 206 и Ави-Фокер F VII-3M. Концернът притежава и Пражкия самолетен завод Авиа и чехословашката самолетна компания.

изключения, Чехословакия не претърпява големи поражения от войната. Национализацията на големите предприятия е последвана от планово управление на промишлеността и впоследствие на цялото общество, което постепенно потиска здравата конкуренция. През 1946 г. АСАП се превръща в АЗНП (Автомобилни заводи народни подник).

Браншовото министерство ограничава производството единствено до новата Шкода 1101, разрешено е и ограничено производство на автомобили Аеро Минор, а Татра има разрешение да произвежда само своя престижен модел 87, предназначен само за държавните власти. С това списъкът на чехословашките леки автомобили свършва.



Проспект на Шкода 1101



Предната част на шасито на шест-цилиндровата Шкода Суперб от 1937 г.



RSO тракторът има стоманени обръчи за кола вместо гуми



Снимка, направена в магазина на австрийски продавач скоро след войната



Дървен прототип на модернизирания Популар (тека и неосъществен)

Преди войната Чехословакия се числи към най-развитите индустриални страни. Промислеността печели от този актив още дълги години. Моторите Ява, камионите Татра, тракторите Зетор и автомобилите Шкода са отлични примери,

илилюстриращи този факт.

Автомобилите Шкода произлизат от предвоенния Популар, който претърпява някои косметични промени. Част от производството е преместено в две подразделения.



Проспект на Шкода 1102



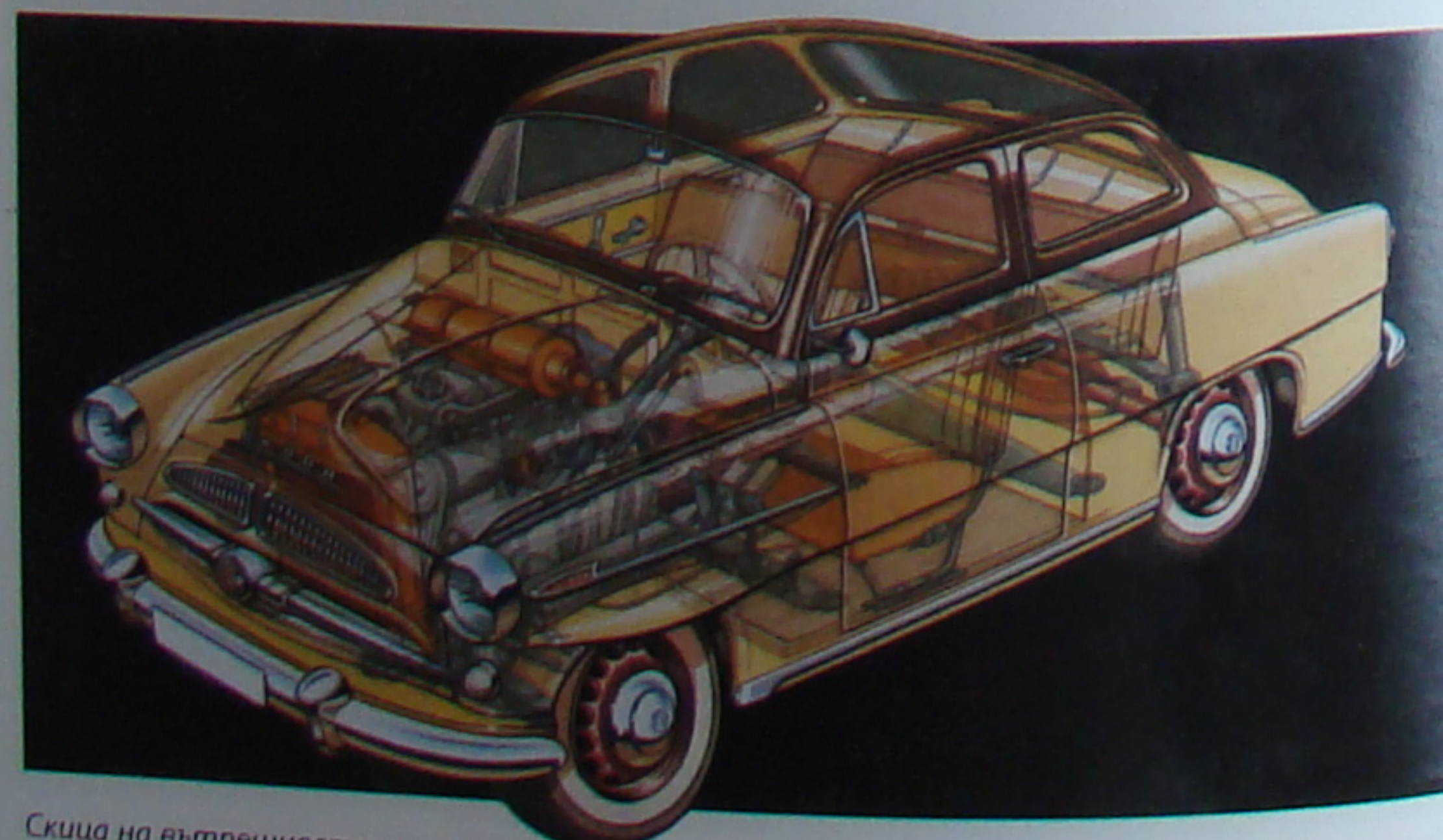
Шкода 1200



Таблото на Шкода 1200 от проспекта



Шкода Суперспорт



Скица на вътрешността на Шкода 440

Двуместни и четириместни Шкода 1101 се произвеждат по това време в Млада Болеслав, роудстъри в Квасини и линейки във Врхлаби. Следва модел 1102, най-често във версия с четири врати. През 1952 г. той е заменен от Шкода 1200 седан със стоманена каросерия с пет места и двигател 1221куб. см.

Началото на 1950-те е един от най-лошите периоди не само за цялото общество, но и за автомобилната промишленост. През 1951 г. производството на пътническия Татра 600 и високопородимия Татра 805 е временно преместено в Млада Болеслав, поради разширяване на военното производство в автомобилния завод Татра, което напълно запълва ограничения му капацитет.

Например, заводът произвежда 1886 броя от роудстърите S1101, а продава само три в страната. Останалите автомобили се изнасят, също както и четириместните, които се изнасят за Австралия. Според статистиката, през 1953 г. в Чехословакия са продадени 3553 леки автомобили, от които само 53 на частни купувачи.

Качествените автомобили са добре дошъл източник на силно желаната чуждестранна валута. И точно по тази причина трябва да се проектира нов вид кола.

В Млада Болеслав разполагат с компетентни конструктори, много от които все още имат опита от Първата Република. През 1955 г. техните усилия дават резултат, новата Шкода 440 с че-

- 1949 г. На 4 април е създадена Организацията на Северноатлантическия договор (НАТО)
- 1952 г. Емил Затопек печели състезанията на 5000 м, 10 000 м и маратона на Олимпийските игри в Хелсинки
- 1957 г. На 4 октомври Спутник 1 става първият изкуствен сателит, обиколил Земята

