125 años de ŠKODA: un viaje a través del tiempo al volante de doce iconos de la marca

› **Ruta con doce clásicos de ŠKODA por los alrededores de la sede de Mladá Boleslav**
› **La caravana incluye la Voiturette A, el 1000 MB y el ENYAQ iV camuflado**
› **El SUV eléctrico combina todas las ideas, innovaciones y valores de la marca**

4 de agosto de 2020 – ŠKODA AUTO da un paseo extraordinario por los 125 años de historia de la compañía al volante de doce automóviles icónicos de la marca. La caravana que dará la vuelta a la sede de Mladá Boleslav, y que incluirá algunos de los modelos más importantes del fabricante checo, será uno de los momentos álgidos de las celebraciones del 125 aniversario. Los vehículos seleccionados van de la L&K Voiturette A, el primer coche de la marca, que se remonta a 1905, al todavía camuflado ŠKODA ENYAQ iV. El nuevo SUV eléctrico que se presentará oficialmente a finales de año, y anuncia el inicio de una nueva era para ŠKODA. Combina las ideas, innovaciones e influencias de los 125 de la historia corporativa de ŠKODA en un solo vehículo.

Saliendo del Museo ŠKODA, en la sede la compañía en Mladá Boleslav, donde algunos de estos vehículos forman parte de la exposición, el viaje a través del tiempo seguirá su camino por la ciudad. La ruta hará pasar a los doce modelos históricos por delante del Castillo de Mcely y por Loučeň, entre otros sitios. El centro de pruebas de ŠKODA en Úhelnice también forma parte del circuito previsto.

Una caravana única
Cada uno de los doce hitos que componen esta caravana única ha dado forma a su época y ha añadido un capítulo a la historia del desarrollo de los vehículos ŠKODA. La tradición del fabricante estará representada por el L&K Voiturette A, fabricada entre 1905 y 1907, la primera generación del ŠKODA SUPERB (de 1934 a 1949) y por el ŠKODA POPULAR MONTE CARLO (de 1936 a 1939), así como por un descapotable ŠKODA FELICIA (de 1959 a 1964), un ŠKODA 1000 MB (de 1964 a 1969), un ŠKODA TREKKA (de 1966 a 1972) y un ŠKODA 110 R Cupé (de 1970 a 1980). El período de mediados de los años 80 hasta el presente estará representado por el FAVORIT (de 1987 a 1994), la primera generación del OCTAVIA moderno (de 1996 a 2010), un ŠKODA YETI (de 2009 a 2017), el ŠKODA SCALA producido desde 2018 y el camuflado ŠKODA ENYAQ iV, que próximamente se presentará al público global.

Todo empieza con la L&K Voiturette A
La primera piedra de la historia de éxito de ŠKODA AUTO la pusieron los fundadores de la marca Laurin y Klement en 1905, en la forma de la L&K Voiturette A. Fue el primer automóvil de la compañía, diez años después de su fundación y de que empezara produciendo bicicletas y motocicletas. Los logros más destacados de los años 30 incluyen el ŠKODA SUPERB, que en esa época fue el buque insignia de la marca y ofrecía un interior espacioso y un alto nivel de confort al volante, y el ŠKODA POPULAR MONTE CARLO, que, gracias a su diseño de eje transversal con la transmisión en el eje trasero, tenía excelentes características de conducción. En honor de este modelo especial, que celebró victorias en el legendario Rally de Montecarlo, ŠKODA introdujo la designación MONTE CARLO, que todavía hoy acompaña las variantes deportivas del FABIA, SCALA y KAMIQ. Al igual que el POPULAR MONTE CARLO, el ŠKODA FELICIA de 1959 también

es un icono de diseño. ŠKODA se reinventó a si misma visualmente con el descapotable, reflejando un estilo que era la última moda de la época.

ŠKODA 1000 MB con carrocería autoportante y bloque motor de aluminio en la parte trasera
Tres modelos de los 60 también estarán en la caravana. En 1964, ŠKODA introdujo una carrocería autoportante con el revolucionario ŠKODA 1000 MB, marcando el inicio de la era del motor trasero. El bloque motor se produjo utilizando un proceso patentado de aluminio fundido, resaltando el alto nivel de conocimientos de Mladá Boleslav en matera de ingeniería mecánica. El concepto de propulsión con motor trasero y tracción trasera también se utilizó en el ŠKODA 110 R de 1970. El ŠKODA 130 RS, que fue un éxito tanto en rallyes como en circuitos, se construyó más tarde partiendo del cupé deportivo de dos puertas, y todavía hoy es recordado en los modelos deportivos RS de ŠKODA. Basado en el OCTAVIA original, el TREKKA, que se fabricó en Nueva Zelanda a partir de 1966, es un predecesor de los SUV actuales. El todoterreno se hizo a medida de las necesidades del cliente y de los requisitos específicos del mercado.

