



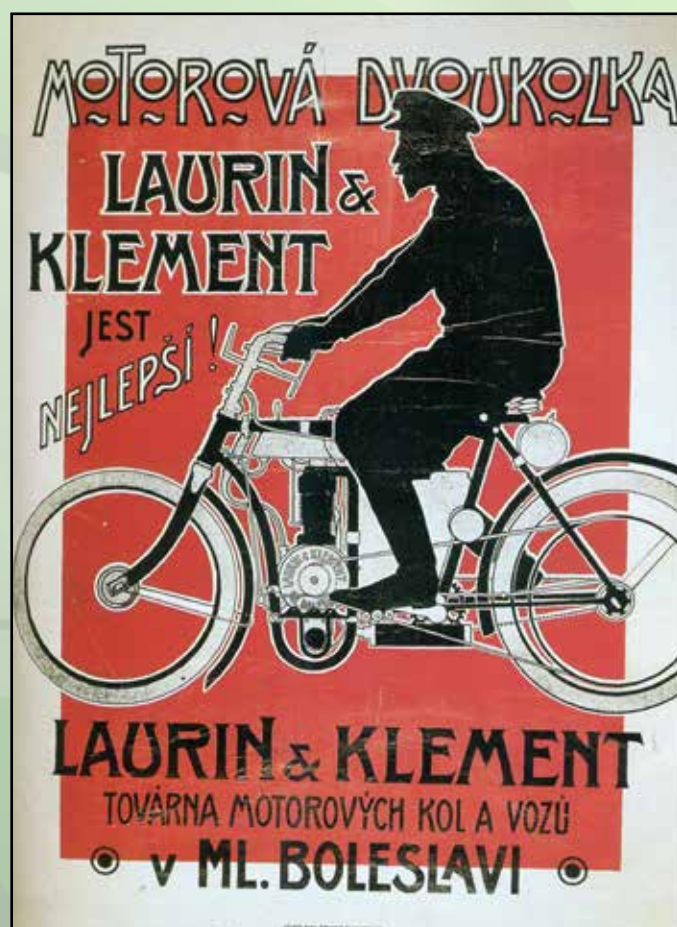
Škoda nekdej in zdaj

Glavni namen strokovnega izleta Oldtimer kluba Bela krajina konec letošnjega maja je bil spoznati češko avtomobilsko tovarno Škoda skozi zgodovino in dandanes. Vendar za Belokranjce brez prisrčnega druženja noben podvig nič ne velja. Tako kot ponavadi, je bilo tudi tokrat: zvoki domačih viž, nabrite domislice in dobra volja so cveteli dobre tri dni potovanja. Medsebojno spoznavanje popotnikov se je po nočni vožnji začelo na prvem resnem počivališču ob avtocesti z izdatnim zajtrkom.



Obisk pri Škodi v Mladi Boleslavi se začne v Muzeju, ki je izjemno lepo urejen in zlasti bogato založen. Marsikdo se je šele tukaj podučil, kako je nastala in se razvijala družba skozi tri stoletja, od 1895 do skorajšnje 120-letnice. Seveda pa so bili za »potipat« najboljši zanimivi avtomobili, zlasti taki s slavno preteklostjo.

Navdušena češka biciklista Vaclav Klement in Vaclav Laurin sta leta 1895 odprla delavnico za izdelavo in popravila dvokoles. Njuni izdelki so pod imenom Slavia postali hit doma in na tujem. Kaj kmalu pa sta začela na bicikle, kot prva v Avstro-Ogrski, vgrajevati tudi pogonske motorje in postavila vse vzvode za upravljanje na



balanco .

Vaclav Vondřih je na motociklu L&K zmagal na slovečem »Coupe Internationale« v Franciji.

Po vrsti prototipov na začetku stoletja sta leta 1905 uvedla proizvodnjo osebnih štiriatktnih avtomobilov z dvema vodno hlajenima cilindroma pod imenom Voiturette in čez



dve leti ustanovila delniško družbo. Sledila je vrsta izvedenk z močnejšimi motorji, tudi za tovornjake in avtobuse. Dirkaška različica je na Semmeringu osvojila prva mesta v vseh razredih, v katerih je nastopila. Med prvo svetovno vojno je proizvodnja v Mladi Boleslavi skoraj zastala. Vpoklice zaposlenih na fronto je vsaj malo zaustavila pogodba za izdelavo topovskih granat, pozneje pa še proizvodnja vojaških tovornjakov in reševalnih vozil. Po vojni so spet delali nekdanje osebne avtomobile, na zahtevo vlade pa tudi letalske motorje. Da bi obdržala tržni položaj, se je družba Laurin & Klement leta 1925 pridružila takrat največjemu podjetju v Avstro-Ogrski in največjemu industrijskemu konglomeratu v Evropi 20. stoletja – velikanu Škoda, ki ga je ustanovil leta 1869 inženir Emil Škoda v Plznu. Na začetku je družba L&K še obdržala svoje ime na hladilniku, pozneje pa je prevzela



slovito Škodino krilato puščico.

