

Škoda Firmengeschichte



1895: Vom Fahrrad zum Motorrad

In der Woche vor Weihnachten 1895 nahmen der Mechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Vaclav Klement in Mladá Boleslav die Produktion von Fahrrädern auf. Diese wurden in der damals national geprägten Atmosphäre des ausgehenden 19. Jahrhunderts "Slavia" genannt. Wenige Jahre später, 1899, begann die Firma

Laurin & Klement mit der Herstellung von Motorrädern, die bis nach England exportiert wurden. Schon 1904 stellte man ein leistungsstarkes 4-Zylinder Motorrad mit 570 ccm vor. Zahlreiche internationale Rennsiege begründeten den guten Ruf der Firma, darunter die offizielle Weltmeisterschaft im Jahre 1905. Gleichzeitig wurden L&K Motorräder in Deutschland in Lizenzfertigung nachgebaut.

1905: Die ersten Automobile



Nach ersten Versuchen um die Jahrhundertwende, erfolgte im Jahre 1905 dann die Fertigung von Automobilen. Das erste Fahrzeug, die Voiturette A, war der Beginn einer wahren Produktoffensive. 1907 bot man

schon 9 verschiedene Modelle an, vom kleinen V2-Zylinder PKW über einen 4-Zylinder Rennwagen bis hin zu Transportern und Omnibussen. Gleichzeitig wurde der erste Straßen 8-Zylinder mit 4,9 Liter Hubraum entwickelt und die Firmengründer wandelten das Familienunternehmen in eine Aktiengesellschaft um. Die AG wuchs zum größten Automobilhersteller im Kaiserreich Österreich-Ungarn, die Fahrzeuge wurden darüber hinaus in die ganze Welt exportiert.

1925: Die Fusion mit Škoda



In den zwanziger Jahren war die Produktion auf zahlreiche PKW- und LKW-Typen, Busse, Flugzeugmotoren und landwirtschaftliche Maschinen angewachsen. Zur weiteren Stärkung der Marktposition fusionierte das Unternehmen 1925 mit den Škoda-Werken aus Pilsen. Fahrzeuge mit 4-, 6- und 8-Zylindern

entstanden unter dem neuen, gemeinsamen Firmen-Logo Škoda. Schon 1930 wurde die Produktion von Automobilen im Rahmen des Škoda-Konzerns als selbständige Automobilindustrie-Aktiengesellschaft (ASAP) ausgegliedert. Mit den Fahrzeugtypen Popular,

Rapid, Favorit und Superb schaffte man ab 1934 eine neue, erfolgreiche Fahrzeuggeneration mit modernem Zentralrohrrahmen-Chassis, OHV-Motoren und verfeinerte Technik. Diese Entwicklung wurde durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochen, der das zivile Herstellungsprogramm zum Erliegen brachte. Neben der Herstellung einzelner Waffenteile wurden hauptsächlich verschiedene Arten von Kübelwagen, 4-Rad angetriebene Geländewagen sowie die schweren Schlepper RSO montiert.



1946: Der Neuanfang

1946 wurde das Unternehmen als AZNP Škoda (Volkseigener Betrieb) verstaatlicht. Mit dem Typ 1200 stellte man schon 1952 den ersten PKW mit neuartiger Ponton-Karosserie vor, ein Designmerkmal, welches sich Ende der 50er Jahre europaweit durchsetzte. Mit den

PKW- und Kombi-Modellen Octavia und der Cabriolet Variante Felicia und ihren Vorgängern hatte man ab 1955 den bis dahin meistverkauftesten Škoda im Programm. Mit dem Octavia TS, dessen Doppelvergaseranlage schon serienmäßig 55 PS aus 1,2 Liter Hubraum mobilisierte, konnten viele Rennen und Rallyes gewonnen werden. Dem Trend der Zeit folgend, stellte man 1964 die Heckmotor-Limousine 1000 MB vor. Obwohl die Heckmotorfahrzeuge internationale Rallyeerfolge sicherten, war die Technik Mitte der 70er Jahre gegenüber weiterentwickelten, westlichen Modellen nicht mehr voll wettbewerbsfähig. Dies änderte sich schlagartig durch die Einführung der Fahrzeugreihe Favorit im Jahre 1987, von deren Varianten mehr als eine Million Fahrzeuge hergestellt wurden.



