

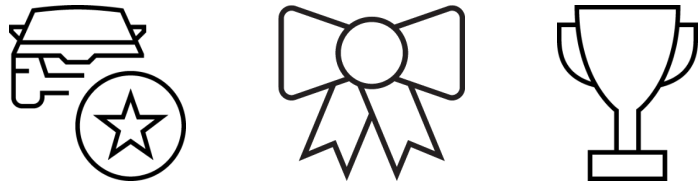
A vintage Škoda car, likely a model from the early 20th century, is shown from a high-angle perspective. The car is light-colored with a dark interior and is positioned on a textured, possibly stone or concrete, surface. Two people are visible: one in the driver's seat and another in the passenger seat. The car's design features a prominent front grille and large wheels. The overall image has a grainy, historical quality.

Škoda Auto : Besondere Jubiläen  
im Jahr 2023

ŠKODA

## Škoda Auto: Besondere Jubiläen im Jahr 2023

Für Škoda Auto stehen im Jahr 2023 zahlreiche Jubiläen auf dem Programm. Unter anderem entstand vor 100 Jahren das Logo mit dem markanten, geflügelten Pfeil, der für Dynamik und Fortschritt steht. Fahrzeuge mit Allradtechnik entstehen bei Škoda bereits seit 80 Jahren. Zusätzlich feiert das Unternehmen in diesem Jahr Jubiläen sportlicher Erfolge sowie von Langstreckenfahrten über verschiedene Kontinente und bedeutender Modelle, die etwa den Weg für den Superb ebneten. Auch zuverlässige Nutzfahrzeuge sind fester Bestandteil der Geschichte des tschechischen Automobilherstellers.



# Škoda Auto: Besondere Jubiläen im Jahr 2023

- 1** 125 Jahre (August 1898): Bau des ersten Fabrikgebäudes und erste Arbeitsordnung von L&K
- 2** 115 Jahre (11. Dezember 1908): Geschwindigkeits-Weltrekord für Vierzylinderfahrzeuge mit bis zu 86 mm Bohrung - 118,720 km/h
- 3** 110 Jahre: Laurin & Klement M – Modellreihe mit Spitzentechnik
- 4** 100 Jahre (15. Dezember 1923): Škoda Logo mit geflügeltem Pfeil
- 5** 90 Jahre (April 1933): Škoda 420 mit Backbone-Fahrwerk
- 6** 85 Jahre (18. Mai 1938): Langstreckenfahrten durch Afrika und Südamerika
- 7** 80 Jahre (Oktober 1943): Škoda Superb 956, Typ 956 - erstes 4x4-Modell von Škoda
- 8** 60 Jahre (20. - 24. Januar 1963): Klassensieg-Hattrick für den Škoda Octavia bei der Rallye Monte Carlo
- 9** 55 Jahre (20. November 1968): Škoda 1203 – Ikonisches, vielseitiges Nutzfahrzeug
- 10** 25 Jahre (3. März 1998): Die erste von vier Generationen des modernen Škoda Octavia Combi
- 11** 20 Jahre (6. März 2003): Škoda Fabia WRC, einem Vorgänger des aktuellen Fabia RS Rally2

## 125 Jahre (August 1898)

### Bau des ersten Fabrikgebäudes und erste Arbeitsordnung von L&K



**Im August 1898 wurde zwischen Mladá Boleslav und Kosmonosy das erste Fabrikgebäude mit einer Grundfläche von 690 m<sup>2</sup> (53 x 13 m) fertiggestellt. Die zuvor genutzten Gebäude waren einst für andere Zwecke errichtet worden und wurden später an die Anforderungen von L&K angepasst.**

Im Sommer 1898 nahmen 32 Arbeiter, sechs Lehrlinge und drei Büroangestellte ihre Arbeit in dem Werk auf, das im Anschluss über 100 Jahre Teil des Škoda Auto Komplexes blieb. 1898 wurde zudem die erste Arbeitsordnung von L&K eingeführt, die in 11 Paragraphen das Verhältnis zwischen dem Unternehmen und dessen Mitarbeitern regelte.