Tracción delantera y estreno del OCTAVIA moderno
Otro hito de la caravana histórica es el ŠKODA FAVORIT. En 1987, ŠKODA lanzó la tracción delantera con el modelo compacto diseñado por Bertone, y ofreció variantes COMBI y PICKUP además del hatchback. El OCTAVIA de 1996 fue el primer modelo ŠKODA desarrollado completamente bajo el paraguas del Grupo Volkswagen, allanando el camino para que la marca se convirtiera en un fabricante de volumen. Su espaciosidad y su atractiva relación entre calidad, precio y rendimiento pronto se convirtieron en parte integral de la identidad de producto de ŠKODA. El ŠKODA YETI marcó la exitosa entrada de la marca en el segmento SUV, en 2009. Este segmento, en el que el KAMIQ, el KAROQ, el KODIAQ y el nuevo ENYAQ iV forman hoy una familia SUV completa, está abriendo nuevos grupos de clientes para la marca. El YETI también disfrutó de una gran popularidad gracias a sus numerosas e innovadoras ideas Simply Clever, como los asientos individualmente ajustables VarioFlex. ŠKODA introdujo un nuevo lenguaje de diseño con el SCALA en 2018, y ahora ofrece un interior aún más emotivo, además de la generosa espaciosidad característica de la marca. Al mismo tiempo, el fabricante dio un salto hacia delante en el ámbito de la conectividad – el SCALA es el primer ŠKODA que está “siempre conectado”.

El ENYAQ iV lleva a ŠKODA hacia un futuro eléctrico
Al igual que otros hitos que han dado forma a sus respectivas épocas, el nuevo ŠKODA ENYAQ iV tendrá un impacto significativo en los años venideros. Combina todas las virtudes de ŠKODA con tecnologías que miran hacia el futuro. Representa la esencia de los valores de la marca; es sorprendente, práctico y Simply Clever. El ENYAQ iV es el resultado de 125 años de experiencia en desarrollo, creatividad y pasión, y está llevando a la compañía hacia un futuro sostenible y eléctrico. El estreno mundial tendrá lugar durante la segunda mitad del año, y el lanzamiento al mercado está previsto para el primer trimestre de 2021.

Declaraciones sobre el viaje a través del tiempo con doce hitos representativos de 125 años de historia corporativa:

Bernhard Maier, Presidente del Consejo de Dirección de ŠKODA AUTO:
“En esta caravana única, hemos juntado doce de los modelos más importantes de ŠKODA, cada uno de los cuales ha marcado referencias en su segmento y para nuestra compañía. Encarnan la pasión, la creatividad y las competencias en ingeniería de los empleados de ŠKODA, que siempre han puesto a los clientes y sus necesidades en el centro de sus actividades y que, a través de su trabajo, siguen insuflando vida en la esencia de marca de ŠKODA, “impulsada por la inventiva” hasta el día de hoy – 125 años después de la fundación de la compañía”.

Christian Strube, Responsable de Desarrollo Técnico del Consejo de Dirección de ŠKODA AUTO:
“Cada uno de estos modelos especiales de los 125 años de historia de ŠKODA ha influenciado de forma significativa el desarrollo de la compañía. Muchos de nuestros valores de marca tienen una larga tradición. Por ejemplo, el alto confort durante la conducción se remonta al primer ŠKODA SUPERB, el diseño extraordinario puede encontrarse en el ŠKODA FELICIA, la carrocería moderna dio forma al ŠKODA 1000 MB y el primer OCTAVIA se ganó al público con su generosa espaciosidad. Con el nuevo ENYAQ iV, la plataforma modular de propulsión eléctrica nos da la oportunidad de combinar todas estas virtudes en un solo vehículo totalmente propulsado por batería, sin emisiones y, por lo tanto, especialmente sostenible”.

Björn Kröll, Director de Marketing de Producto de ŠKODA:
“ŠKODA puede recordar sus 125 años de historia habiendo producido, durante este tiempo, muchos vehículos icónicos. Cada nuevo vehículo se basaba en la experiencia obtenida del desarrollo y conducción de modelos anteriores. El ENYAQ iV es la quintaesencia de todo este conocimiento, pero, al mismo tiempo, también aporta nuevas ideas al vehículo que son emocionantes y Simply Clever. Nuestro primer vehículo eléctrico que funciona únicamente con baterías fue diseñado como tal desde el principio; el ENYAQ iV llevará a nuestra compañía hacia una nueva era”.

Michal Velebný, Museo ŠKODA:
“Esta excursión con doce hitos de la historia de ŠKODA es un evento extraordinario para nosotros. Cada uno de estos vehículos cuenta su propia historia, pero todos los vehículos juntos documentan de forma impresionante los 125 años de historia de ŠKODA AUTO. Ver todos estos tesoros en acción en este contexto supone un momento muy especial – y no solo para el Museo ŠKODA”.

