



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 8

Serie ‚Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO‘: Der ŠKODA Buggy Typ 736 und der ŠKODA Felicia Fun

Der ŠKODA Buggy Typ 736

- › Mitte der 1970er-Jahre entstanden in Handarbeit fünf Prototypen eines offenen Leichtbaufahrzeugs für Ausfahrten an sonnigen Sommertagen

Mladá Boleslav, 29. April 2020 – Im Laufe seiner 125-jährigen Geschichte hat ŠKODA AUTO immer wieder ebenso ungewöhnliche wie spannende Konzeptfahrzeuge präsentiert. Ein solches war auch der Buggy Typ 736: Er basierte auf dem serienmässigen Stufenheckmodell 110 und knüpfte an die Autocross-Rennwagen an, mit denen die der tschechische Automobilhersteller Anfang der 1970er-Jahre Meisterschaftserfolge feiern konnte. Der 1100er-Motor des türlosen Cabriolets, das speziell im Gelände mit seiner Wendigkeit überzeugte, leistete 33 kW (45 PS). Der letzte von insgesamt fünf gebauten Prototypen entstand im Jahr 1975 und zählt heute zur Sammlung des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav.

Ende der 1960er-Jahre hielt „Autocross“ Einzug in der europäischen Motorsportszene. Bei kurzweiligen und spannenden Rennen traten die Fahrer auf unbefestigten Rundkursen gegeneinander an und kämpften in minimalistischen Leichtbaufahrzeugen um den Sieg. In der Tschechoslowakei fand die erste offizielle Autocross-Veranstaltung im Herbst 1969 in der Stadt Píseň statt und schon wenig später ging in der neuen Motorsportdisziplin auch ŠKODA an den Start: Im November 1970 gewann Werksfahrer Milan Žid auf der sogenannten Steeplechase-Pferderennbahn von Pardubice die Hubraumklasse bis 1000 cm³. Um das Gewicht seines ŠKODA 1100 MB zu optimieren, verzichtete man beim Aufbau des Fahrzeugs auf Stossfänger und hintere Türen und reduzierte das Interieur auf das Allernotwendigste.

Die erste tschechische Autocross-Meisterschaft dominierte ŠKODA 1971 mit einer Art Buggy, als dessen Basis der ŠKODA 100/110 L diente. Die Bodengruppe des Rennfahrzeugs war allerdings um 40 Zentimeter verkürzt und die Karosserie wurde weitestgehend durch Überrollbügel ersetzt. Milan Žid blieb in der Einliterklasse erneut ungeschlagen und mit Oldřich Brunclík dominierte ein weiterer Werksfahrer in der nächsthöheren Kategorie – der Motor seines Buggys war auf 1150 cm³ aufgebohrt. Trotz dieser Erfolge beendete das ŠKODA Werksteam sein Autocross-Engagement bereits im Laufe der Folgesaison 1972: Die Sportabteilung war mit der Vorbereitung von Renn- und Rallye-Fahrzeugen voll ausgelastet.

Zeitgleich mit der wachsenden Begeisterung an der Disziplin des Autocross schwappte ein Trend von den Stränden Kaliforniens und Floridas nach Europa herüber: Die puristischen „Dune- oder „Beach Buggies“. Die technisch einfach konstruierten Fahrzeuge vermitteln ein unmittelbares Fahrgefühl und hohen Fahrspass und weckten damit das Interesse an reinen Freizeitfahrzeugen. Basis der häufig als Bausatz angebotenen Fahrzeuge waren meist technisch modifizierte Kleinwagen, die man mit leichten Karosserien aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) versah. In Westeuropa griffen mehrere Hersteller auf die moderne und gleichzeitig preislich sehr konkurrenzfähige Technik von ŠKODA zurück, vor allem in der Einliterklasse.