Die Arbeiter verpflichteten sich, je nach Bedarf auch andere Arbeiten als die ihnen ursprünglich zugewiesenen Aufgaben zu übernehmen; die schnellen Veränderungen in der Branche erforderten schon damals große Flexibilität – Die Arbeitsordnung enthielt auch Bestimmungen über die Kranken- und Unfallversicherung der Arbeitnehmer, was zu jener Zeit noch nicht üblich war.

# 115 Jahre (11. Dezember 1908)

Geschwindigkeits-Weltrekord für Vierzylinderfahrzeuge mit bis zu 86 mm Bohrung - 118,720 km/h



**Das erfolgreiche Motorsport-Engagement der Marke aus Mladá Boleslav geht bis ins Jahr 1901 zurück, als ein Motorrad von Laurin & Klement das internationale Rennen Paris-Berlin bestritt. Nach zahlreichen Siegen auf Motorrädern brach bei L&K die Ära des Automobils an. Die Fahrzeuge punkteten bei anspruchsvollen Wettbewerben und Bergrennen sowie auf damals noch wenig verbreiteten Rennstrecken.**

Die äußerst erfolgreiche Saison 1908 gipfelte in einem Geschwindigkeitsrekord auf dem Brooklands Motor Circuit bei Weybridge in Surrey, England. Auf der 4,43 km langen ovalen Betonstrecke mit bis zu 9 m hohen Kurven waren – zumindest theoretisch – Geschwindigkeiten von bis zu 192 km/h möglich, wenn man die schlechte Reifenhaltung der damaligen Zeit berücksichtigt.

Darüber hinaus gab es in Brooklands eine 1,8 km lange Gerade mit Plätzen für bis zu 287.000 Zuschauer. Dort trat das Team aus Mladá Boleslav mit seinem speziellen Rennwagen, dem L&K FCS an, um einen neuen Rekord in der Kategorie der Vierzylinderfahrzeuge mit einer Bohrung von bis zu 86 mm aufzustellen. Das damalige Reglement schränkte den Hubraum des Motors nicht ein, daher zielten die Konstrukteure darauf ab, den Hubraum zu maximieren und verlängerten den Hub auf 150 mm.

Record sul Brookland

Una velocità che suscitò meraviglia presso tutta la stampa Inglese  
(Km. 118.720 l'ora)

Il Conte Kolowrat ha fatto colla sua Vettura a 4 cilindri di 86 mm. di alesaggio una media di Km. 112.266 all'ora. Alcuni giorni più tardi Hieronimus ha portato la velocità di questa Vettura a Km. 118.720 su un miglio lanciato, e Km. 116.150 facendo 10 giri, e cioè 48 Km. circa. **ECCO DELLE PROVE ELOQUENTI!** Ad Oriente oppure ad Occidente, nelle montagne oppure sul piano, su distanze brevi o lunghe, nelle mani dei dilettanti oppure dei professionisti, su strade buone o su strade cattive, su una motocicletta o su Vetture leggiere, con Vetture pesanti o su Autobus noi sempre abbiamo dimostrato la superiorità della nostra marca.

Delle prove! - Ne abbiamo date a centinaia.

**LAURIN & KLEMENT**  
Società Anonima per la costruzione di Automobili e Motociclette a Jungbunzlau.  
Succursali: Praga - Vienna - Brünn - Budapest - Londra e Mosca.

## 115 Jahre (11. Dezember 1908)

Geschwindigkeits-Weltrekord für Vierzylinderfahrzeuge mit bis zu 86 mm Bohrung - 118,720 km/h



Zunächst setzte sich der erfahrene Rennfahrer **Graf Alexander „Sasha“ Kolowrat-Krakowsky** ans Steuer und erreichte in Brooklands eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 112 km/h. Das reichte jedoch nicht aus, um den Rekord zu brechen. Daher ersetzte ihn der leichtere Chefkonstrukteur **Otto Hieronimus**, der die Ziellinie mit einer Rekordgeschwindigkeit von **118,720 km/h** überquerte.