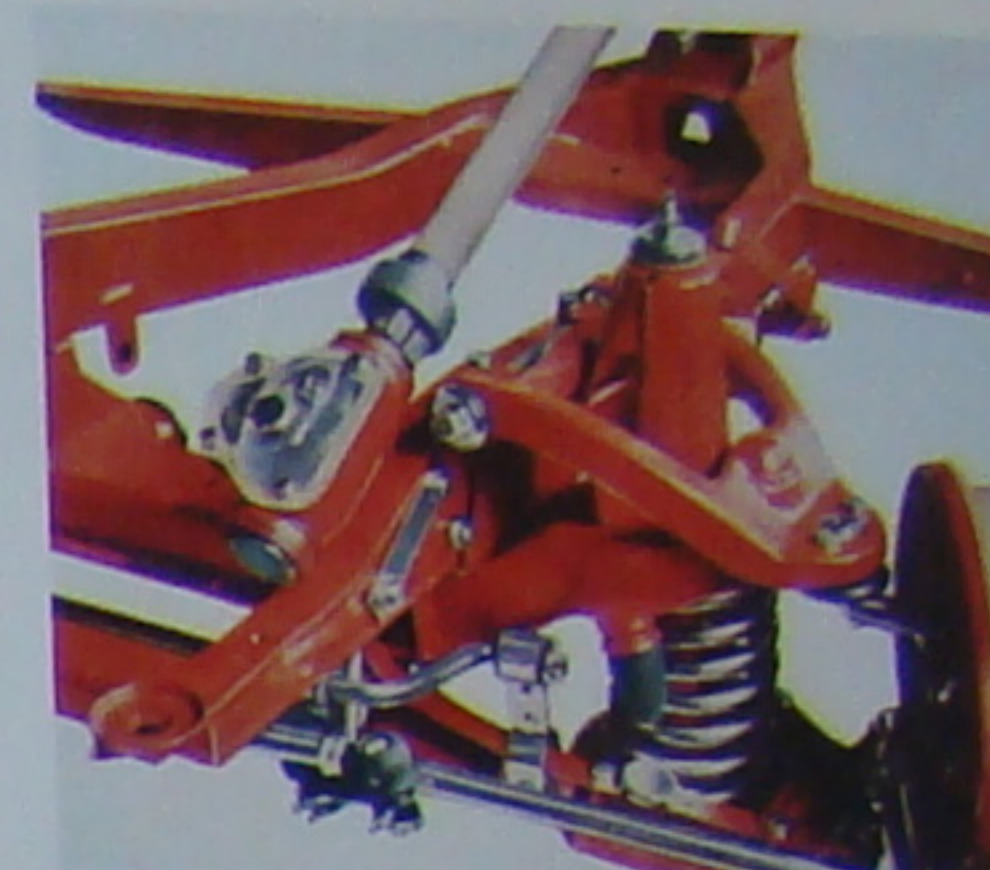


THE OCTAVIA WILL AFFORD THEM A MILLION'S WORTH OF PLEASURE

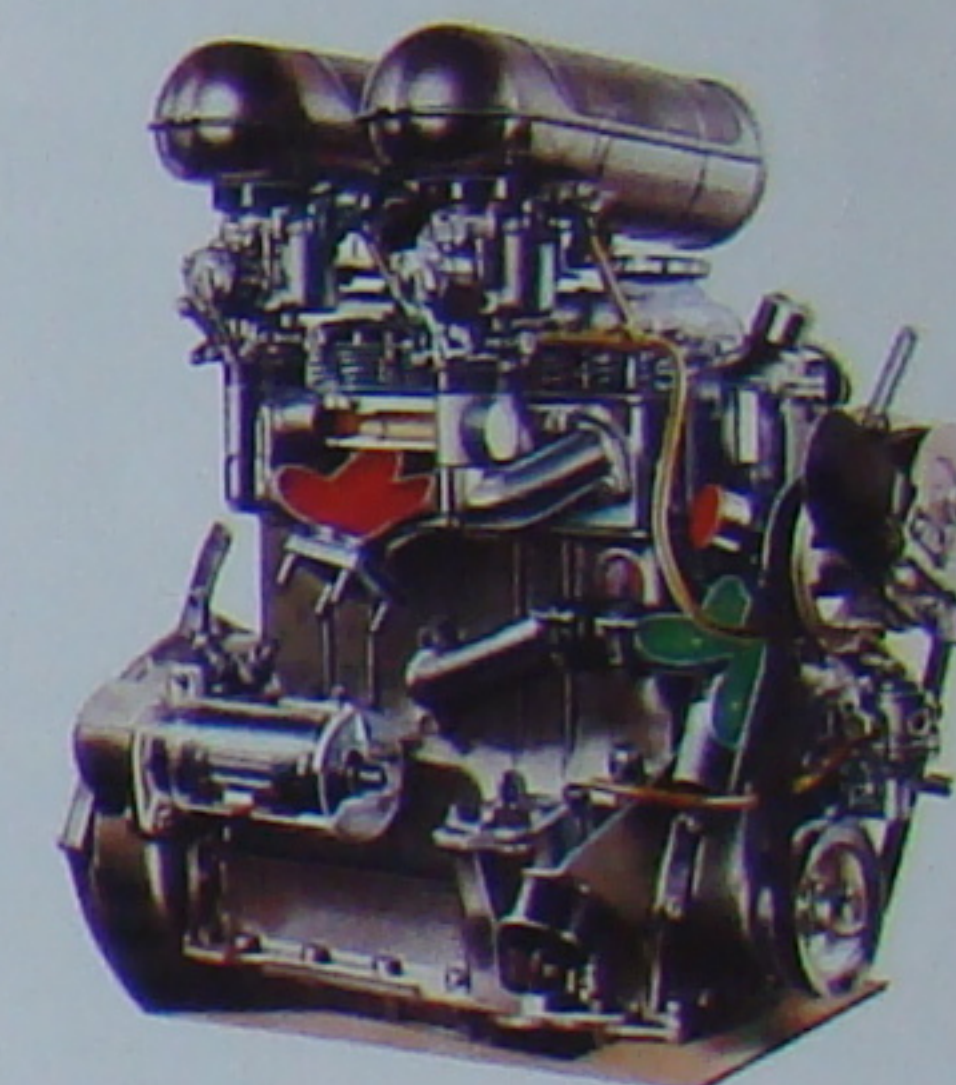
Шкода Октавия от проспекта за Англия: "Октавия ще им предложи удоволствие за милиони"

тири-цилиндров двигател, 40 к.с., като почти 80% от частите са идентични с тези на нейния предшественик, модел S1102. Нейната цена е 27 450 крони, а средната работна заплата тогава е 1 200 крони. Тя е съпътствана от спортната открита 2 + 2 Шкода 450, произвеждана в Квасини. Тя е снабдена с мек платнен покрив или подвижен твърд покрив и принадлежи към най-привлекателните коли в своя клас. Интересът към нея е изключителен, както в страната, така и в чужбина, а търсенето надвишава капацитета

на производствената линия. През 1959 г. предната ос е променена и снабдена със спирални пружини и телескопични амортизатори. Това е осмата (и последна) модификация на оригиналния Популар и по тази причина заводът сменя името на колата на Шкода Октавия. Малкият S450 автомобил съответно става Шкода Фелиция. Третата версия е Шкода Октавия Комби, произвеждана между 1961 г. и 1971 г. Тя се изнася в много страни по целия свят. В Чили дори е изградена монтажната линия за нея.



Нова предна ос за Шкода Октавия от 1959 г.



Двигателят на Шкода Фелиция



Сглобяване на Октавия Комби в Чили



Шкода Фелиция



Състезателната Шкода 1100 2xOHV от 1958 г., достигаща максимална скорост от 200 км/ч



И нещо повече

През 1966 г. в Нова Зеландия започва производството на автомобили Трека с шасито и двигателя на Шкода Октавия



Прототипът от май 1956 г. все още е далеч от окончателния дизайн



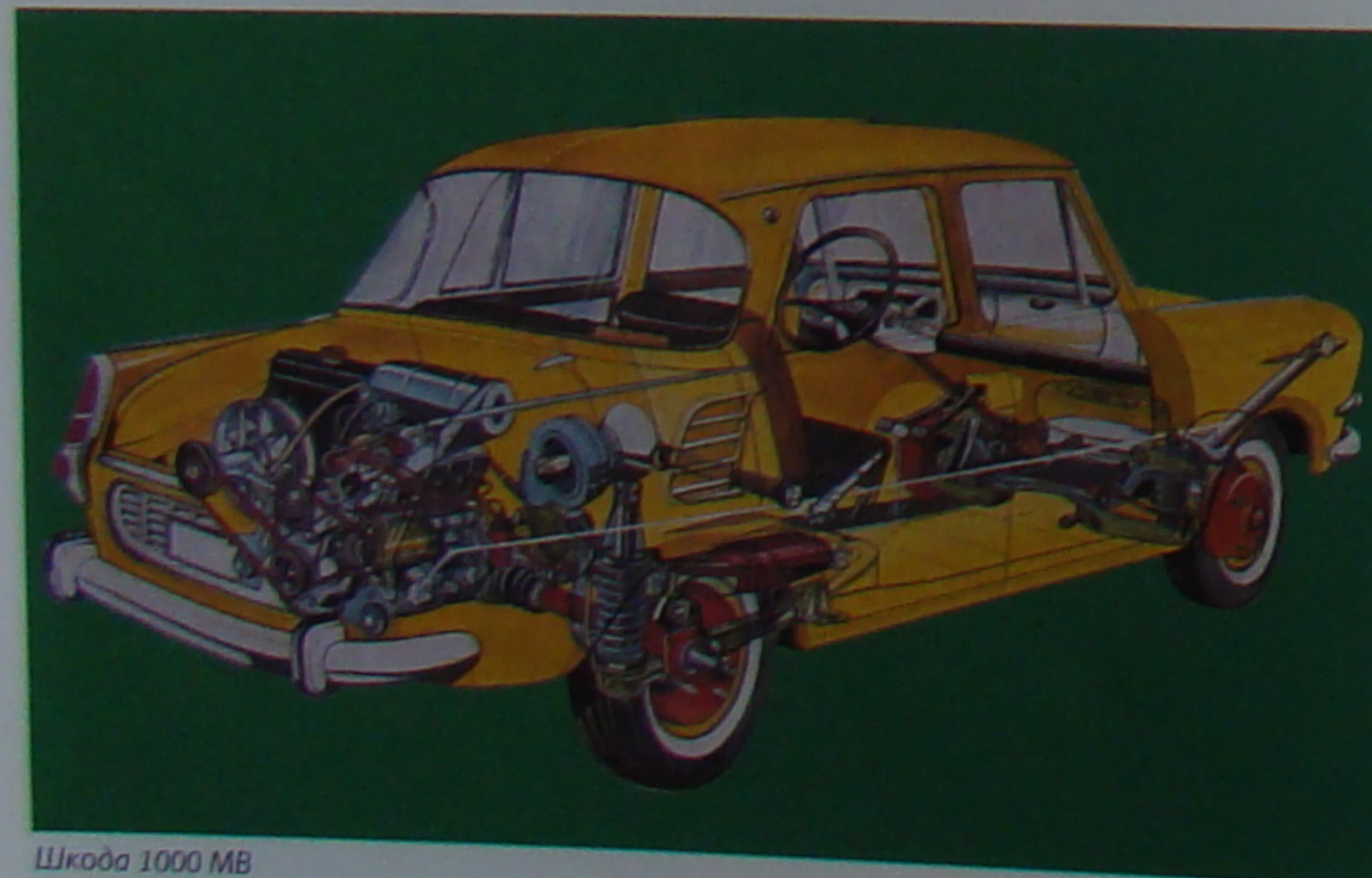
Прегледът на каросериите на автомобилите показва, с кого се сравнява заводът



Първа версия на прототипа от 1959 г.



Прототип Шкода 990 – Фаворит



Шкода 1000 MB

Скоро след пускането на Шкода 440 започва разработването на нов народен автомобил. Висшите партийни власти решават, че производството трябва да нарасне от десетки броя на ден на стотици. Това означава да се построят нови производствени мощности и да се конструира съвсем нова кола. Направени са тестове на всички разновидности, включително с преден двигател, със задно разположен двигател, с течено охлаждане, с въздушно охлаждане, с предно и задно предаване. Новата кола е определена за четири-местен автомобил с чисто тегло около 700 кг. и разход на гориво, непревишаващ 7 литра на 100 км.