Francois Vernimmen aus dem belgischen Namur zählte damals zu den aktivsten europäischen Buggy-Herstellern. 1971 nutzte er die verstärkte Bodenplattform des ŠKODA 100 und baute darauf zwei Exemplare seines Buggy VF. Dazu verkürzte er deren Radstand von 2400 auf 2240 mm, die offene Karosserie des Buggys besass ein



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 8

Planenverdeck und im Interieur fand sich nicht viel mehr als ein Sportlenkrad und Schalensitze. Der im Heck verbaute Vierzylinder mit 988 cm³ Hubraum leistete 31 kW (42 PS) und entstammte ebenso dem Stufenheck-Serienmodell wie das Vierganggetriebe. Im Januar 1972 feierte das Fahrzeug auf der Brüsseler Automobilausstellung am Messestand von ŠKODA seine Weltpremiere. Innerhalb von drei Jahren entstanden rund 30 Exemplare des Fahrzeugs, das ab 1973 unter dem der Bezeichnung „VF Okapi“ firmierte und dessen Motor über einen Hubraum von 1107 cm³ verfügte.

Ähnliche Spezialanfertigungen vertrieb auch Motores, seinerzeit italienischer ŠKODA Generalimporteur. Mit dem „Kirby“ debütierte auf der Turiner Automobilausstellung im November 1972 allerdings eine Entwicklung des Kleinwagenherstellers Autozodiaco aus Pianoro in der Nähe von Bologna. Auch dieser offene Zweisitzer basierte auf dem ŠKODA 100, allerdings bei unverändertem Radstand. aus Sicherheitsgründen besass der „Kirby“, ebenso wie der VF, neben einem Rohrrahmen, der die Windschutzscheibe hielt auch einen hinteren Überrollbügel. Insgesamt entstanden allerdings nur zwei Exemplare, der 1107-cm³-Motor mit einem oder zwei Vergasern kam im „Kirby“ nie zum Einsatz.

Den Aufbau dieser Fahrzeuge beobachtete man bei ŠKODA in Mladá Boleslav sehr genau und schliesslich fiel die Entscheidung, 1973 das Projekt 736 aufzulegen: Der ŠKODA Buggy sollte zeigen, ob ein ähnliches Fahrzeug Exportpotenzial besässe und wirtschaftlich Sinn ergäbe. Es folgten zwei Jahre intensiver Arbeit, bevor man im Sommer 1976 schliesslich die Testfahrten abschloss. Als Grundlage des Prototypen diente der 110 L. Den Radstand hatten die Konstrukteure auf 2000 Millimeter gekürzt, für die Versteifung der Bodenplattform sorgten zwei Längsstreben, ein Rohrrahmen um die Windschutzscheibe und ein höherer Überrollbügel über den Köpfen von Fahrer und Beifahrer. Für das Design der offenen Metallkarosserie, die als 2+2-Sitzer vier Personen Platz bot, zeichnete Josef Čech verantwortlich. Das erste Exemplar entstand noch unter Mithilfe der Entwicklungsabteilung, die auch für die Lackierung des Fahrzeugs sorgte. Die weiteren vier Einheiten wurden bis Oktober 1975 von den Auszubildenden des Autoherstellers in der firmeneigenen Berufsschule per Hand gefertigt. Damit ist der ŠKODA Buggy ein früher Vorläufer der inzwischen sechs „Azubi“-Cars, die die Auszubildenden der ŠKODA Berufsschule in den letzten Jahren gebaut haben.

Die bei ŠKODA gebauten Buggys unterschieden sich vor allem in ihrer durchdachteren Konstruktion von den Angeboten aus Belgien und Italien. So waren etwa Kühler, Batterie und der 40-Liter-Treibstofftank im Vorderwagen platziert, was massgeblich dazu beitrug, das Gewicht günstiger zu verteilen und ausgewogenere Achslasten zu ermöglichen. Massive Rohrrahmen schützten Front- und Heckpartie. Besonders ins Auge fielen die beiden Scheinwerfer auf der vorderen Karosserieabdeckung, sowie das von einer Hülle geschützte Reserverad auf der Motorhaube hinten. Für Vortrieb sorgte der 1107 cm³ grosse und 33 kW (45 PS) starke Vierzylindermotor aus dem ŠKODA 110. Auch dank eines Drehmoments von 74 Newtonmeter bei 3000 Umdrehungen hatte er mit den leichten Fahrzeugen nur wenig Mühe: Der 3,32 Meter kurze Buggy brachte nur 710 Kilogramm auf die Waage, durfte aber 400 Kilogramm zuladen. Das reichte für vier Erwachsene und 100 Kilogramm Gepäck, für das es allerdings keinen Stauraum gab, wenn vier Personen an Bord waren. Wer zu zweit unterwegs war, konnte die Rückbank als immerhin 980 Millimeter breite Ablagefläche nutzen. Vor Regen konnten sich die Insassen durch ein Textilverdeck und Seitenteile mit transparenter Folie schützen. Auf Strassenreifen von Barum im Format 165 SR 13 – das Geländeprofil hatte die Grösse 175 SR 13 – erreichte der Prototyp bei halber Zuladung eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h, der Durchschnittsverbrauch lag bei 8,3 Litern pro 100 Kilometer.