L&K Voiturette A (1905–1907): el primer automóvil fabricado en Mladá Boleslav

- **Laurin & Klement continuaron su éxito como fabricantes de bicicletas y motocicletas con su primer coche en otoño de 1905**
- **Entre 1905 y 1907, se produjeron 44 unidades de la L&K Voiturette A**

El primer automóvil de la compañía Laurin & Klement, que más tarde se convertiría en ŠKODA AUTO, se estrenó el 29 de octubre de 1905: el Voiturette A era un vehículo ligero de dos plazas, fácil de conducir y capaz de alcanzar velocidades de 40 km/h. El vehículo de 7 CV también impresionó a los clientes por su atractiva relación precio-rendimiento. Entre 1905 y 1907, se fabricaron cuarenta y cuatro unidades en Mladá Boleslav.

El Voiturette A recibió la licencia oficial para su uso en carretera el 18 de enero de 1906, y se presentó por primera vez al público en el Salón del Automóvil de Praga del 15 de abril. Con su diseño avanzado, ingeniería precisa y atractivo precio, 3.600 coronas por la versión básica, fue un éxito inmediato. Para ofrecer algo de perspectiva, en esa época el trabajador medio ganaba dos coronas al día. Y el carburante, que en aquellos tiempos no se medía en litros debido a las diferencias de calidad y densidad, costaba 66 céntimos por kilogramo. El Voiturette A consumía cerca de cuatro kilogramos de gasolina por cada 100 kilómetros.

El chasis de la L&K Voiturette A consiste en un marco de escalera con dos ejes rígidos con muelles de ballesta semi-elípticos. Los dos cilindros refrigerados por agua del motor en V de montaje delantero están situados frente a frente a un ángulo de 55 grados. Producen 7 CV (5,2 KW) de potencia de un desplazamiento total de 1.005 centímetros cúbicos. La transmisión automática de tres velocidades está unida a la caja de cambios a través de un embrague cónico cubierto de cuero. Normalmente, la potencia se transmitía a las ruedas traseras mediante un árbol de transmisión, pero también podía equiparse opcionalmente con cadenas. El ágil vehículo de 465 kilogramos aceleraba hasta una velocidad punta de 40 km/h; podía desacelerarse con un freno que actuaba sobre el árbol de transmisión, o con una palanca manual que operaba los tambores de freno de las ruedas traseras. Además de llantas de madera con radios de madera típicos de la época, Laurin & Klement también ofrecía a sus clientes ruedas con radios de metal. En vez de dos asientos individuales, había una opción para instalar un amplio asiento de banqueta; ambas versiones ofrecían un maletero cerrado. La lista de extras también incluía iluminación, un techo y otros detalles de equipamiento. El Voiturette A estaba disponible en color rojo, verde, azul y blanco.

El “pequeño carruaje” sentó las bases del subsiguiente desarrollo dinámico del fabricante checo. La gama de modelos se amplió rápidamente – con otros vehículos con motores de dos cilindros y el tipo FF, que llegó al mercado en 1907 con un motor de ocho cilindros en línea, así como otros turismos, vehículos comerciales y coches de carreras muy exitosos. Laurin & Klement pronto se convirtió en la principal marca automóvil de la Monarquía Austro-Húngara, dominando, en particular, el segmento de las voiturettes. En 1908, más del 90% de los nuevos vehículos de este segmento venían de Mladá Boleslav.

El L&K Voiturette A de 1906 que aparece en las fotos es uno de los cinco ejemplares originales supervivientes, y forma parte del porfolio de un coleccionista privado checo. Se encuentra en buen estado de funcionamiento y formará parte de la excursión para celebrar el 125 aniversario de ŠKODA. Otra Voiturette A forma parte de la exposición permanente del Museo ŠKODA, en Mladá Boleslav.

ŠKODA POPULAR Monte Carlo (1936–1939): el elegante modelo con ADN de rally

- **Los primeros éxitos de ŠKODA en el prestigioso Rally de Montecarlo inspiró el lanzamiento del modelo POPULAR Monte Carlo en 1936**
- **El fabricante vendió 70 de las 72 versiones del roadster y del coupé producidas entre el verano de 1936 y primavera de 1939**
- **El POPULAR Monte Carlo combinaba la experiencia técnica y de diseño de ŠKODA con la amplia experiencia obtenida de los éxitos en competición**
- **Aspectos tecnológicos destacables del dinámico modelo: además de la suspensión independiente, el sofisticado vehículo estaba equipado con un sistema de tracción de eje transversal, con la transmisión en el eje trasero**

Las exitosas actividades en competición de la marca de Mladá Boleslav se remontan a 1901. Poco después, el prestigioso Rally de Montecarlo se convertía en una de las competiciones en las que ŠKODA competía regularmente. Por ejemplo, en 1912, cuando el famoso piloto de carreras el Conde Sascha Kolowrat-Krakowsky tomó parte en la segunda edición del rally en un coche abierto fabricado por Laurin & Klement.