118.720 km/h

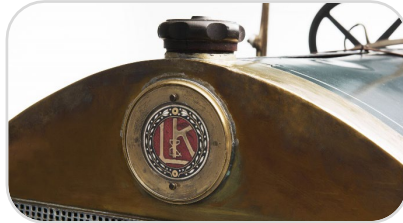
# 110 Jahre

## Laurin & Klement M – Modellreihe mit Spitzentechnik



**1913 debütierte die Modellreihe Laurin & Klement M mit leistungsstarken Vierzylindermotoren. Die robusten, komfortablen und schnellen Fahrzeuge waren dank ihrer besonderen Zuverlässigkeit und ihrer starken Motoren auch im Motorsport sehr erfolgreich.**

Die ersten, Fahrzeuge dieser Modellreihe, die das Werk verließen, waren die Vierzylinderversionen M und MO, die mit einem Hubraum von 3.802 cm<sup>3</sup> 40 PS (29 kW) leisteten, sowie die die 50 PS starken 4,7-Liter-Md und MK-Modelle. Letztere leisteten im Gegensatz zu den Md-Modellen mit Ventilantrieb und hochentwickelten Knight-Hülseven Ventilen 40 PS. Auf dem robusten „M“-Fahrgestell wurden auch Krankenwagen gebaut.

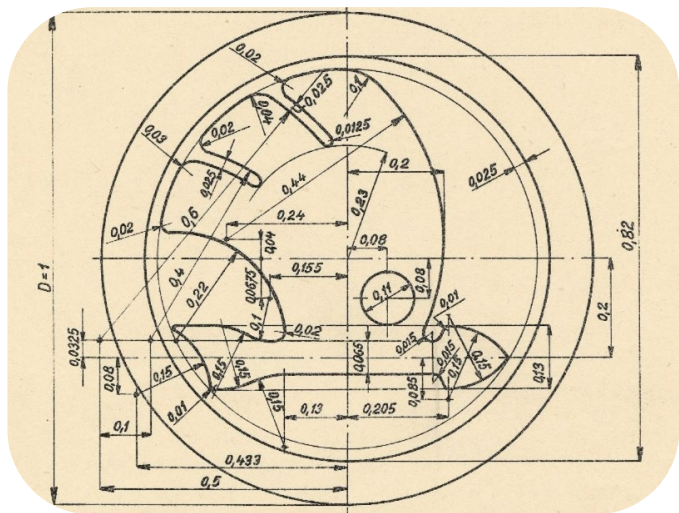


Am 21. Dezember 1918 unternahm der erste tschechoslowakische Präsident **Tomáš Garrigue Masaryk** nach seiner Rückkehr aus dem Exil in einem offenen Modell aus der Serie MK eine Fahrt durch Prag. Die M-Baureihe aus Mladá Boleslav wurde bis 1925 fortlaufend modernisiert, dann folgte der Škoda Hispano-Suiza als Flaggschiff der Marke. Anschließend übernahm diese Rolle der Škoda 860 mit Achtzylindermotor und Mitte der 1930er Jahre das erste Modell der ikonischen Superb-Baureihe.

# 100 Jahre (15. Dezember 1923)

## Das Logo mit dem geflügelten Pfeil

Am Samstag, den 15. Dezember 1923, wurde das Markenzeichen der Waffen- und Maschinenfabrik Škoda Pilsen offiziell eingetragen: ein Logo in Form eines geflügelten Pfeils, der von drei Federn getragen wird. Der durch die Eintragung erzielte, rechtliche Schutz bezog sich außerdem auf eine Variante mit fünf Federn und integriertem Škoda-Schriftzug, die allerdings nur selten verwendet wurde.