Резултатът е седан със самоносеща стоманена каросерия, 988 куб. см, задно разположен двигател с мощност 30.9 kW (42 к.с.) и задно предаване. Той се появява през 1964 г. под името Шкода 1000 MB. Чуждестранните специализирани списания заслужено оценяват колата, тъй като тя е сравнима с най-добрите си европейски конкуренти в този клас. А притежава и нещо повече. Блокът на нейния четири-цилиндров двигател с течено охлаждане е направен посредством технология на отливане на алуминий под налягане, което за времето си е рядкост в Европа. След обработката блокът тежи само 9.6 кг и се използва за всички четири-цилиндрови Шкоди през следващите 40 години. Ако я нямаше Желязната завеса, напълно заслужената международна известност щеше да бъде много по-голяма. Но сред експертите се знае повече. Инженери от Шкода дават своя принос за конструирането на същия двигател за Рено 16, което се появява на пазара през 1965 г.



Алуминиеви отливки на блока

- 1956 г. В Илинойс е открит първият ресторант Макдоналдс.
- 1961 г. На 13 август започва строежът на Берлинската стена – символът на Студената война.
- 1963 г. На 22 ноември президентът на САЩ Джон Ф. Кенеди е застрелян в Далас.



През 1964 г. заводът в Млада Болеслав разполага с много модерни автомобилни съоръжения

Строителството на новия завод за новия автомобил започва през 1960 г. и при завършването му през 1964 г. той се нарежда сред най-модерните заводи в Европа. Технологичното оборудване идва от 134 производителя от 14 страни, като дневният производствен капацитет се покачва от 120 на 600 коли. Млада Болеслав отново има добра стартова позиция. А има и качествен продукт. По това време много автомобилни заводи предлагат автомобили със задно разпо-

ложен двигател – например VW, Фиат, Рено и Симка са само най-известните.

За разлика от класическото решение с двигател отпред и задно предаване, тази концепция е около 10% по-евтина. За компенсация на това, при нея на практика няма възможност за варианти на каросерията, освен спортно купе (няма модели комби или пикап). По тази причина Октавия Комби остава в производствената програма.



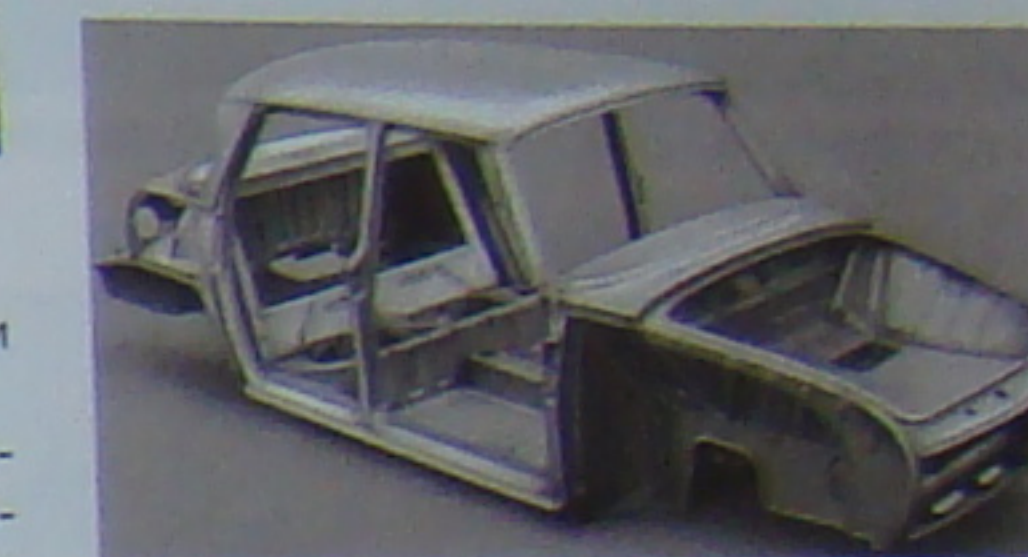
Прототипът на комби то ясно показва огромния товар на задната ос на напълно натоварена кола. По тази причина тя не влиза в производство.



Типична картина от Чехословакия от 1964 г.



Производствените линии и цехове са снабдени с 11 км висящи конвейери



Рамката на самоносещата каросерия на Шкода 1000 MB



Раждането на автомобиля включва 15 000 операции



Шкода 1100 MB де Лукс (1966 г.)

И нещо повече



Частично несглобени автомобили в контейнери за транспортиране до чуждестранни пазари.

1965 – 1975

Все още със задно разположен двигател



Шкода Формула 3 с двигателя на Шкода 1000 MB достига мощност от 90 к.с. и максимална скорост от 200 км/ч



През 1968 г. започва производството на Шкода 1203



В началото на 1970-те вече се обръща внимание на нивото на пасивната безопасност. Шкода 100 при краш тест



Пожарът избухва на 12 август 1969 г. и се разпростира на територия от 24 000 кв.м.



Първият модел на Шкода 110 R Купе в мащаб 1 към 10

През 1966 г. Шкода 1000 MB претърпява малка козметична корекция и година по-късно се появява на пазара като Шкода 1100 MB с двигател, увеличен до 1107 куб. см.

В Квасини подготвят купе. Във Врхлаби се работи върху проект за малък товарен автомобил с полезен товар от 1000 кг, който липсва на пазара.

През 1969 г. седан каросерията претърпява козметична промяна, след което колата се появява с ново име – Шкода 100 или 110. Нейното производство започва през есента на 1969 г. Малко преди това заводът е засегнат от пожар, който продължава три дни преди пълното му овладяване. Освен другите зони, той унищожава и цех с 600 автомобиля, където на две смени работят 900 човека. За щастие, пожарът избухва в празничен ден и по тази причина няма жертви.

В края на 1970 г. заводът започва производството на луксозната Шкода 110R Купе с две врати. Това е успешна кола, която повишава интереса навсякъде, където се изнася Шкода.

Втората половина на 1960-те е белязана от умерено политическо разведвяване, водещо към Пражката пролет на 1968 г. Тези събития водят до по-оптимистична перспектива за автомобилната промишленост. Това изисква съвсем нови видове коли с 1250 – 1500 куб. см ОНС двигатели. Преден двигател и задно предаване биха дали възможност за различни видове каросерии. Това би решило проблема на Шкодите със заден двигател и нещо повече, по-силният двигател означава по-добри динамични характеристики и удобство. Дизайнът на каросерията е възложен на Джорджето Джиуджиаро, който предлага много атрактивен дизайн. Всички важни параметри

- 1968 г. Съветската окупация на Чехословакия потушава Пражката пролет на 21 август.
- 1969 г. Нийл Армстронг стъпва на луната: "Една малка крачка за човека и една огромна крачка за човечеството"
- 1973 г. Първата петролна криза през есента; цените на петрола се увеличават четири пъти



Автомобили, очакващи да бъдат изпратени на търговците



Звездата на завода, норвежеца Джон Хаугланд, се числи към европейския елит. Тази снимка от началото на 1970-те е направена на Рали RAC (Крапски Автомобилен Клуб на Великобритания).

за успешна кола са изпълнени, но за съжаление проектът с работно име Шкода 720 е прекратен.

В Чехословакия автомобилните спортове са традиционно много популярни, без значение на политическата ситуация, което инициира конструирането на спортната кола Формула 3. Няколко са произведени в АЗНП Шкода и за пръв път се появяват на състезание в Бърно през 1965 г. Скоро след това започва разработването на новите седани. Тяхната цена е относително достъпна и те започват все по-често да се появяват на

спортни мероприятия, повишавайки по този начин техния стандарт от организационна гледна точка.

През 1975 г. заводът създава състезателната кола Шкода 130RT, заимствана от Шкода 110R Купе. Без съмнение по това време това е най-успешната европейска спортна кола в клас до 1300 куб. см, ожесточено преследваща дори значително по-силни съперници. Година по-късно този факт се потвърждава и от състезателната модификация на 130.



Едномилонната Шкода със заден двигател е произведена на 29 август 1973 г.



Шкода 110 R Купе



Прототип на невидялата бял свят Шкода 720 с каросерия, конструирана от Джиуджиаро и ОНС 1500 cc двигател, която е един пропилан шанс



Прототипът на Купе UVMV 1100 GT от 1971 г. върху шаси на Шкода 110

1965 – 1975

И нещо повече

ŠKODA
120 LS



След окончателното прекратяване на Шкода 720, на дневен ред идва чехословацко – източно германска кола. Шасито и двигателят със скоростната кутия трябва да са съвместно дело, докато всяка от двете страни трябва да конструира своя собствена каросерия. Дизайнерът на чешката каросерия отново е поверен на Джилджичаро. Този дизайн, обаче, по някакъв начин изостава от този на Шкода 720. Първият прототип с двигател с 1100 куб. см е създаден през есента на 1972 г., но напредването е бавно. След осем години съвместната кола е изоставена, след като ГДР официално обявява, че се оттегля от проекта, поради липса на средства.

През 1971 г. АЗНП започва подготовката на нова кола, въвеждайки радикални промени. Шкода 105/120 е представена през септември 1976 г. Тя притежава по-просторна каросерия, качествена антикорозионна защита, по-голям багажник, по-удобен интериор и на практика същия заден двигател.

За по-добро разпределение на теглото радиаторът е поставен отпред, което означава, че уни-

кално количество охладител, 13 литра, е поставено до 1.2-литровия двигател. Водната помпа трябва да е с капацитет от 5500 литра на час.