En enero de 1936, un roadster POPULAR especial llegó en segunda posición de la categoría de menos de 1.500cc del famoso evento. Desde ese momento, los clientes también se beneficiaron de la experiencia adquirida por el fabricante checo en las duras condiciones del “Monte”. La respuesta positiva hacia este éxito deportivo inspiró ŠKODA para lanzar una edición especial limitada con carrocería roadster y coupé: la primera versión abierta del POPULAR Monte Carlo se entregó a su comprador en julio de 1936, y el 1 de octubre de ese mismo año el modelo celebró su estreno en el Salón del Automóvil de París.

Los clientes apreciaron el motor de cuatro cilindros de 31 CV (23 kW) y una capacidad de 1,4 litros, que venía del RAPID de mayor tamaño y había demostrado su valía en el Rally de Montecarlo. El chasis también estaba a la altura del carácter deportivo del coche. El excepcionalmente rígido y ligero marco tubular central se abría por delante para acomodar el motor. La transmisión de tres velocidades se movió al eje trasero accionado con un diseño de eje transversal de última tecnología, que incluía la caja de distribución y el diferencial, así como suspensión independiente en todas las ruedas. Todos estos factores contribuyeron a la excelente tracción, estabilidad y maniobrabilidad del coche. Los modernos frenos hidráulicos y la dirección de piñón y cremallera también mejoraban las características dinámicas del POPULAR Monte Carlo, que podía alcanzar velocidades de hasta 110 km/h.

La variante coupé de dos plazas medía 4.200 milímetros de largo, 1.500 de ancho y 1.370 de alto, y pesaba 960 kilogramos, unos 60 kilogramos más que el modelo roadster básico, que en 1936 costaba 28.500 coronas – menos que la edición especial, cuyo precio alcanzaba las 35.000 coronas. En octubre de 1937 se lanzó una versión renovada, con los faros parcialmente integrados en el guardabarros. Además, los soportes de rueda se modificaron y se ajustó la suspensión; la mayor distancia entre ejes incrementó el espacio disponible en el interior. En 1938, el gobierno checoslovaco presentó una versión especialmente lujosa del roadster POPULAR Monte Carlo al

jefe de estado de la aliada Yugoslavia, el rey Petar II Karađorđević, que en ese momento tenía solo 14 años.

El POPULAR Monte Carlo coupé negro de 1937 que se muestra aquí ha formado parte de la colección del Museo ŠKODA desde 1968. Fue restaurado profesionalmente a principios del milenio y, desde entonces, ha sido un representante de los 125 años de historia de ŠKODA en muchos eventos de coches clásicos, tanto en casa como en el extranjero. Cerca de una docena de vehículos de este modelo sobreviven a día de hoy. Un segundo coupé está actualmente siendo extensivamente renovado en los talleres del Museo ŠKODA, y un roadster POPULAR Monte Carlo pronto será reconstruido en el mismo lugar.

En 2011, ŠKODA revivió la tradición de las ediciones especiales Monte Carlo. El FABIA MONTE CARLO fue seguido por versiones similares del CITIGO, RAPID, RAPID SPACEBACK, SCALA y KAMIQ. Con su impactante aspecto deportivo, eran un recordatorio de la larga y exitosa implicación del fabricante checo en la prueba “reina de todos los rallyes”, que hoy sigue celebrándose.

ŠKODA SUPERB (1934–1949): el buque insignia de la marca

- **Entre 1934 y 1949, ŠKODA produjo un total de 890 unidades del lujoso SUPERB con motores de seis y ocho cilindros**
- **El SUPERB moderno ha sido el buque insignia del fabricante checo desde 2001**

El nombre SUPERB se usó por primera vez para denominar el buque insignia de la gama ŠKODA en 1934. Incluso para la época, el nombre era sinónimo de un vehículo cómodo, silencioso, que se caracterizaba por su espacioso interior, la alta calidad de su ingeniería, sus numerosos equipamientos y un motor poderoso. El SUPERB 3000 OHV, construido en 1939 y actualmente propiedad del Museo ŠKODA, representa a menudo al fabricante checo en los eventos de coches clásicos.

El amplio porfolio de productos de la compañía con sede en Mladá Boleslav incluyó vehículos de lujo desde principios del siglo XX. Tras numerosos modelos que todavía se producían siguiendo el concepto tradicional de chasis de marco de escalera, en 1934 llegaron al mercado vehículos de una generación completamente nueva. Los aspectos más impactantes del ŠKODA 637 D y K, así como del ŠKODA 639 y del ŠKODA 640, eran su innovador chasis de marco tubular central y su sofisticada suspensión independiente.