Das Logo war das Ergebnis einer einjährigen Suche nach einem Markenzeichen, die mit einer öffentlichen Ausschreibung begann. Aus rund 300 Entwürfen wurde eine Variante ausgewählt, die den Kopf eines Indianerhäuptlings mit Federkopfschmuck zeigt. Dieses Motiv ist auch auf einem Gemälde zu sehen, das im Büro des damaligen Verkaufsdirektors von Škoda Pilsen, Jihoslovan Toma Maglič, hing. **Wer das Logo entworfen hat, ist nicht bekannt**, vermutlich war es eine Gemeinschaftsarbeit, an der sich über einen längeren Zeitraum hinweg verschiedene Abteilungen beteiligten.

Da das neue Logo erheblich verkleinert werden und als dreidimensionaler Abdruck oder Guss eindeutig erkennbar sein musste, wurde die Anzahl der Federn von zunächst fünf auf drei reduziert. Außerdem wurde schließlich auch der zusätzliche Škoda-Schriftzug weggelassen. Keine zwei Jahre nach der Eingliederung von Laurin & Klement in den Maschinen- und Rüstungskonzern zierte das neue Emblem auch die Fahrzeuge aus Mladá Boleslav.



# 100 Jahre (15. Dezember 1923)

Das Logo mit dem geflügelten Pfeil

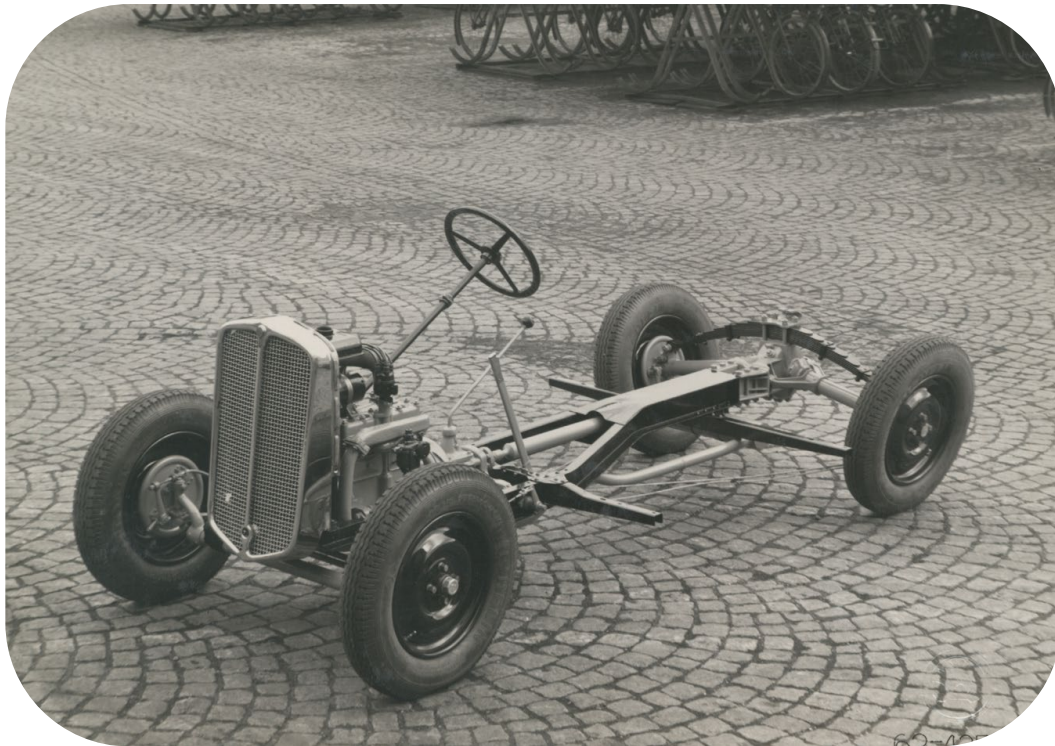


**Im Laufe der Jahrzehnte wurden das Škoda-Emblem und das Logo häufig verändert. Die Änderungen im Laufe der Zeit verdeutlichen den dynamischen Charakter des Unternehmens und spiegeln auch gesellschaftliche Entwicklungen wider.**

Besonderen Einfluss auf die Gestaltung des Logos hatten insbesondere der Zweite Weltkrieg, die spätere Verstaatlichung und schließlich Privatisierung sowie die Trennung der Entwicklungsabteilungen in Pilsen und Mladá Boleslav. Das ursprüngliche, kreisrunde Škoda-Logo wurde bis 1992/1993 auf Drucksachen des Automobilherstellers verwendet. Auf den Fahrzeugen wurde das Logo noch bis 1995 genutzt, bevor es später nur noch auf einzelnen Komponenten wie etwa Motorblöcken oder Glas zum Einsatz kam.