Bei Testfahrten legte der ŠKODA Buggy Typ 736 knapp 30'000 Kilometer zurück und sammelte dabei fast ausschliesslich positive Bewertungen – für den Start der Serienfertigung des Nischenmodells reichte es trotzdem nicht, obwohl die Entwickler Möglichkeiten präsentierten, um die Produktion zu vereinfachen und damit die Kosten zu senken. Die Ideen reichten vom Einsatz einer GFK-Karosserie bis hin zu Überlegungen, den Buggy auch der Polizei oder dem Grenzschutz anzubieten, was schliesslich an der damaligen Gesetzgebung scheiterte. Einer der Prototypen



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 8

verrichtete nach Ende des Projektes allerdings seinen Dienst auf dem Flughafen Prag, wo er als Follow-Me-Fahrzeug im Einsatz war.

Eines der fünf Exemplare gehört heute zum Bestand des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav, nachdem es 2017 sorgfältig renoviert wurde. Verantwortlich für die Wiederherrichtung des Fahrzeugs waren dabei, ebenso wie bereits für den Bau dieses ungewöhnlichen Automobils in den 1970er- Jahren, die Schüler der unternehmenseigenen Berufsschule in Mladá Boleslav.

Bilder zur Presseinformation:



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Buggy Typ 736

Die bei ŠKODA gebauten Buggys unterschieden sich vor allem in ihrer durchdachteren Konstruktion von den Angeboten aus Belgien und Italien. So waren etwa Kühler, Batterie und der 40-Liter-Treibstofftank im Vorderwagen platziert, was massgeblich dazu beitrug, das Gewicht günstiger zu verteilen und ausgewogenere Achslasten zu realisieren.

Quelle: ŠKODA AUTO



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Buggy Typ 736

Das minimalistische Buggy-Interieur erleichterte dessen Pflege und Reinigung. Für den Einstieg in das türlose Fahrzeug mussten die erhöhten und versteiften Seitenschweller überwunden werden. Ein aufgesetztes Textildach und Seitenteile mit transparenten Fenstern schützten die Insassen bei Regen.

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 8



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Buggy Typ 736

Vier der fünf hergestellten Exemplare des ŠKODA Buggy bauten die Auszubildenden der unternehmenseigenen Berufsschule in Mladá Boleslav im Rahmen des Unterrichts. Die Prototypen besaßen eine Metallkarosserie, die Produktion einer Kleinserie in GFK-Ausführung lief nicht an.

Quelle: ŠKODA AUTO



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Buggy Typ 736

Der längs eingebaute, wassergekühlte Vierzylinder aus dem ŠKODA 110 schöpfte 33 kW (45 PS) aus 1107 cm³ Hubraum und entwickelte ein Drehmoment von 74 Newtonmetern bei 3000 Umdrehungen. Der 710 Kilogramm leichte, heckgetriebene Buggy erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h.