La primera mención de la designación de modelo SUPERB se encuentra en una entrada del diario de Karel Hrdlička, por aquel entonces director de la planta de Mladá Boleslav, fechada el día 22 de octubre de 1934. Inicialmente, fue el apodo recibido por el ŠKODA 640 modernizado, que ganó ante la alternativa, “Regent”. Pronto quedó claro que este vehículo era realmente “magnífico”.

Los desarrolladores prestaron mucha atención a la hora de eliminar el ruido de la conducción y las vibraciones del ŠKODA de gran tamaño. Además de la suspensión independiente, la característica y cómoda curva de los muelles de ballesta (dispuestos por duplicado en el eje trasero), así como el motor de seis cilindros en línea SV, con un rendimiento superior, garantizaban una experiencia al volante especialmente suave. El motor de 2.492cc entregaba una potencia de 55 CV (40,5 kW), e influenció de forma decisiva la designación de tipo “640”: el “6” representaba el número de cámaras de combustión y el “40” la potencia del motor, en este caso expresada en kilovatios en vez de CV, como solía hacerse anteriormente. El coche, que medía hasta 5,5 metros de largo, podía alcanzar una velocidad punta de 110 km/h con un consumo estándar de 14 litros por cada 100 kilómetros. El coche desaceleraba mediante la acción uniforme de frenos hidráulicos.

La producción en serie del ŠKODA 640 SUPERB empezó en marzo de 1935. El claro interés de los clientes pronto se reflejó en los plazos de entrega de cuatro semanas para los modelos con carrocería cerrada. Los interesados tenían que esperar el doble de tiempo para las versiones descapotables. En 1936, apareció una versión modernizada, que por primera vez solo llevaba el nombre SUPERB. La cilindrada y la potencia del motor de seis cilindros se incrementaron gradualmente, el equipamiento se hizo más completo cada año, y el diseño se refinó de forma continuada. Como buque insignia del líder del mercado, el ŠKODA SUPERB pronto se convirtió en un símbolo entre los coches elegantes, dinámicos, cómodos y de alta calidad.

En 1938, tras haber fabricado más de 600 motores de seis cilindros con control SV de válvulas posicionadas lateralmente, ŠKODA adoptó el más eficiente OHV, con las válvulas en el cabezal del cilindro. A partir de ese momento, el nuevo motor 3000 OHV, con un desplazamiento de 3.137cc, propulsó el SUPERB. Generaba una potencia de 85 CV (62,6 KW) a 3.500 rpm y – a diferencia de numerosos modelos competidores – ya disponía de un moderno sistema eléctrico de 12 voltios. El marco tubular central ligero y torsionalmente rígido, combinado con una suspensión independiente, siguió garantizando un alto nivel de comodidad al volante por carretera, que en esa época solía estar en muy mal estado. Con la actualización del producto en primavera de 1939, ŠKODA sustituyó el capó de doble batiente por una cubierta que se plegaba hacia arriba y hacia atrás. Los clientes que optaron por el SUPERB 3000 OHV también podían elegir entre distintas variantes de modelo: desde una berlina de tres cuerpos hasta un semi-descapotable con marcos de ventana fijos, pasando por una berlina con un tabique acristalado entre los asientos delanteros y traseros. Además, las carrocerías podían personalizarse a medida de los deseos de los clientes.

La limusina SUPERB negra de la flota del Museo ŠKODA mide 5,2 metros de largo, 1,8 metros de ancho y 1,72 metros de alto. Sus características únicas incluyen dos ruedas de recambio en los divisores delanteros y dos asientos de reserva que convierten el coche en un vehículo de siete plazas. También forma parte de la exposición permanente el SUPERB 4000, un año más joven que el modelo anterior, y único superviviente de una pequeña serie equipada con un motor V8 de mayor tamaño. El recientemente restaurado SUPERB OHV de 1948 llama la atención de los visitantes del museo gracias a su color dorado metálico y su carrocería de formas más modernas. ŠKODA interrumpió la producción de la primera gama SUPERB en 1949.

En 2001, ŠKODA reintrodujo la designación de modelo. Desde entonces, se ha vuelto a usar para identificar a los modelos insignia de la gama del fabricante checo. Cerca de 136.000 unidades del primer SUPERB de la nueva generación salieron de la línea de producción hasta 2008, mientras que el segundo – disponible con tracción total y en versión SUPERB COMBI – convenció a más de 600.000 compradores entre 2008 y 2015. La actual tercera generación ha estado en el mercado desde 2015. Recibió un lavado de cara en 2019 y, desde entonces, también ha estado disponible una versión SUPERB iV con motor híbrido enchufable.