През следващите години заводът продължава да модернизира колата. Тя е снабдена със зъбна рейка и пиньон, задна ос, скоростна кутия с пет скорости, по-малки, 13-инчови колела, намалено количество хром, повишено количество пластмаса, увеличен капацитет на двигателя до 1289cc, но възможностите на продукта остават на практика непроменени. В продължение на 15 години след 1976 г. са произведени различни модификации на една и съща кола: Шкода 105 S, L, GL, SP, Шкода 120, L, LE, GL, LS, GLS, LX, Шкода 125 L, 130L, GL, Шкода 135 L, GL и накрая Шкода 136L и GL.

През 1981 г. глътка свеж въздух е появата на Шкода Гард, купе с две врати от Квасини, която заменя предишната Шкода 110 R Купе.

Автомобилите Шкода се продават много добре във Великобритания, Скандинавия, полустров, Белгия, Холандия, Гърция и дори Коста Рика. Шкода 105 е по-евтина от Ситроен 2CV в Англия и дори най-яростните критици признават, че двете коли са абсолютно несравними от гледна точка на удобство и оборудване. От гледна точка на тяхното поведение в мокри и заснежени условия, автомобилите Шкода превъзхождат дори много по-скъпите коли. В Англия колите Шкода се продават от 220 търговци и през 1987 г. те продават 17 000 автомобили Шкода.



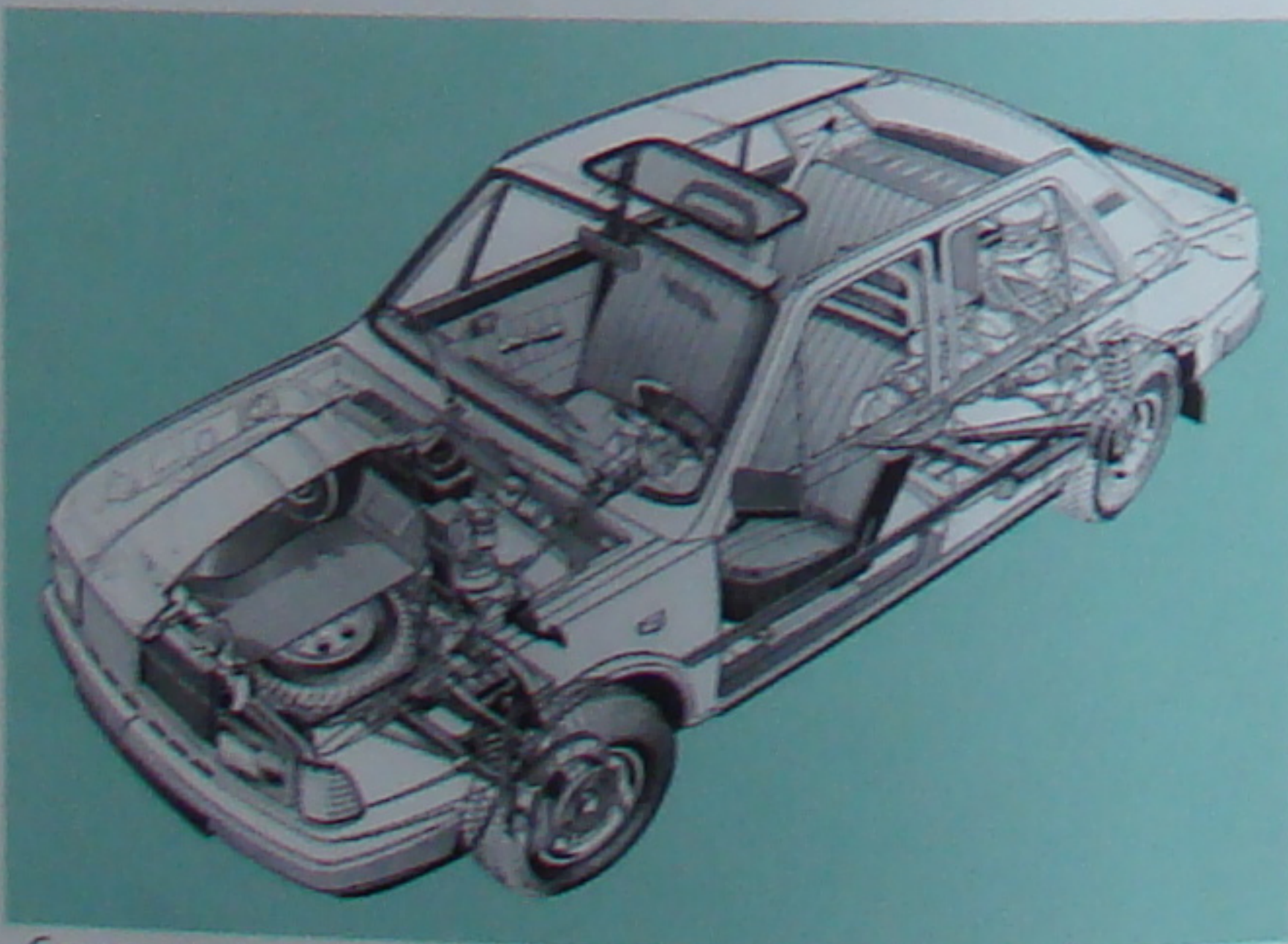
Шкода Гард, произвеждана от АЗНП Квасини



Предварително представяне на Шкода 120, организирано от списание Свет Мотору. Автомобилът изминава 30 000 км за 30 дни.



За производството на новия модел в Млада Болеслав са изградени нови пресоващи и бояджийски цехове



Скица на вътрешността на модернизираната Шкода 120 седан

- > 1978 г. На 25 юли, в Англия се ражда Луис Браун, първото бебе заченато in vitro.
- > 1980 г. Създадена е полската Солидарност, опонентът на комунистическия режим.
- > 1981 г. На 12 август е създаден първият персонален компютър на IBM.



Модернизирането на колите Шкода включва, освен останалото, по-добре изглеждаща решетка на радиатора, Гард получава ново име – Ралид



Прототипът на Шкода Фуронет, конструиран в Братислава Мотор Уъркс, който не ели-за в серийно производство



Шкода Ралид кабриолет. Произведени са общо 22 автомобила, отчасти в немската компания Хайнцингер, отчасти в чешката компания Металекс



Състезателната Шкода 130 RS от 1977 г.



Шкода 130 RS и заводския екип, представил се успешно на Рали Монте Карло през 1977 г.

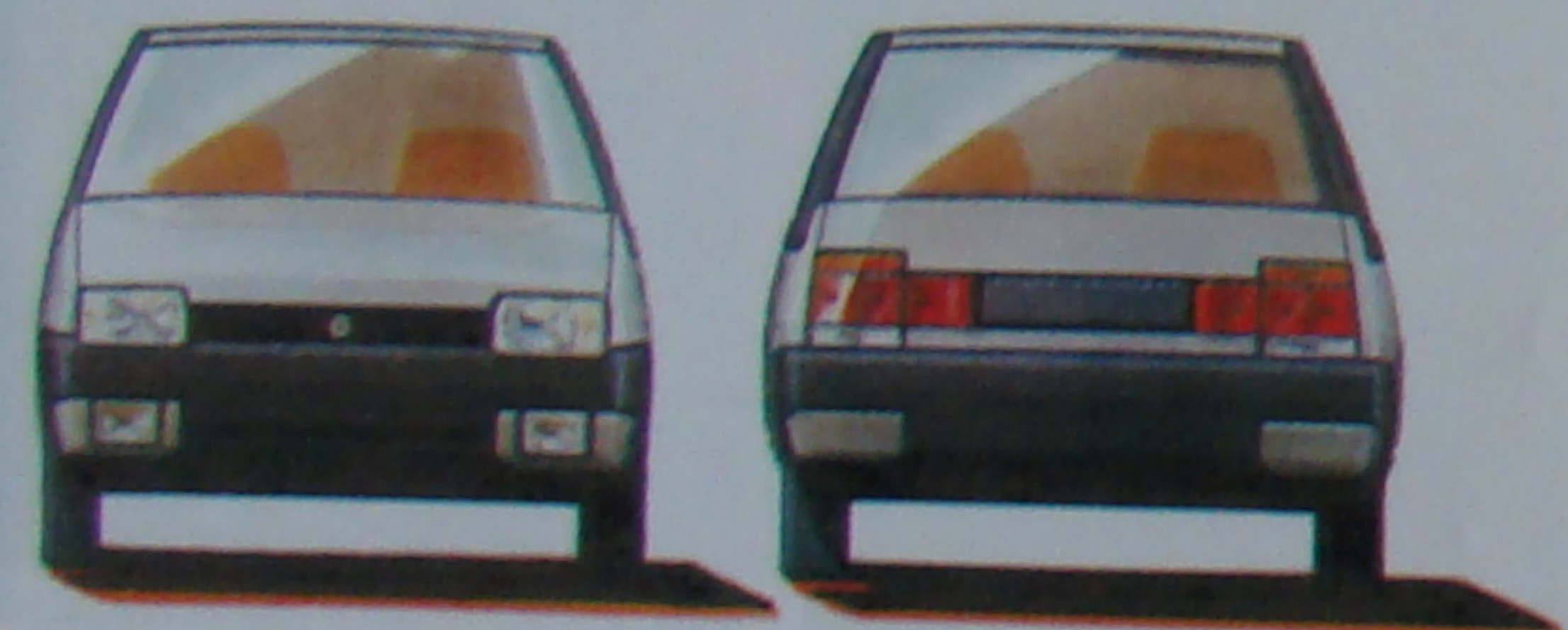


И нещо повече

Англичанинът Тони Дикинсън създава кола, наподобяваща Шкода 130 за състезанията Супер Салуус. Нейният F2 монопостен двигател е с мощност от 231 kW (315 к.с.)