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 5 von 8

Der ŠKODA Felicia Fun

- › Der ŠKODA Felicia Fun sorgte für neuen Schwung im Pick-up-Segment und bestach mit einem praktischen Feature im Innenraum

Anfang der 90er Jahre begegnete man Pick-Ups auf europäischen Strassen nur selten. Mit der Entscheidung, die Felicia-Familie mit dem Pick-up um einen praktischen Pritschenwagen zu erweitern, trug ŠKODA jedoch dazu bei, dieses Fahrzeugsegment in den Folgejahren populärer zu machen. Im März 1995 debütierte mit dem ŠKODA Felicia Fun eine weitere Version des Pick-ups. Die auffällige gelbe Lackierung dieses Modells und der eindeutige Namenszusatz verdeutlichten auf den ersten Blick, worauf ŠKODA bei diesem Fahrzeug besonders Wert legte: Es sollte als Begleiter in der Freizeit vor allem Spass machen. Ein praktisches Feature erwartete die Besitzer im Innenraum: Mit nur wenigen Handgriffen wurde aus dem Zwei- ein Viersitzer. Insgesamt entstanden bis August 2000 4016 Exemplare, die heute bei Youngtimer-Fans gleichermassen begehrt wie gesucht sind.

Im Rückblick auf die 125-jährige Unternehmensgeschichte von ŠKODA verbinden sich mit dem Modellnamen Felicia besonders attraktive und elegant gestaltete Fahrzeuge, die neben dem markentypisch hohen Alltagsnutzen schon früh mit ihrem Design begeisterten. So denken Fans der Marke bei dieser Modellbezeichnung sofort an den legendären Roadster, der zwischen 1959 und 1964 zum Symbol des kleinen Traumsportwagens wurde und sich damit als Ikone in der Markenhistorie verewigte. Insgesamt fanden in ihm fast 15'000 Fahrerinnen und Fahrer einen treuen Wegbegleiter für Alltags- und Ausflugsfahrten an schönen Frühlings- und Sommertagen. Die Nachfrage nach dem flotten Zweisitzer übertraf das Angebot bei weitem, ein Grossteil der produzierten Einheiten des zeitlosen Cabriolets wurde exportiert. Einen Nachfolger erhielt der Felicia damals nicht: Es begann die Ära der ŠKODA Fahrzeuge mit Heckmotor, sie schränkte die Vielfalt möglicher Karosserievarianten lange Zeit stark ein. Neben Stufenheck-Limousinen entstanden in Kleinserie zwar sportliche Coupés, offene Modelle mit diesem Antriebskonzept kamen allerdings nicht über das Prototypen-Stadium hinaus oder blieben Ergebnis individueller Umbauten.

Grössere Freiräume bei der Karosseriegestaltung eröffnete erst der moderne Favorit mit quer verbautem Frontmotor und Frontantrieb: Diese völlig neue Fahrzeugfamilie mit Fliessheckkarosserie stellte ŠKODA der Öffentlichkeit am 16. September 1987 auf der Maschinenbaumesse in Brünn vor. Schon bald folgten Studien von Designern und Konstrukteuren des tschechischen Automobilherstellers, darunter auch der Prototyp ŠKODA 781 Tremp: Der zweisitzige Viertürer war mit einem festen Dach für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, das ab der B-Säule durch eine massive Rohrkonstruktion und einen Überrollbügel abgelöst wurde. Das Einzelstück befindet sich heute im Besitz des ŠKODA Museums.

In die Serienfertigung schafften es schliesslich zwei Karosserieversionen: der 1990 präsentierte Kombi Forman und ein Jahr später der zweisitzige Pritschenwagen Pickup. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt zeigte der tschechische Automobilhersteller im Jahr 1993, dass selbst dieses Nutzfahrzeug einen ganz eigenen Charme entwickeln konnte und präsentierte zwei fahrbereite Konzepte mit der Modellbezeichnung ŠKODA Favorit Fun. Beide basierten auf der Baureihe Favorit und besaßen ein höhergelegtes Fahrwerk. Es vergrösserte die Bodenfreiheit um 60 Millimeter und ermöglichte damit auch Touren durch leichtes Gelände. Neben einem vorderen Frontschutz- und einem massiven Überrollbügel, der in Verbindung mit einem Dachgepäckträger auch den Transport von sperrigen Sportgeräten wie Surfbrettern oder Mountainbikes erlaubte, sorgte vor allem ein besonderes Feature für Aufsehen: Die hintere Kabinentrennwand mit elektrischer Rückscheibe liess sich umklappen und durch einen



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 6 von 8

Hebelmechanismus konnten im Handumdrehen zwei zusätzliche Sitzplätze unter freiem Himmel installiert werden. Auf der verbleibenden Ladefläche gab es anschliessend noch ausreichend Platz für Kühlboxen oder Gepäckstücke. Optisch fielen die gelb und violett lackierten Ausstellungsstücke durch ihr geschmackvolles Dekor und Siebenspeichen-Leichtmetallräder ins Auge.