ŠKODA FELICIA (1959–1964): el descapotable con el ritmo de los 60

- **La combinación de diseño elegante y tecnología sofisticada hizo del ŠKODA FELICIA descapotable uno de los coches checos más populares del período de posguerra**
- **El descapotable se desarrolló y fabricó en la planta de Kvasiny**

El ŠKODA FELICIA abierto fue uno de los vehículos más atractivos de su segmento entre 1959 y 1964. El descapotable producido en la planta de Kvasiny pronto se convirtió en un éxito de exportaciones y disfrutó de un éxito comercial en mercados exigentes de Europa y el extranjero. En su país de origen, sin embargo, el elegante vehículo de 2+2 plazas siguió siendo una rareza. Además del modelo básico con motor de cuatro cilindros de 1,1 litros y 50 CV (36,8 kW), a partir de 1962 la gama se amplió para incluir el todavía más potente FELICIA SUPER, con un motor de 1,2 litros con 5 CV adicionales.

Durante casi medio siglo, ŠKODA había ofrecido, prácticamente sin interrupción, vehículos con carrocería abierta – desde el primer coche de Mladá Boleslav, el L&K Voiturette A de 1905, hasta el fin de la producción del ŠKODA 1101/1102, apodado “Tudor”, en 1952 – hasta que empezó un breve período sin modelos descapotables. Durante este tiempo, los empleados de la planta de Kvasiny desarrollaron, a iniciativa propia, el ŠKODA 440 Export, que presentaron en el Centro de Exposiciones de Brno en 1956. Este modelo único estaba basado en la berlina de dos puertas 440 “Spartak”, el predecesor de la primera generación del OCTAVIA. Se convirtió en fuente de inspiración para más prototipos y para una “serie revisada” de diez vehículos, que fueron fabricados en 1957. Finalmente, en septiembre de 1958, el fabricante checo presentó la versión de serie del 450 Cabriolet y entregó las primeras unidades a los clientes poco después.

A principios de 1959, el FELICIA tomó el relevo y acabó convirtiéndose en un golpe de suerte para ŠKODA. Su carrocería totalmente metálica se apoyaba en un robusto marco tubular central, continuando con una larga tradición que también se reflejaba en la suspensión independiente en las cuatro ruedas. Se emplearon muelles de ballesta invertidos en el eje trasero, mientras que en el eje delantero se instalaron muelles de presión. También se incorporaron amortiguadores telescópicos modernos. El motor frontal montado longitudinalmente impulsaba las ruedas traseras mediante una transmisión de cuatro velocidades. El primer chasis del FELICIA se construyó en Mladá Boleslav el 14 de enero de 1959. La carrocería se instaló en la planta de Kvasiny, donde también se completó el vehículo.

Un motor de cuatro cilindros de 1,1 litros y 50 CV (36,8 kW) proporcionó la propulsión. Además del techo plegable de serie, ŠKODA también ofreció un techo rígido desmontable hecho de fibra de vidrio reforzada con plástico a partir de agosto de 1960. En esa época, dos personas necesitaban cerca de 20 minutos para montarlo o desmontarlo. Además de los asientos del conductor y del acompañante, el interior también ofrecía dos asientos más pequeños en la parte trasera.
El elegantemente diseñado FELICIA atrajo inmediatamente la atención de los salones internacionales del automóvil de Ginebra, Leipzig y Nueva York, así como de otras muchas ferias en Sudamérica y África. En su segundo año, el volumen de producción anual del FELICIA creció hasta las 4.210 unidades, dos tercios de las cuales se vendieron en el extranjero. En ocasiones

dieron con propietarios célebres – como el famoso jugador de hockey sobre hielo canadiense Maurice Richard, que marcó más de 1.000 goles a lo largo de su carrera.

En marzo de 1961, ŠKODA presentó el FELICIA renovado en Ginebra. Además de su más impactante parrilla del radiador, los divisores traseros elevados con faros en forma de gota dejaron una impresión memorable. La tapa de la boca de llenado del depósito podía abrirse desde el interior del vehículo, y la palanca del cambio de marchas de la transmisión de cuatro velocidades se movió del árbol de dirección al túnel central, impresionando a los conductores con sus distancias de cambio particularmente cortas.

El FELICIA SUPER se lanzó en 1962. Su nuevo motor de cuatro cilindros de 1,2 litros estaba ventilado por dos carburadores producidos por la marca checoslovaca Jikov, y generaba 55 CV (40,4 kW) de potencia – suficiente para una velocidad punta de 135 km/h, mientras que el consumo se mantuvo relativamente bajo con 9,5 litros de gasolina cada 100 kilómetros. Entre 1959 y 1964, ŠKODA fabricó un total de 14.863 unidades del FELICIA y del FELICIA SUPER.