1991: Zusammenschluß mit VW

Nach der politischen Wende im Jahre 1989 nahm Škoda in Mladá Boleslav unter neuen marktwirtschaftlichen Bedingungen die Suche nach einem starken ausländischen Partner auf, um das Unternehmen langfristig abzusichern und wieder international wettbewerbsfähig zu machen. Im Dezember 1990 entschied sich die tschechische Regierung für

VOLKSWAGEN. Am 16. April 1991 nahm das neue Gemeinschaftsunternehmen als Škoda automobilova a. s. seine Tätigkeit auf und wurde neben VW, Audi und Seat zur vierten Marke des Konzerns. Seit 1991 ist auch der in Weiterstadt ansässige deutsche Importeur, die ŠkodaAuto Deutschland GmbH auf dem Markt präsent und seit 1995 hundertprozentige Tochter von ŠkodaAuto a.s. Von internationaler Kooperation und neuem wirtschaftlichen Denken getragen, setzten seitdem umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen in Management, Marketing,

Produktentwicklung sowie in den Fertigungsabläufen ein. So konnte die bisherige Modellreihe 1994 durch den Škoda Felicia ersetzt werden, der hinsichtlich Qualität und Styling internationalen Maßstäben entspricht. Am 14. Februar 1995 erfolgte die Grundsteinlegung in Mladá Boleslav für die Produktionsstätte des zukünftigen Mittelklasse-Modells.



1996: Škoda in neuen Dimensionen, mit dem Einstieg in die Mittelklasse

Ende April 1996 konnte die Herstellung des millionsten Škoda-Fahrzeugs seit dem fünfjährigen Bestehen des Gemeinschaftsunternehmens gefeiert werden. Gleichzeitig erfolgte mit dem Modell Octavia die Etablierung einer zweiten Modell-Linie in der Mittelklasse und der Aufbau

einer dafür notwendigen und nach modernsten Gesichtspunkten gestalteten Montagehalle (modulare Fabrik).

1998: Škoda produziert zum ersten Mal 400.000 Fahrzeuge

In 1998 produziert Škoda zum ersten Mal über 400.000 Fahrzeuge die in 70 Länder weltweit exportiert werden. Mit dazu beigetragen hat das Erfolgsmodell Octavia, das 1998 um eine Kombiversion und 1999 um einen 4x4 ergänzt wurde. Škoda investierte in ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum und baute ein modernes Ersatzteilleger. Weitere Investitionen in ein Motorenwerk und ein Kundenzentrum folgten. Über seine knapp 700 Händler- und Werkstattstützpunkte hat ŠkodaAuto Deutschland zwischen den Jahren 1997 und 1999 die Absatzzahlen fast verdreifacht. Mit dem neuen Fabia bewies die Marke Škoda im Jahre 2000 erneut, dass sie qualitative hochwertige, technisch anspruchsvolle und im modern Design gehaltene Fahrzeuge baut. Der Fabia wurde sofort mit dem Goldenen Lenkrad ausgezeichnet.



1999/2000: Ein Goldenes Lenkrad für den Fabia

Heute umfasst das Modellprogramm von ŠkodaAuto die Baureihen Felicia, Octavia und Fabia. Über seine 630 Händler- und Werkstattstützpunkte hat ŠkodaAuto zwischen den Jahren 1997 und 1999 die Absatzzahlen in Deutschland fast verdreifacht. Für das Jahr 2000 wird der Verkauf von 72.000 Fahrzeugen und damit ein Marktanteil von zwei Prozent angestrebt. Aber drückt sich der Erfolg von ŠkodaAuto nur in Zahlen aus? Mitnichten! Der Fabia, der schon auf der modernsten A0-Plattform des Volkswagen Konzerns steht, wurde bereits mit dem Goldenen Lenkrad ausgezeichnet. Und das Škoda trotz aller Erfolge seine Herkunft nicht vergessen hat, zeigt sich am Spitzenmodell des Octavia. Es trägt den Namen, mit dem alles angefangen hat: Laurin & Klement.



2001: Drei Baureihen, mehr Sicherheit und mehr Komfort

In 2001 umfasst das Modellprogramm von ŠkodaAuto die Baureihen Fabia, Octavia und den neuen Wagen für die gehobene Mittelklasse, den Superb. Für jeden Geschmack ist vom schicken Kleinwagen über die bewährte Mittelklasse Limousine und Kombi bis zu dem Wagen für gediegene Ansprüche alles im Programm. Heute steht vermehrt das Thema Sicherheit und Komfort im Vordergrund. ABS ist bei allen in Deutschland ausgelieferten Modellen serienmäßig. ESP, das Electronic Stability Program, sorgt wahlweise für mehr Kurvenstabilität. Die passive Sicherheit wurde auf ein Höchstmass perfektioniert und erhielt 4 von 5 möglichen Sternen im Euro NCAP Crashtest. Optionale Klimaanlage sorgen für eine stressfreie Raumtemperatur und gekühlte Staufächer auch schon im Kleinwagen Fabia. Die Allradantriebs-Probleme der Vergangenheit löst Škoda beim Octavia 4x4 mit dem Einbau der Haldex-Kupplung: mit dieser elektronischen Lamellenkupplung wird der zusätzlich auf die Hinterräder übertragenen Drehmoment automatisch in kürzester Reaktionszeit variabel den jeweiligen Fahrbahneigenschaften angepasst. Das Škoda trotz aller Erfolge seine Herkunft nicht vergessen hat, zeigt sich am Spitzenmodell des Octavia. Es trägt den Namen, mit dem alles angefangen hat: Laurin & Klement.