Wie sehr diese beiden Ausstellungsfahrzeuge dem späteren Serienmodell ähnelten, zeigte sich im März 1995 bei der Weltpremiere des ŠKODA Felicia Fun auf dem Genfer Automobilsalon. Das Fahrzeug übernahm zahlreiche Ideen und Detaillösungen aus den beiden Concept Cars und setzte voll auf Freizeitspass. Technisch basierte es bereits auf dem technisch umfassend modernisierten und ein Jahr zuvor präsentierten ŠKODA Felicia – für ihn hatte ŠKODA 1187 Teile neu entwickelt, Fahrkomfort und Sicherheitsniveau angehoben und die Verarbeitung deutlich verbessert.

Die vermutlich grösste Überraschung hielt der Felicia Fun im Interieur bereit: Auch die innovative Idee einer klapp- und verschiebbaren Rückwand und zweier Notsitze hatte Einzug ins Serienfahrzeug gehalten und war damit weit mehr als ein futuristisches Show-Car-Feature. Die intern „Party-Trick“ genannte, weiter entwickelte Mechanik gehörte zur Serienausstattung des Felicia Fun. Waren die Notsitze ausgeklappt, änderte sich die Tiefe der mit Fichtenholz ausgelegten Ladefläche von 1370 auf 850 Millimeter, den praktischen Nutzen des trendigen, stets in kräftigem Gelb lackierten Pritschenwagens mit sportlichem Heckspoiler schmälerte das allerdings nicht. Im Fahrzeugprospekt fanden sich damals folgende Zeilen: *„Die frische gelbe Farbe des Fahrzeugs steht für Abenteuer, bei denen Sie der Felicia Fun gerne begleitet. Nehmen Sie das strahlend gelbe Lenkrad in die Hand, drehen Sie am Zündschlüssel und reisen Sie der Sonne und dem Spass entgegen.“*

Unverändert übernommen hat der ŠKODA Felicia Fun grundsätzliche Eckdaten des Pickup-Modells, wie etwa den Radstand von 2450 Millimetern. Die Länge belief sich auf 4245 Millimeter, in der Breite mass er 1680 Millimeter und in der Höhe kam er auf 1465 Millimeter. Die Kunden konnten zwischen drei Vierzylindermotoren wählen: Neben einem Diesel mit 1896 cm³ Hubraum und einer Leistung von 47 kW (64 PS) waren auch zwei Benziner erhältlich – mit 1,3 Liter Hubraum und 50 kW (68 PS) sowie mit 1598 cm³ Kubikzentimetern und 55 kW (75 PS), die Höchstgeschwindigkeit lag dann bei 163 km/h. Der kombinierte Verbrauch des 1,6 Liter-Motors pendelte sich nach damals gültiger Verbrauchsnorm bei 7,3 Litern auf 100 Kilometer ein. Die Basisausführung mit 1.3 MPI-Aggregat kostete in der Ausstattungslinie LX 304'900 Tschechische Kronen, die 1035 Kilogramm leichte Version mit 1.6 MPI-Vierzylinder und einer maximal zulässigen Zuladung von 445 Kilogramm kostete 40'000 Kronen Aufpreis. Der Diesel war 50'000 Kronen teurer als das Basismodell.

Von Oktober 1995 bis August 2000 rollten im Werk Vrchlabí insgesamt 4016 ŠKODA Felicia Fun vom Band. Heute sind die Modelle begehrte Sammlerstücke, denn unter den mehr als 1,4 Millionen insgesamt hergestellten Felicia zählen sie nicht nur zu den auffälligsten und buntesten sondern auch zu den seltensten Exemplaren.