El ŠKODA FELICIA amarillo, que toma parte en la caravana de celebración del 125 aniversario de ŠKODA AUTO, se remonta a 1961.

ŠKODA 1000 MB (1964–1969): cambio de concepto revolucionario

- **El primer coche producido en masa de la República Checa estaba basado en un diseño pionero con carrocería autoportante y motor trasero**
- **Establecimiento de una línea de producción completamente nueva en Mladá Boleslav; la familia de motores de cuatro cilindros de última tecnología marcó nuevas referencias con su cubierta de aluminio fundido**
- **Entre 1964 y 1969, ŠKODA produjo 440.639 unidades de las berlinas 1000 MB y 1100 MB y 2.517 unidades de la variante de dos puertas MBX**

ŠKODA construyó una línea de producción moderna y completamente nueva para el 1000 MB en la planta principal de Mladá Boleslav. Con una unidad de propulsión compacta en la parte trasera de su carrocería autoportante, el elegante coche de cuatro puertas fue uno de los vehículos más avanzados de la categoría de 1.0 litros durante los años 60.

En primavera de 1964, ŠKODA cambió su concepto de diseño y, una vez más, volvió a demostrar la competencia en ingeniería de la industria automóvil checa con el 1000 MB. El innovador modelo estaba completamente basado en una filosofía totalmente nueva: su moderno motor de cuatro cilindros se desplazó a la parte trasera, desde donde impulsaba las ruedas traseras. También se llevaron a cabo muchos cambios pioneros. Por ejemplo, los cárteres del cilindro y del cigüeñal, así como parte de la transmisión manual de cuatro velocidades, estaban hechos de aluminio fundido ligero. Gracias a la patente registrada por el ingeniero checo Josef Polák en 1922, estos componentes podían producirse en mucho menos tiempo y con un menor consumo de energía. De esta forma, ŠKODA continuó con su tradición de 65 años en materia de diseño y fabricación de motores. Con el tiempo, se hizo evidente que la nueva familia de motores había sido realmente visionaria: su recorrido llegó hasta mediados de los 90, después de que ŠKODA se hubiera unido al Grupo Volkswagen.

ŠKODA también adaptó ampliamente sus instalaciones productivas para fabricar el revolucionario 1000 MB, y estableció una línea de producción de tecnología avanzada en una nueva área de la planta de Mladá Boleslav. En dicha línea, se ensamblaba la carrocería autoportante del coche de cuatro puertas a partir de 665 componentes prensados y 6.900 puntos de soldadura.

El 1000 MB se lanzó como sucesor del exitoso OCTAVIA, que ŠKODA produjo entre 1959 y 1964. El desarrollo de la berlina se llevó a cabo bajo el nombre de proyecto NOV (Nový Osobní Vůz), que significa “nuevo vehículo de pasajeros”. A principios de los 60, el 1000 MB se sometió a pruebas prácticas en duras condiciones climáticas. Además de su origen en Mladá Boleslav (MB), su designación de modelo final también hacía referencia a la cilindrada de su motor de cuatro cilindros, que era de 1.000cc. El motor en línea OHV refrigerado por agua proporcionó inicialmente una potencia de 37 CV (27 KW), haciendo que el coche familiar con un diseño innovador, que pesaba tan solo 755 kilogramos gracias al amplio uso de aleaciones de aluminio, fuera fácil de manejar. El ŠKODA 1000 MB alcanzaba una velocidad punta de 120 km/h y promediaba un consumo de entre siete y ocho litros de gasolina por cada 100 kilómetros. En 1966, la potencia se incrementó hasta los 43 CV (32 kW) y se añadió un segundo motor a la gama – el 1000 MB de 52

CV (38 kW). La versión MBX de dos puertas añadió un toque extravagante – hoy en día, es un modelo muy buscado por los coleccionistas de coches.

A pesar de sus dimensiones compactas de 4,17 metres largo, 1,62 metros de ancho y 1,39 metros de alto, el ŠKODA 1000 MB ofrecía un interior muy espacioso y funcional. El modelo tenía dos maleteros: el compartimento para equipaje detrás de los asientos traseros era accesible durante el viaje; el maletero delantero tenía una capacidad de 220 litros. La filosofía Simply Clever de ŠKODA se demuestra a través de ideas como montar la rueda de recambio en la parte plegable de la máscara frontal. Esto permitía acceder a la rueda de recambio sin tener que descargar el maletero delantero. A bordo también había asientos que podían plegarse en posición para dormir.

Además de la tecnología moderna, el diseño del ŠKODA 1000 MB, con sus líneas radicales, sutiles curvas y faros hundidos en los divisores, también supuso un gran salto hacia adelante. Los faros traseros en forma de gota, por ejemplo, eran un elemento de diseño de buen gusto, mientras que la elevada atención al detalle era visible, por ejemplo, en el emblema giratorio con la flecha alada que cubría la boca de llenado de carburante del lateral derecho.