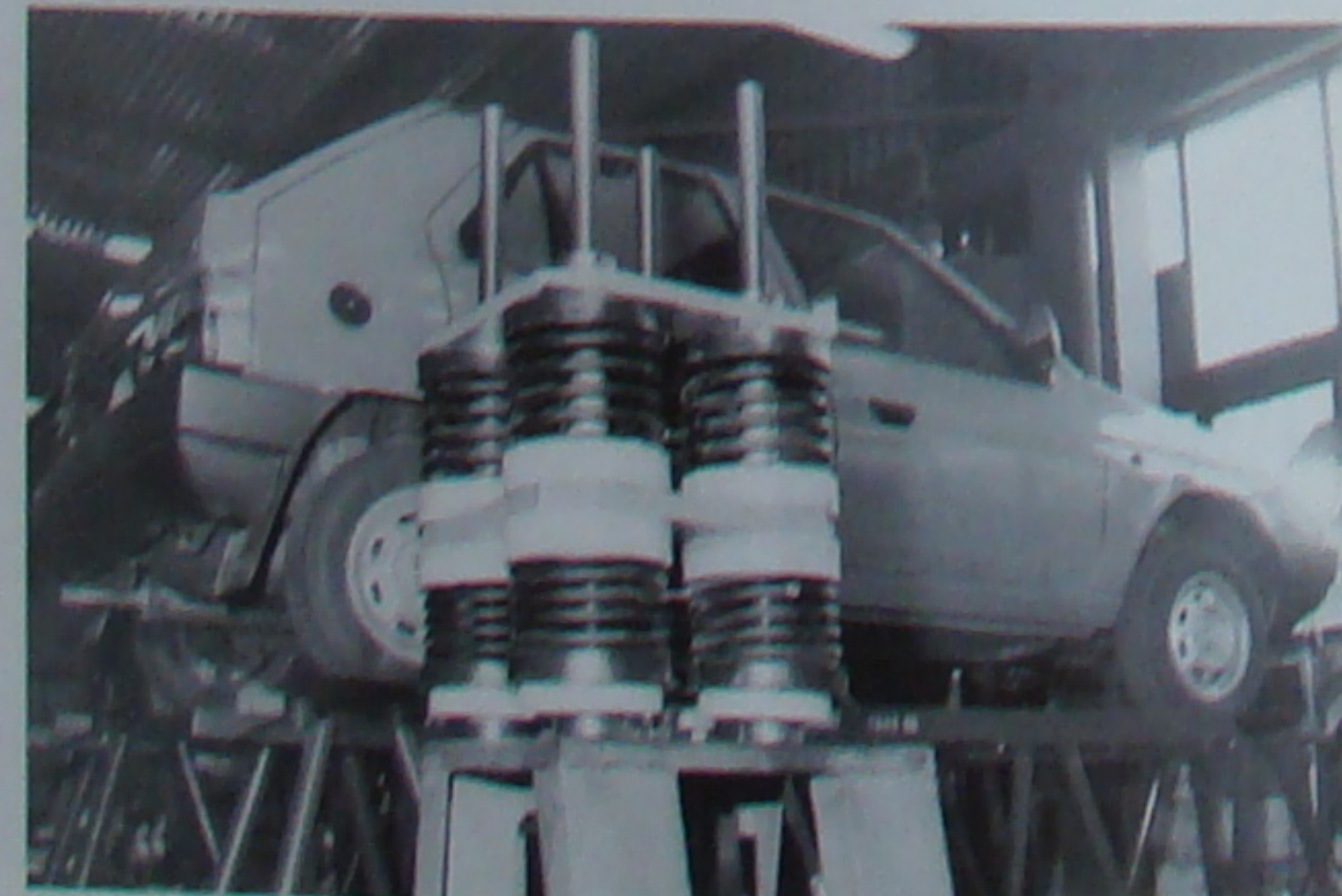
Предшественикът на Фаворит от гледна точка на каросерията, конструиран в АЗНП през 1981 г.



Първите скици на колата на Берноте, която по това време има само кодовото наименование S 781



Нуцио Бертоне (в средата) с прототип



Тестовите на новата кола преминават толкова скоростно, колкото никога преди в АЗНП



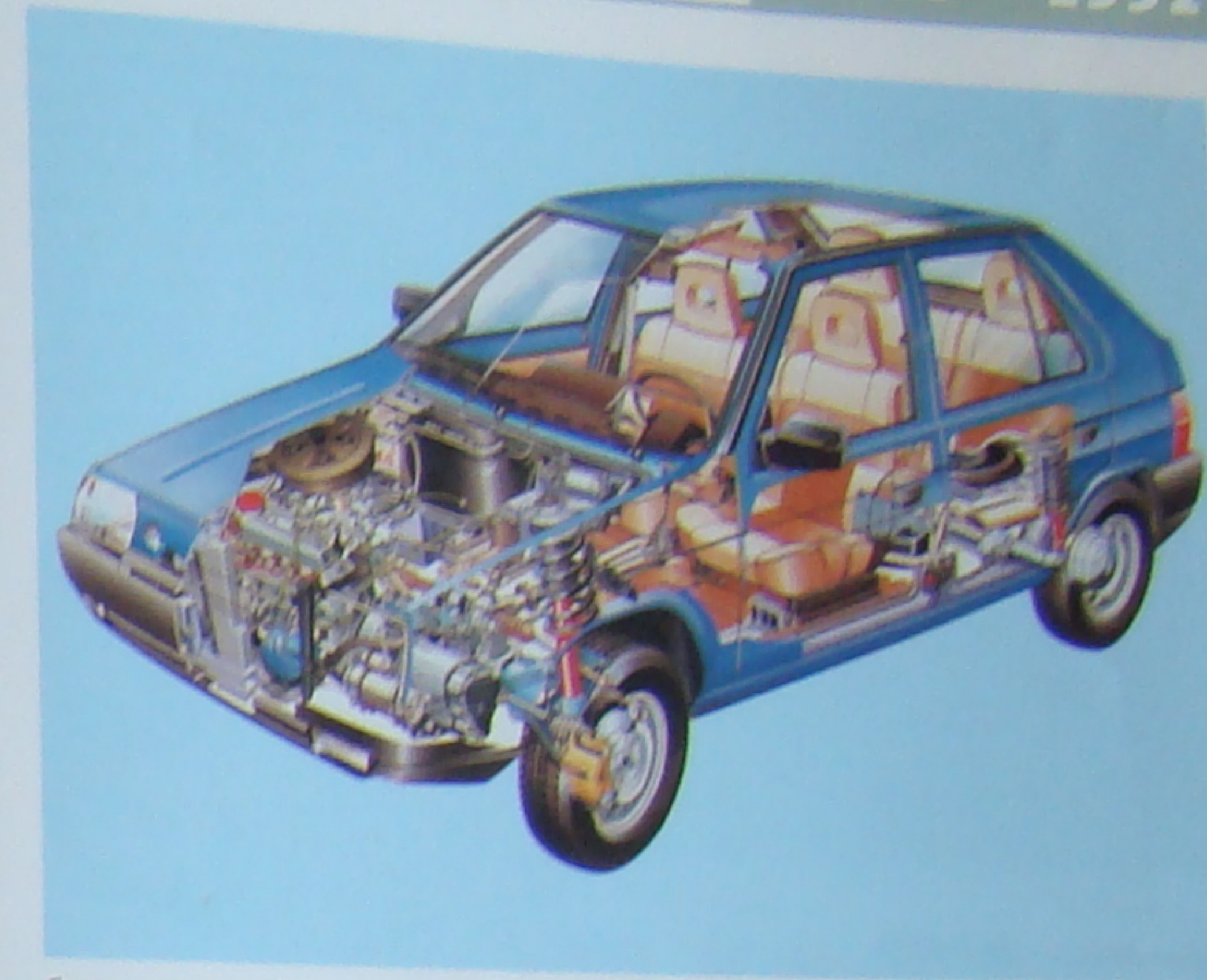
Снимка на замаскирана кола, направена през зимата на 1986 г. от ловец на прототипи

Автомобилът със задно разположен двигател вече е остаряла и рядкост в Европа. Въпросът не е в това, че АЗНП не е запознат с последните тенденции, а по-скоро, че в периода на социализма няма производител, който може да взема самостоятелни решения за своето бъдеще, за производствената програма и развитието на инвестициите.

Промяната идва едва след като се появява заплаха от спадане на интереса на чуждите пазари и по този начин – намаляване на притока на чуждестранна валута. В тази връзка през втората половина на 1982 г. е приета Резолюция на правителството No 282, разпореждаща новата Шкода да бъде завършена до 30 юни 1985 г., а производството да бъде стартирано през 1987 г. Резолюцията на правителството посочва, че каросерията на колата трябва да бъде конструирана от италиански конструктор. За радост изборът попада на Нуцио Бертоне.

Новият модел има добре изглеждаща каросерия, изцяло алуминиев преден двигател и предно предаване. Освен основния хечбек, Бертоне конструира и комби. Разработката, обаче, включва и компромиси – и двете каросерии, например, трябва да имат еднакви пети врати, тъй като няма достатъчно средства за друга матрица.

- 1983 г. На 4 октомври Ричард Нобъл поставя нов рекорд за скорост на земя от 1047,26 км./ч.
- 1985 г. През март Михаил Горбачов е назначен за Генерален секретар на КПСС.
- 1989 г. Каdifената революция премахва комунистическия режим в Чехословакия.



Скица на вътрешността на Шкода Фаворит 136



Производството на Шкода Форман 136 LS започва през 1990 г.