## 90 Jahre (April 1933)

### Škoda 420 mit Backbone-Fahrwerk



**Als Antwort auf die Weltwirtschaftskrise brachte Škoda eine neue Fahrzeuggeneration mit einem sehr steifen, leichten Fahrgestellrahmen mit Einzelradaufhängung auf den Markt, der die bewährten Leiterrahmen und Starrachsen ablöste.**

Das innovative Konzept, das sich später in Modellen wie dem Škoda Popular, Rapid, Superb, Octavia und Felicia durchsetzte, blieb 40 Jahre lang konkurrenzfähig. In Neuseeland diente der Rahmen ab 1966 als Basis für den praktischen Trekka, bevor das Konzept im Škoda 1202 (1961-1973) letztmals zum Einsatz kam.

Das erste Fahrzeug, das auf diesem Konzept basierte, verließ die Werkstatt von **Josef Zubatý im April 1933** – der Škoda 420 verfügte über eine Pendelachse hinten und eine Starrachse vorn. Ende 1933 fuhr der Prager Geschäftsmann Břetislav Jan Procházka, ein Freund von Josef Zubatý, mit einem Škoda 420 Standard in die USA. Unter winterlichen Bedingungen legte er problemlos 12.000 Kilometer auf der Strecke Prag - New York - Washington - Prag zurück.

## 85 Jahre (18. Mai 1938)

### Langstreckenfahrten durch Afrika und Südamerika



**Am 18. Mai 1938 kehrten die Afrikaforscher Marie und Stanislav Škulín nach fast zwei Jahren und 52.000 zurückgelegten Kilometern in einem Škoda Rapid nach Prag zurück.**

Mit dem für damalige Verhältnisse mittelgroßen Vierzylinder-Modell, dessen 1.400 cm<sup>3</sup>-Motor 31 PS leistete, hatten die Marie und Stanislav Škulín den afrikanischen Kontinent von Norden nach Süden durchquert. Außerdem führte sie ihre Route auch über die Insel Madagaskar. Und da sich der zuverlässige Škoda Rapid auch unter Extrembedingungen bewährte, beschlossen die Škulíns, Afrika ein weiteres Mal zu durchqueren. Diesmal fuhren sie vom Kap der Guten Hoffnung nach Ägypten und kehrten von dort in die Tschechoslowakei zurück.

Etwa zur gleichen Zeit, am 18. Juli 1938, machten sich **Eva und František Alexandr Elstner** mit einer kleineren, 30 PS starken Cabriolimousine vom Typ Popular 1100 OHV auf den Weg nach Südamerika und erreichten dabei eine Reisegeschwindigkeit von bis zu 105 km/h. Nach einer achtzehntägigen Reise von Genua nach Argentinien gingen sie in Buenos Aires von Bord. Es folgte eine zwölfwägige Fahrt über Schotter, Sand und Felsen durch Rosario und Tucumán nach Norden zur bolivianischen Grenze und über Córdoba zurück nach Buenos Aires. Der kompakte Škoda legte dabei über 6.000 Kilometer zurück und absolvierte im Schnitt täglich 530 km. Aufgrund der politischen Spannungen kehrten die Elstners am 29. September 1938 früher als geplant nach Prag zurück.