Škodin kolos je postajal poslovno vse bolj neobvladljiv. Proizvodnja avtomobilov L&K v Mladi Boleslavi in avtomobilski oddelek v Plznu (po licenci Hispano-Suiza) sta zato leta 1930 oblikovala Delničarsko družbo za proizvodnjo avtomobilov v Mladi Boleslavi (ASAP - Akciová společnost pro automobilový průmysl) s sedežem v Pragi, vse delnice pa so bile v rokah družbe v Plznu. Še istega leta se je avtomobilska proizvodnja ASAP izločila, toda prodajala avtomobile pod Škodino zaščitno znamko. V desetletju do II. svetovne vojne so nastajali različni modeli ljudskih avtov vrste Popular (enega smo spoznali na sliki 2), pa tudi bolj zahtevni



Rapid in Superb.

Po izbruhu druge svetovne vojne je civilna proizvodnja obstala, saj je celotno skupino Škoda prevzelo nemško državno podjetje »Reichswerke Herman Göring AG«, ki je uvedlo oboroževalno proizvodnjo za izdelavo delov za orožje, največ pa za splošna vozila s pogonom na vsa štiri kolesa. Ob koncu vojne so posodobljeni modeli Popular prvi začeli prihajati s tekočih trakov v zračnih napadih močno poškodovane tovarne v Mladi Boleslavi. Jeseni 1945 je vlada nacionalizirala prva večja podjetja, med njimi tudi Škodo v Plznu in ASAP v Mladi Boleslavi. Za najvišje partijske in vladne predstavnike so naročili neprebojne limuzine Škoda VOS, poimenovane Praga. S tem modelom se je v Škodi končala proizvodnja avtomobilov srednjega in gornjega razreda. Stekel pa je razvoj najštevilčnejših prototipov

in tudi dokaj uspešnih serijskih manjših avtov: Spartaku iz leta 1955 so sledili Octavia, Felicia in uspešen model Škoda 1000 MB, pa



tudi terenski, športni in dirkalni avtomobili. Na rallyju Monte Carlo 1977 je Škoda 130 RS, nauspešnejši češki športni avto vseh časov, osvojil prvo in drugo mesto v svojem razredu. Uvedba novega Favorita v proizvodnjo leta 1987, vključujoč prehod na sodobno zasnovano avtomobila, ki so ga oblikovali pri Bertoneju v Italiji, je pomenila prečno postavitev motorja spredaj, pogon na prednja kolesa in velik prtljažnik. Škoda Favorit je postal že naslednje leto hit na Češkoslovaškem in v tujini, saj so jih do leta 1995 naredili milijon in 400 tisoč.

Po političnem zdrsru leta 1989 in veliki zadolženosti (2 in pol milijarde čeških kron) so začeli pri Škodi iskati močnega tujega družabnika, s katerim bi družba postala bolj konkurenčna na mednarodnem tržišču. Med 24 možnostmi sta bila finalista Renault in Volkswagen. Slednji je ponujal 9 milijard nemških mark za naložbe v naslednjih desetih letih in – uspel. Škoda avtomobilova a.s. je postala aprila 1991 poleg VW, Audija in Seata četrta zaščitna znamka skupine



Volkswagen.

Škoda v Mladi Boleslavi je od združitve do leta 1996 slavila milijon narejenih avtomobilov, čez dve leti je dosegla 400 tisoč vozil na leto, ves čas pa je zavzeto in uspešno nastopala na rallyjih po svetu. Leta 2001 so predstavili Octavio RS, Škodin najhitrejši avto do zdaj, leta 2009 pa postali najuspešnejši izvoznik v Nemčijo. Letos se bodo približali petnajstim milijonom narejenih avtomobilov od leta 1905 in desetim milijonom, odkar ima VW delež v družbi. Njihov pogled naprej



nakazuje predstavitevna limuzina Vision D. Zanimala pa nas je tudi tovarna, kamor smo se potem odpeljali. Še preden smo lahko vprašali, če smemo fotografirati, nam je tovarniška vodička povedala, da pač ne. Morali smo se seveda sprijazniti, zato pa je ostalo več časa za vprašanja o plačah in zmogljivosti proizvodnje. Ogledali smo si dvorano, v kateri sestavljajo motorje in menjalnike. Sodobna oprema in proizvodni postopek sta nedvomno zasluga nemškega družabnika (Slika 10), saj bi sicer reševanje družbe trajalo mnogo dlje, če bi se sploh