Подписването на договора за бъдещето на завода: Министърът на промишлеността Ян Врба (ляво) и Карл Хан, председател на борда на директорите на VW Груп (дясно)



Третата версия е Шкода Пикап, чието производство започва през 1991 г. в Квасини



Фаворит на Нюрбьргринг през 1990 г. Двигателят е 1500 куб. см със 6-степенна скоростна кутия



Купето така и не влиза в производство

tuv CERT ZERTIFIKAT

Die TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V. bescheinigt hiermit, daß das Unternehmen SKODA AUTOMOBILY A.S. Werk TPH Mladá Boleslav Tschechische Republik für den Geltungsbereich Produktion und Montage von Motoren und Aggregate, Produktion von Luft- und Schmelzenergie, ein Qualitätssicherungssystem eingeführt hat und anwendet.

Durch ein Audit, Bericht-Nr. J47738 wurde der Nachweis erbracht, daß die Forderungen der DIN ISO 9002 / EN 15467 erfüllt sind.

Dieses Zertifikat ist gültig bis Juli 1999.

Zertifikat-Registrierungs-Nr. 01594615

Beitrag von TÜV RWTÜV

Удостоверението за качество от 20 януари 2004 г. Шкода се насочва в правилна посока

В медиите се появяват спекулации, че Шкода ще стане монтаж завод. Това са безпочвени спекулации. Фаворит е продукт, който може да послужи за добра основа в краткосрочен план, но основното, което трябва да се промени е качеството. В същото време, се подготвя и нейният наследник, съвсем нова кола от нисък – среден клас. В началото на януари 1994 г. Шкода получава удостоверение за производство на двигатели и други видове монтаж по ISO 9002 – заводът е на прав път. През август същата година се появява модел Фелиция, произлизащ от радикално реконструирания Фаворит, от който вече са продадени един милион броя.



Фелиция с т.нар. малък камуфлаж, с който е тествана в редовния трафик през 1994 г.

Фактът, че Фелиция е точната кола, появила се в точния момент, се доказва от броя на продажбите. Освен изпитания 1.3-литров двигател от Млада Болеслав, под капака постепенно започват да се появяват и 1.6-литровият четири-цилиндров двигател и 1.9-литровият дизелов двигател на Фолксваген. Интересът, както в страната, така и в чужбина, надхвърля производствения капацитет. Немското списание Ауто Билд високо оценява колата, казвайки, че "Колата е малка, но достатъчно голяма, за да побере цялото семейство, всичко вътре е удобно и елегантно, като във Фолксваген." Търговците на Шкода са 200 по целия свят и две трети от производството се изнасят в 60 страни. При оповестяването на резултатите от допитване до потребителите, в което Фелиция е на първо място, BBC коментира: "Каква е разликата между Шкода и другите коли? Шкода е по-добра!"

В средата на февруари 1995 г. са положени основите на завода за производството на нова кола от нисък – среден клас. Точно до него, започва строителството на нов бояджийски цех, а заводът във Врхлаби е модернизирания по същия начин. Средствата, инвестирани в завода от страна на Фолксваген Груп, възлизат на 20% от общите чуждестранни инвестиции в Република Чехия, а износът достига 4.2% от общия износ на Чехия. Заводът явно се променя.



Шкода Фелиция GLXi



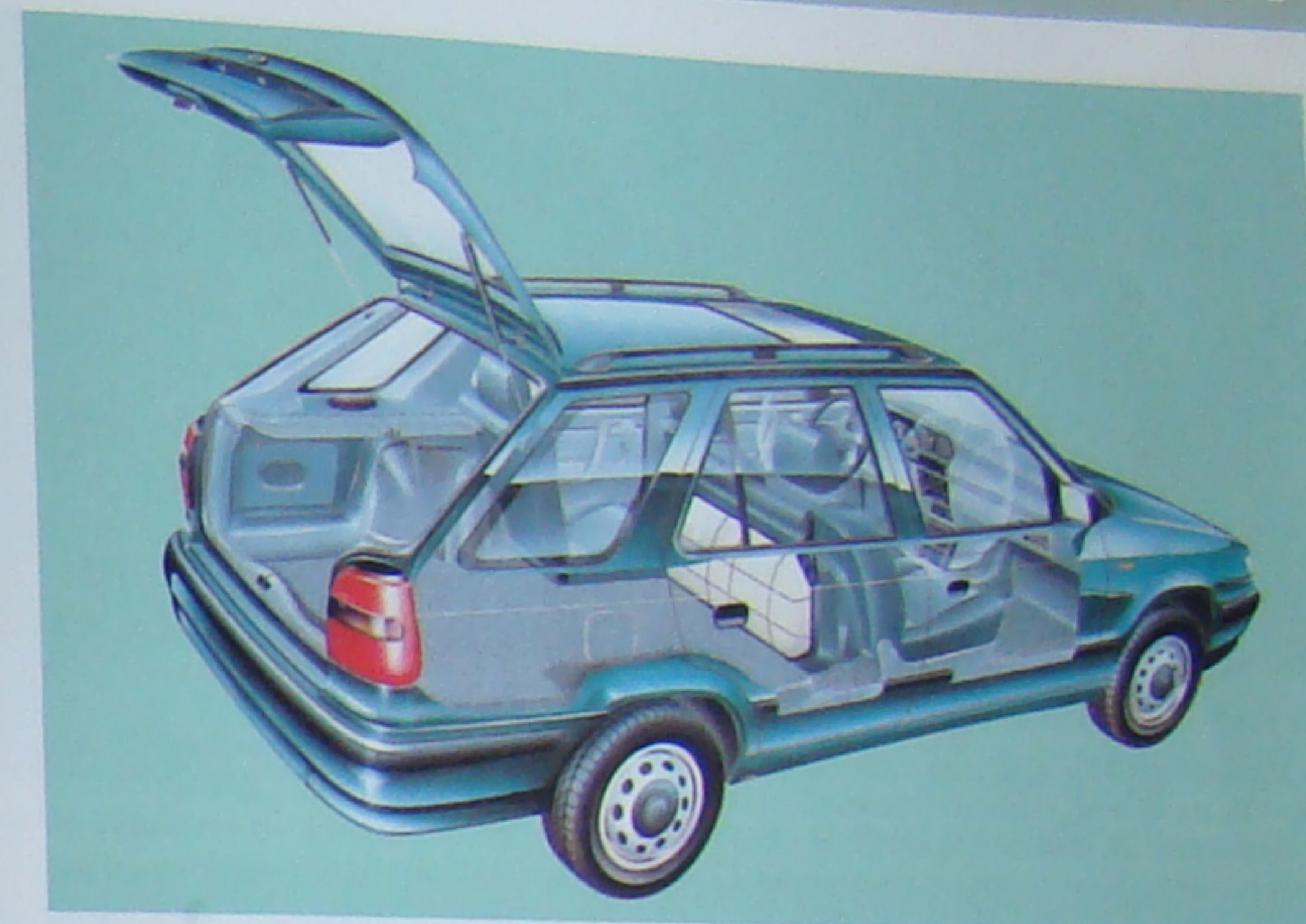
Президентът Вацлав Хавел открива новия завод на 3.09.1996 г. По този начин капацитетът на завода нараства с 100 000 на 350 000 автомобили.



- 1992 г. На 7 февруари е подписан Договорът за Европейския съюз.
- 1993 г. На 1 януари Чехословакия се разделя на Чешка и Словашка Републики.
- 1996 г. През юли се ражда първото клонирано животно – овцата Доли.

През 1995 г. заводът отбелязва своята стогодишнина. Кулминацията на празненствата е откриването на музея на завода. Интересът на обществеността е огромен.

През април 1996 г. се появява Шкода Октавия. Каросерията и интериорът на колата са основани на платформата на Фолксваген Груп и създадени от изследователския отдел на Шкода. На 3 септември 1996 г. се състои церемонията по откриването на новия завод, а новата кола е готова да започне своето околосветско пътешествие. Доколко ще е успешна? Австрийското списание Алес Ауто предполага: "Какъв е резултатът от нашето сравнение между Октавия и Мерцедес Бенц клас C? Нека първо да попитаме дали кола, която струва два пъти повече, е два пъти по-добра. Изобщо не. А що се отнася до функционалните характеристики, Октавия е дори една малка крачка напред в много от тях."