Bilder zur Presseinformation:



Seltene Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Felicia Fun

Der ŠKODA Felicia Fun war ein Fahrzeug für junge und junggebliebene Kunden und Freizeitsportler. Das verdeutlichten auch die Ausstattung und die bunte Farbgebung. Das um 60 Millimeter höhergelegte Fahrwerk erleichterte Abstecher auf unbefestigte Wege.

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 7 von 8



Seltene Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Felicia Fun

Fahrer und Beifahrer wurden vom festen Blechdach geschützt, auf dem auch die Träger zum Transport sperriger Sportgeräte montiert waren. Die Passagiere im Fond wurden durch einen Überrollbügel geschützt. Das Leergewicht des ŠKODA Felicia Fun betrug je nach Ausführung 1005 bis 1080 Kilogramm, die maximale Zuladung lag bei 445 Kilogramm.

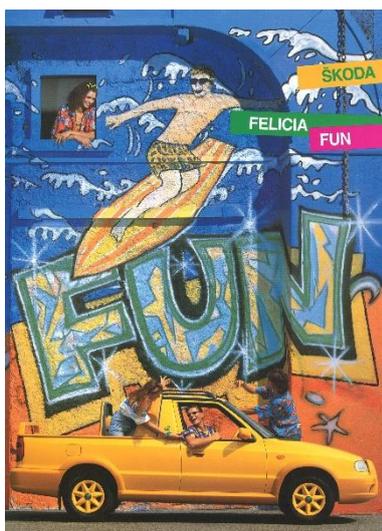
Quelle: ŠKODA AUTO



Seltene Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Felicia Fun

Der ŠKODA Felicia Fun verfügte serienmässig über das intern „Party Trick“ genannte Feature. Es war eine Weiterentwicklung jener Idee, die schon im Konzeptfahrzeug ŠKODA Favorit Fun begeisterte. Die ausklapp- und verschiebbare Rückwand der zweisitzigen Kabine ermöglichte Platz für zwei zusätzliche Passagiere.

Quelle: ŠKODA AUTO



Seltene Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA Felicia Fun

Von Oktober 1995 bis August 2000 rollten im Werk Vrchlabi insgesamt 4016 Exemplare des ŠKODA Felicia Fun mit Frontantrieb und handgeschaltetem Fünfganggetriebe vom Band. Neben zwei Benzinern mit 1,3 und 1,6 Liter Hubraum stand auch ein 1,9 Liter grosser Dieselmotor zur Wahl.

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 8 von 8

Seltene Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO

Diese Meldung ist der letzte Teil einer Serie von insgesamt sieben Pressemitteilungen zu folgenden Modellen:

1. Folge: Laurin & Klement LW-Dreiräder (1905 – 1911)
2. Folge: Laurin & Klement Typ E „Černá Hora-Montenegro“ (1908 – 1909)
3. Folge: ŠKODA Sagitta (1936 – 1938)
4. Folge: ŠKODA Typ 998 „Agromobil“ (1962)
5. Folge: ŠKODA Typ 990 „Hajaja“ (1963)
6. Folge: ŠKODA Buggy Typ 736 (1974 – 1976)
7. Folge: ŠKODA Felicia (1996 – 2000)

Weitere Informationen:

Emanuel Steinbeck, PR ŠKODA

Tel. 056 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch

www.skoda.ch / www.skodapress.ch

ŠKODA AUTO

- › feiert dieses Jahr das 125. Jubiläum seiner Gründung in den Pioniertagen des Automobils 1895 und ist damit eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen.
- › bietet seinen Kunden aktuell neun Pkw-Modellreihen an: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ sowie KAMIQ und SUPERB.
- › lieferte 2019 weltweit 1,24 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA AUTO fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei, Algerien und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine und Kasachstan mit lokalen Partnern.
- › beschäftigt mehr als 42.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.
- › treibt im Rahmen der ŠKODA Strategie 2025 die Transformation vom Automobilhersteller zur „Simply Clever Company für beste Mobilitätslösungen“ voran.