## 80 Jahre (Oktober 1943)

### Škoda Superb 956, Typ 956 - das erste 4x4-Modell der Marke



**Nach Beginn der Entwicklung im September 1942 lief im Oktober 1943 die Produktion des ersten Škoda mit Allradantrieb (4x4) an.**

Das Militärfahrzeug vom Typ 956 basierte auf der erfolgreichen zivilen Ausführung des Superb. Der 956 unterschied sich unter anderem durch seine Vorderachse mit Trapezfederung, die durch Schraubenfedern ergänzt wurde. Das Vorderachsdifferential wurde asymmetrisch, näher zum rechten Rad hin montiert, um den Abtrieb des Getriebes mit Untersetzung zu ermöglichen. Die Steuerung damaliger Geländewagen war anspruchsvoll: Es gab fünf Hebel, um die Handbremse zu betätigen, das Hauptgetriebe zu schalten und die Sperre der beiden Differentiale zu verringern.

Das technisch faszinierende, aber in der Produktion anspruchsvolle Modell wurde nie um wesentlich Varianten erweitert. Der 4x4-Antrieb ist auch in den aktuellen Modellen von Škoda sehr gefragt: Die neuen vollelektrischen Modelle von Škoda auf Basis der MEB-Plattform basieren, verfügen über einen besonders effizienten Allradantrieb mit einem Elektromotor pro Achse.

# 60 Jahre (20. - 24. Januar 1963)

## Klassensieg-Hattrick für den Škoda Octavia bei der Rallye Monte Carlo



Fahrzeuge aus Mladá Boleslav nehmen seit der zweiten Auflage (1912) an der prestigeträchtigen und anspruchsvollen Rallye Monte Carlo teil und waren auch in der in der Ersten Republik erfolgreich. Anfang der 1960er Jahre stellten drei Škoda Octavia ihre Stärken auf der Strecke der Rallye Monte Carlo unter Beweis und erzielten im Januar 1963 einen Hattrick bei den Klassensiegen.

Die Erfolgsgeschichte begann im Januar 1961. Damals dominierten skandinavische Fahrer unter den winterlichen Bedingungen der Rallye Monte Carlo. Škoda ließ daher den talentierten Finnen **Esko Keinänen** und seinen Beifahrer **Rainer Eklund** auf dem Škoda Octavia TS 1200 starten. Der Sieg in der Klasse bis 1300 cm<sup>3</sup> und ein beachtlicher sechster Platz in der Gesamtwertung bei starker Konkurrenz bestätigten: Mit dieser Entscheidung lag die Marke komplett richtig.

Bei der Rallye Monte Carlo 1962 fuhren alle drei Škoda Werksteams mit dem Octavia TS 1200 ins Fürstentum Monaco und belegten in der Klasse bis 1300 cm<sup>3</sup> den zehnten Platz. Einmal mehr dominierte Esko Keinänen die Klasse unter 1300 cm<sup>3</sup> und belegte den 21. Platz in der Gesamtwertung. Anerkennung verdient auch die Leistung der Norwegerin **Laila Schou-Nilsen**, die trotz technischer Schwierigkeiten Platz 17 in dieser Klasse belegte. Der Klassen-Hattrick gelang Ende Januar 1963 mit dem Sieg des Octavia TS 1200 der Norweger **Edward Gjolberg** und **Carl F. Kaplan**.

## 55 Jahre (20. November 1968)

### Škoda 1203 – Ikonisches, vielseitiges Nutzfahrzeug



**Das erste Serienmodell des leichten Nutzfahrzeugs Škoda 1203 mit selbsttragender Trambus-Karosserie – und damit ohne Motorhaube – rollte im November 1968 aus den Werkstoren von Vrchlabí.**

Im ersten Produktionsjahr war der Š 1203 fast ausschließlich für Kunden aus damaligen Staatsbetrieben oder der öffentlichen Hand erhältlich. Im Laufe der drei Jahrzehnte langen Erfolgsgeschichte dieses unverwechselbaren Modells kamen weitere Versionen hinzu, vom Kombi bis zum Kleinbus. Der kompakte Škoda 1203 war nur 4,5 Meter lang und konnte bei einem Leergewicht von 1.170 kg bis zu 950 kg Ladung transportieren. Angetrieben wurde er von einem 1.221 cm<sup>3</sup> großen Vierzylinder-Benzinmotor mit 49 PS (36 kW), der sich bereits im Š 1200, Š 1201 und Š 1202 bewährt hatte.