Скица на вътрешността на Шкода Фелиция Комби



Разтоварване на Фелиции в Полша, където автомобилите Шкода се изнасят неслобени, за да се отговори на митническите разпоредби



В музея на завода историята на тази марка върви ръка за ръка с нейното бъдеще



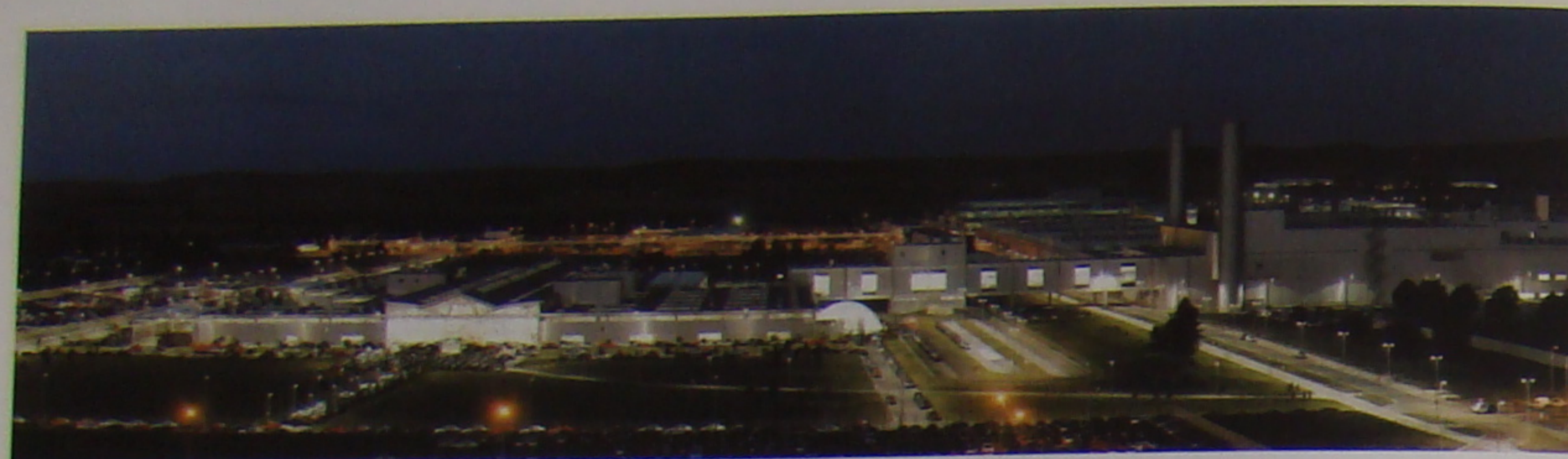
П. Сибер и П. Грос празнуват своята победа на Рали Австралия през 1996 г.



Екипът на Жири Седиви и Жири Котек на рали Панаме – Аляска за исторически автомобили с Шкода 1000 MB през 1997 г.

1998 – 2004

Присъединяване към световната суперлига



Новият монтажен цех, където се произвеждат моделите Октавия

През януари 1998 г. заводът получава ново име – Шкода Ауто АД. Поради продажбите си от 58.9 милиарда CZK, Шкода Ауто през 1996 г. става най-голямото производствено предприятие в Република Чехия. В него работят 14 428 работника в Млада Болеслав, 1205 в Квасини и 1088 във Врхлаби. Благодарение на новия завод през 1997 г. са произведени 357 405 коли. През февруари 1998 г. на Автомобилното изложение в Женева е представена Шкода Октавия Комби и броят на произведените коли през тази година отново нараства на 401 310.

Разширяването на завода до този момент е

само кратка прелюдия в сравнение с това, което ще се случи. През януари 1998 г. започват изкопните работи за строителството на нов завършен цех с дневен капацитет от 1200 каросерии. През май започва строителството на Центъра за резервни части на Шкода, склад за оригинални резервни части за чешки и словашки търговци на Шкода, както и за 88 вносителя на Шкода по целия свят. След отварянето му през декември 1999 г., той започва да изпълнява по 18 000 поръчки на ден. През ноември започва строителството на център за обслужване на клиенти, където годишно се продават по 10 000 автомобила. Това все



Шкода Октавия RS



Готов за монтиране каросерия на Октавия

още не е край: също през ноември стартира изграждането на цех за производство на двигатели и скоростни кутии с годишен капацитет от половин милион комплекта двигател – скоростна кутия. По време на строителството е завършен изследователският завод. През 1999 г. е отворен нов конструкторски център. Той се превръща в израз на отговорността за техническото развитие и признаването на автономността. Проектантите на стъклената сграда получават наградата за Сграда на годината за 1999 г. за нейния проект.

През септември 1999 г. на автомобилното изложение във Франкфурт е представена Шкода Фабия. Скоро след това клиентите вече могат да избират сред широката гама от двигатели, с четири цилиндъра и с три цилиндъра, дизелови и бензинови двигатели, с мощност от 37 kW (Фабия 1.0 л) до 96 kW (Фабия RS 1.9 TDI PD). През 2003 г. се появява Фабия WRC за световния шампионат. Нейният 2-литров двигател е с мощност 221 kW.



Центърът за резервни части на Шкода, покриващ площ от 80 000 кв. м.



Заводът в Квасини, където се произвеждат Шкода Суперб и Фабия

- 1998 г. Университетът Чарлз в Прага чества своята 650-годишнина.
- 1999 г. В Европа започва въвеждането на единна валута – еврото.
- 2004 г. На 1 май Република Чехия се присъединява към Европейския съюз.

1998 – 2004



Глинен модел на разработваната Фабия в мащаб 1 към 1



Скица на вътрешността на Шкода Фабия WRC

През 2000 г. Фолксваген Груп става 100% собственик на автомобилния завод в Млада Болеслав. През 2001 г. към Фабия и Октавия се присъединява Суперб, автомобил от горен – среден клас.

В проучването на списание Ауто Билд, проведено в 14 европейски страни, Суперб е класирана на пето място. Специалисти инженери, посочват Суперб за най-добрият автомобил от гледна точка на качество на производството, довършителни дейности по детайлите, ергономичен дизайн и безопасност. Тя е дори пред Мерцедес Е класа, Рено Меган, Тойота Корола и Мазда 6. За Суперб има възможност за избор сред пет двигателя, включително и 2.8-литров V6 бензинов двигател, различни нива на оборудване и екстри по избор, които удовлетворяват и най-взискателните клиенти.

Модернизираната Шкода Октавия, чиято елегантна каросерия е поставена върху отлично шаси, е последната новост. Октавия е толкова успешна, че нейното първо и второ поколение се произвеждат едновременно.

През есента на 2003 г. на автомобилното изложение във Франкфурт е представена Румстър, проект за семейна кола, правеща впечатление със своя дизайн и обширно променливо пространство.



Шкода Фабия



Суперб връща Шкода към "висшите кръгове"



Шкода Октавия Комби от второ поколение



И нещо повече

Тестът на Шкода Октавия, направен от Ауто Билд, завършва с разглобяването ѝ до последната гайка

2005 ...

С поглед към бъдещето

- 2005 г. Новата Шкода Октавия става "Кола на 2005 година" в Република Чехия.
- 2005 г. Милано: Новата Шкода Октавия печели наградата за "Най-красива кола на 2004".
- 2005 г. Списание Уот кар?: "Новата Октавия е най-добрата семейна кола".



Един от най-новите модели на Шкода Ауто – новата Шкода Октавия



Новата Шкода Октавия получава наградата за Кола на 2005 година в Чехия



Прототипът на Шкода Тудор е един от концептуалните автомобили



Прототип на широко-обемния автомобил Шкода Румбурк

В момента Шкода Ауто е силно и ценено дружество, уважавано от реномирани промишлени и финансови партньори. Многобройни световни производители идват в Република Чехия точно поради успеха на Шкода Ауто. Много от тях строят нови заводи тук или се сливат с местни дружества. Дружеството от Млада Болеслав, със своя годишен оборот от 4,5 милиарда евро (2003 г.) се нарежда на трето място сред 1000 централноевропейски дружества от осем нови страни от ЕС.

За десет години неговата производителност нараства повече от два пъти, продажбите се увеличават шесткратно, а подобрението на качеството не може да бъде изразено в цифри. Преди повече от 80% от производството се продава на външния пазар, а днес 80% се изнася. Дори и на най-развитите пазари се налага клиентите да чакат за нова Октавия. Новата Шкода Октавия печели изследването "Ауто 1" в Република Чехия, организирано от двумесечника Ауто Тип, тя печели и чешката награда за "Кола на 2005 година" в журналистическо проучване, събира най-много точки във Финландия, печели наградата Златното корнито в престижно немско проучване, а в Милано е наградена за "Най-красива кола на 2004 година", става "Кола на 2004 година" в Сърбия и Черна гора, печели титлата "Кола на 2005 година" и в България, а уважаваното британско списание "Уот кар?" (Каква кола?) я определя за "най-добрата семейна кола".

А какво планира да направи Шкода за да се задържи на върха? Да поддържа високото качество, да повиши производството, разшири избора и приложи интелигентна комуникационна стратегия. Днес вече половината от произвежданите скоростни кутии и двигатели се изнасят и монтират на Фолксваген и Сеат. В завода за специални инструменти работят 1200 човека, а освен Шкода Ауто, той изцяло обслужва и другите марки на Групата – Фолксваген и Ауди. Този успех е постигнат благодарение на стратегическите управленски решения, както и на качествената работа на служителите на дружеството. Затова Шкода Ауто ще продължи да инвестира в своя растеж и развитие.

Заводът набелязва като потенциални пазари Русия, Китай, Индия и Африка. В тези страни се очаква автомобилна експанзия и Шкода има желание да участва. След придобиване на желан пазарен дял от тези пазари, дружеството ще приложи изпитаната си стратегия – изграждане на свои собствени монтажни заводи. Шкода се сглобява и в Саломоново в Украйна, както и в Босна и Индия. Точно индийският пазар е сред най-обещаващите. Автомобили Октавия и Фабия се сглобяват в завода в Орангабад.

Броят на автомобилите, произвеждани годишно в Шкода скоро ще достигне половин милион, а следващата цел – 700 000 коли – вече е набелязана. Постигането на тази цел се приближава с появата на нов, четвърти модел Шкода, основаващ се на успешния проект Румбурк. Новата Шкода комбинира обширно пространство и необикновена променливост, най-добрите черти на обикновената лека кола, комби и голяма лимузина. Първите прототипи на Румбурк вече провеждат своите тестове в различни части на света.

Шкода ще продължи и разработването на концептуални автомобили. Благодарение на тях се раждат много и добри идеи и нови решения за бъдещо серийно производство.



Октавия има и новата DSG скоростна кутия

80 години Шкода в България

В България производството на заводите Шкода се внася от близо 80 години. Още през 20-те години на миналия век автомобили с марката Laurin & Klement са се продавали и в София чрез основен търговски представител, а по-късно се внасят и първите автомобили с марка Шкода.