Aus Kapazitätsgründen wurde die AZNP-Produktion ab Mitte 1967 schrittweise vom Škoda-Werk Vrchlabí ins Werk Kovosmalt in Trnava (Slowakei) verlagert, das in Trnava Automotive Works (TAZ) umbenannt wurde. Der Škoda 1203 wurde bis 1981 in der Tschechischen Republik hergestellt.

## 25 Jahre (3. März 1998)

### Die erste von vier neuen Generationen des beliebten Škoda Octavia Combi



**Eine Studie des Octavia Combi präsentierte Škoda auf der gut besuchten Frankfurter Automobilausstellung im September 1997. Seine praktische Zweikammer-Karosserie und die Typenbezeichnung verwiesen auf seinen äußerst beliebten, von 1961 bis 1971 produzierten Vorläufer.**

Im Februar 1998 wurde in Mladá Boleslav die Serienproduktion aufgenommen und am 3. März wurde das Modell auf dem Genfer Automobilsalon dem Fachpublikum vorgestellt. Die ersten Kunden nahmen ihren neuen Škoda Octavia Combi im Mai 1998 in Empfang. Mit 2.512 mm war der Radstand des Kombi identisch mit dem der Limousine. Der Kombi war nur sechs Millimeter länger, 26 mm höher und wog – je nach Ausstattung – lediglich 15 bis 30 kg mehr.

Am meisten Aufmerksamkeit zog das elegante Design des Fahrzeughecks auf sich, das mit 548 bis 1512 Litern viel Platz für Gepäck bot. Im ersten Jahr machte die Kombi-Version 15 Prozent aller Octavia-Verkäufe aus, im folgenden Jahr stieg ihr Anteil auf 36,7 Prozent und 2001 sogar auf 40,5 Prozent. Die zweite moderne Generation wurde ab 2004 produziert, bevor 2013 die dritte Version debütierte. Die aktuelle vierte Generation ist inzwischen seit Ende 2019 erhältlich.

# 20 Jahre (6. März 2003)

## Škoda Fabia WRC



### Auf dem Genfer Automobilsalon feierte Škoda Motorsport im Frühjahr 2003 die Premiere des Škoda Fabia WRC.

Der Fabia WRC basierte auf der sportlichen RS-Version des Serienmodells der ersten Škoda Fabia Generation und feierte sein Renndebüt bei der Rallye Deutschland 2003 im Rahmen der Rallye-Weltmeisterschaft. In der Königsklasse der Weltmeisterschaft übernahm der Fabia WRC den Staffelstab vom größeren Škoda Octavia WRC. Angetrieben wurde der kompakte Newcomer von einem wassergekühlten Vierzylinder-Turbomotor mit zwei Litern Hubraum, der 221 kW (300 PS) und ein maximales Drehmoment von 600 Nm lieferte. Die Kraftübertragung erfolgte über ein sequentielles Sechsgang-Getriebe und drei aktive Differentiale auf alle vier Räder.

Bis zur Markteinführung der zweiten Generation des Fabia wurden in Mladá Boleslav 24 Einheiten produziert. Der Fabia WRC war der erste Schritt auf dem Weg zum sehr erfolgreichen Fabia S2000 (2009), Fabia R5 (2015) und dem neuen Škoda Fabia RS Rally2. Mit diesen Fahrzeugen feierte Škoda Motorsport mit seinen Kundenteams allein zwischen 2015 und 2022 insgesamt 16 Weltmeistertitel sowie 24 kontinentale und 118 nationale Meisterschaften.



# Kommunikation Škoda Classic



**Ondřej Láník**  
Kommunikation Škoda Classic

**Škoda Auto a.s.**  
tř. Václava Klementa 869 Mladá Boleslav II  
293 01 Mladá Boleslav