По време на социализма, през 1956 – 1957 г. се създава държавното предприятие за външна търговия в България – "Металимпорт", което внася турбини за електрически централи и камиони с марка Шкода. По-късно, през 1963 – 1964 г., от него се отделят предприятия за химическа промишленост – "Химимпорт" и "Рудметал" и предприятия за внос и износ на машини – "Агроимпорт", "Машиноекспорт" и "Машиноимпорт". Последното започва внос на тролейбуси Шкода

за градския транспорт в столицата, а по-късно и локомотиви Шкода за БДЖ. През 1968 г. от предприятието "Машиноимпорт" се отделя външно-търговското дружество (ВТД) "Автоимпекс", което внася първите 500 броя леки автомобили Шкода от моделите Фелиция Кабрио, Шкода Октавия и Шкода 1000 МВ. Продажбите в България по това време се осъществяват от ДСО "Мототехника и Автосервиси". По-късно, през 1972 г., когато автомобилостроенето се отделя от машиностроенето, се създава кооперация между българското предприятие "Автоимпекс" и завод Шкода – ЛИАЗ Мадара – Шумец, за производство и продажба на товарни автомобили Шкода в България.

През 1978 г. предприятията ВТД "Автоимпекс" и "Балканкар" се обединяват във ВТД "Балканка-



Шкода център София



ЕТ
ЕУРАТЕК ООД
изключителен представител
София, Шкода център, ул. Хан Кубрат 27
тел. 936 07 38, 936 38 80, 954 11 99

римпекс", което продължава вноса на автомобилите Шкода до 1986 г.

Моделът Шкода Фаворит се предлага в България от 1987 г. до 1989 г. само за закупуване с валута – чрез системата на Корекор. През периода 1989 – 1991 г. автомобилите Шкода не са внасяни в България.

През 1992 г. Българо-чешкото дружество ЕУРАТЕК ООД започва редовен внос, като още през същата година са реализирани над 450 продажби на нови автомобили Шкода.

Вече 14 години компанията има успешни продажби на българския пазар, като традиционно е в шестцата от автомобилните фирми с най-високи продажби в България.

През 2004 г. България бе на четвърто място сред европейските страни по пазарен дял на автомобилите Шкода, за което компанията ЕУРАТЕК ООД бе наградена от завода-производител.

През 2005 г. Еуратек ООД се нареди на първо място по продажби на нови леки автомобили в България. С продадените 2543 автомобила Шкода, Еуратек ООД завоюва 13,06% пазарен дял при леките автомобили и за пореден път потвърди силните позиции на марката Шкода у нас. Най-продаваният модел в България отново е Шкода Фабия (1552 бр.). С продадените 910 бр. Новата Шкода Октавия ("Автомобил на 2005 г.") е безспорен лидер в своя клас. Шкода Суперб с 81 продажби през 2005 г. също бележи добър ръст сред автомобилите от високия клас.

Стремекът на ЕУРАТЕК ООД е да предостави на всеки клиент качествено и ефективно обслужване в модерни автосалони и сервиси. В страната, компанията разполага с 11 търговски представителства, от които собствени продажбено-сервисни са обектите в София, Пловдив, Варна, Горна Оряховица, Велико Търново и Шурум Бургас.

Развитието на фирмата е съпътствано от последователна инвестиционна политика.

Централният офис на компанията Еуратек – Шкода Център, открит през 2002 г., се намира в гр. София, кв. Надежда, където на площ от 10 700 кв. м.

80 години Шкода в България



Шкода център Варна

е изграден продажбено-сервизен комплекс с разгъната застроена площ от 4600 кв.м. Разполага с голям офис, просторен автосалон, в който е изложена цялата гама автомобили Шкода, подземен и надземен гараж, сервиз, оборудван с най-съвременна техника и складова база. През 2006 година предстои ново разширение на Шкода център София.

От 26.04.2005 г. ЕУРАТЕК откри най-новия и най-модерен Шкода център в гр.Варна с разгъната застроена площ над 2 500 кв.м. Шкода център Варна разполага с просторен автосалон, офиси, магазин за резервни части, лаково-бояджийно и модерен автосервиз, оборудван според изискванията на завода-производител.

Шкода център Варна е проектиран и изпълнен според изискванията на "Шоурум концепт Шкода", като проекта е съгласуван с архитектурния отдел на "ШКОДА АУТО" АД. Шкода център

Варна е най-големият и модерен автоцентър по Черноморието.

През 2006 г. предстои откриването и на модерен Шкода център в гр. Бургас.

Добрите резултати в продажбите на автомобилите Шкода в България се дължат на голямото разнообразие от двигатели и нива на оборудване. От друга страна, ЕУРАТЕК предлага специални пакети от екстри за своите клиенти, като им дава възможност да получат най-добро съотношение между качество и цена.

Една от предлаганите услуги от ЕУРАТЕК ООД е и възможността да замените използван вече автомобил Шкода с нов, чрез обратно изкупуване.

Компанията ЕУРАТЕК разполага средно с над 400 автомобили на склад, което и дава възможност бързо и гъвкаво да задоволява пазарното търсене.

Финансов и оперативен лизинг

Ръстът на продажбите е обусловен и от изгодните варианти за разсрочено плащане, предлагани от лизинговото дружество, собственост на фирмата.

Лизинговата схема е изключително гъвкава, началната вноски започва от 10%, а максималната продължителност достига 60 месеца. За базовите модели, лизингът до 24 месеца е безлихвен, а при по-висока начална вноски, лизинговия период без оскъпяване може да достигне и 36 месеца. За всички останали по-люксови модели се предлага безлихвен лизинг за 12 месеца, а с по-висока начална вноски и до 24 месеца.

Качеството на автомобилите Шкода, произведени от завод със стогодишна традиция, съчетано с добрата цена е гаранция за силното присъствие на марката в България.



"Edition 100" в чест на 100-годишния юбилей на Шкода

По случай 100-годишния си юбилей, Шкода представя на своите клиенти ограничената серия "Edition 100" за моделите Фабия и Супърб. Тази серия се базира на досегашните модели в най-високата класа "Елеганс", допълнена от широка гама опционално оборудване.

Фабия "Edition 100"

- Климатик, система за рецикулация на въздуха в купето, поленов филтър, бордкомпютър, ABS, MBA, EDL,
- регулируем волан с хидроусилвател, две въздушни възглавници, предни ел. стъкла, спортни седалки,
- хромирани елементи в интериора, кожен триспицов волан, кожени ръкохватки, тонирани стъкла с UV филтър,
- центр.заклучване, ел.огледала, делима задна седалка, лети джанти, регулиране на шоф. седалка по височина,
- халогенни фарове, имобилайзер, вграден в ключа, радиоподготовка, антена, 8 тонколони, охладители за напитки в жабката и таблото и др.

Двигатели:

- 1.2 HTP/ 64к.с
- 1.4 MPI/ 101к.с.
- 1.4 TDI-PD / 80 к.с.
- 1.9 SDI / 64 к.с.
- 1.9 TDI-PD / 101 к.с.
- 2.0 MPI /115 к.с.

Цени от 19 998 лв. с ДДС

Базов модел:

Фабия Джунийър, 1.2 HTP/54 к.с., 14 980 лв. с ДДС



Супърб "Edition 100"

- Климатроник
- Електрически стъкла отпред и отзад
- Темпомат
- 4 въздушни възглавници
- алармена система и централно заключване
- кожен мултифункционален волан
- кожен скоростен лост и ръчна спирачка
- Maxi-DOT дисплей
- Радио CD Skoda Sumphony
- ксенонови светлини
- фарове за мъгла
- пръскачки на фаровете
- Затъмнени задни стъкла
- ABS+MBA+EDL
- предни и задни стелки

Двигатели:

- 1.8 Turbo MPI 20V/150 к.с. +автоматик
- 1.9 TDI PD/131 к.с. +автоматик
- V6 2.5 TDI 24V/163 к.с. +автоматик

Цени от 40 763 лв. с ДДС

Базов модел:

Супърб Класик, 2.0 MPI/115 к.с., 36 998 лв. с ДДС





1905

Laurin & Klement A



1906

Laurin & Klement B



1906

Laurin & Klement E



1908

Laurin & Klement F



1908

Laurin & Klement FC



1908

Laurin & Klement G2



1911

Laurin & Klement L



1911

Laurin & Klement S



1912

Laurin & Klement DN



1912

Laurin & Klement Sb



1913

Laurin & Klement M



1913

Laurin & Klement Rk



Laurin & Klement O



1922

Laurin & Klement A



1925

Laurin & Klement 110



1926

Škoda - Hispano Suiza



1927

Laurin & Klement 350



1928

Škoda 4R



1930

Škoda 422



1931

Škoda 633



1932

Škoda 860



1934

Škoda 650



1934

Škoda 420 Rapid



1934

Škoda 418 Popular



Škoda Popular Monte Carlo



1938

Škoda Superb



Škoda Rapid OHV



Škoda Favorit



Škoda 1101



1952

Škoda 1200



1957

Škoda 445



1959

Škoda Felicia



1961

Škoda Octavia Combi



Škoda 1202 STW



1964

Škoda 1000 MB



1968

Škoda 1203



1969

Škoda 100



Škoda 110 R Coupé



Škoda 130 RS



Škoda 105L



Škoda Garde



Škoda 120 S



1987

Škoda Favorit 136L



1990

Škoda Forman 135 LS



1991

Škoda Pick-up



Škoda Felicia



Škoda Pickup



Škoda Octavia



1999

Škoda Octavia Combi



Škoda Octavia WRC



Škoda Fabia Combi



Škoda Superb



Škoda Fabia WRC



2004

new Škoda Octavia