Más de la mitad de las 440.639 berlinas ŠKODA 1000 MB y 1100 MB producidas se exportaron a docenas de mercados entre 1964 y 1969. En 1965, por ejemplo, las entregas al extranjero representaron el 70% de la producción. El potencial del concepto de motor trasero se demostró con los éxitos deportivos del 1000 MB y de modelos ŠKODA posteriores, como el legendario 130 RS.

El 1000 MB azul de las fotografías mostradas se remonta a 1966 y forma parte de la colección de vehículos del Museo ŠKODA de Mladá Boleslav.

ŠKODA TREKKA (1966–1972): Hecho a medida para clientes de mercados lejanos

- **El ŠKODA TREKKA estaba basado en el chasis modificado del OCTAVIA SUPER, y se fabricó siguiendo los requisitos específicos de los clientes neozelandeses**
- **El TREKKA fue el primer turismo desarrollado y producido en Nueva Zelanda y actualmente es un vehículo de culto en el país insular del Pacífico**
- **Entre 1966 y 1972, el fabricante checo produjo casi 3.000 unidades de este práctico predecesor de los actuales modelos SUV de ŠKODA, que celebra su 125 Aniversario este año**

ŠKODA está adaptando su gama de modelos a las necesidades de sus clientes de todo el mundo. También fue el caso en 1966 con el TREKKA, en cuyo desarrollo ŠKODA jugó un papel decisivo. El antecesor de los actuales modelos SUV de ŠKODA se basó en el OCTAVIA SUPER y se produjo en Nueva Zelanda.

Entre 1930 y el período de los 60, los modernos vehículos de serie de ŠKODA demostraron sus excelentes capacidades todoterreno una y otra vez, incluso en condiciones exigentes. Se beneficiaban de su chasis torsionalmente rígido con marco tubular central, suspensión independiente en los ejes frontal y trasero y ratios de transmisión favorables. Esto demostró ser suficiente para viajar de forma segura por terrenos difíciles, incluso con tracción trasera.

El ŠKODA OCTAVIA, producido a partir de 1959, también se ganó a muchos clientes de varias docenas de países con su elevado valor utilitario. Por motivos logísticos, fiscales y aduaneros, se entregaba en muchos mercados como kit CKD (completely knocked down, por sus siglas en inglés) y se volvía a ensamblar localmente. Este también era el caso de Nueva Zelanda, donde Motor Industries International era la responsable del ensamblaje. El importador local de ŠKODA, con sede en Otahuhu, cerca de Auckland City, tuvo la idea de desarrollar un vehículo que sería a la vez barato y práctico, y que se adaptaría principalmente a las necesidades de granjeros, artesanos y otros negocios.

ŠKODA oyó este deseo desde la distancia y, en 1965, envió el veterano diseñador y técnico Josef Velebný de Mladá Boleslav a Nueva Zelanda. El antiguo director de desarrollo de carrocería hizo equipo con el diseñador local George Taylor, y juntos diseñaron la carrocería de un robusto vehículo polivalente basado en el OCTAVIA SUPERB. Esto marcó el nacimiento del TREKKA, que a partir de entonces se fabricó en Otahuhu para clientes locales. Era el primer automóvil desarrollado y fabricado en el estado isleño del Pacífico. Se comercializó al excepcionalmente atractivo precio de 899 dólares neozelandeses, se fabricaba sobre demanda y no había tiempo de espera para la entrega.

La menor distancia entre ejes comparada con la del OCTAVIA SUPER mejoraba todavía más las características todoterreno del TREKKA. Por un coste adicional, las ruedas motrices traseras podían equiparse con un bloqueo de diferencial. El modelo básico medía 3,55 metros de largo, 1,60 metros de ancho y, en función de la versión de tres puertas, hasta 2,04 metros de alto. Había entre dos y ocho asientos a bordo, y el TREKKA disponía bien de un techo de metal o de un techo plegable. También estaba disponible un techo desmontable de fibra de vidrio reforzada con

plástico. La producción empezó en 1966; un año después, 750 clientes habían recibido su TREKKA y, en enero de 1968, Otahuhu fabricó el TREKKA número 1.000.

No fue hasta 1972 que la carrera del polivalente, que era una alternativa mucho más barata y económica a otros vehículos todoterreno con tracción total, llegó a su fin tras haberse producido casi 3.000 unidades. El modelo también encontró compradores en las Islas Fiji, Australia y otros países de Oceanía, mientras que la producción bajo licencia empezó en Pakistán y Vietnam. Durante mucho tiempo, las pocas unidades supervivientes han disfrutado de un estatus de culto en Nueva Zelanda. Un TREKKA de 1969 forma hoy parte de una colección privada checa, y otro está expuesto en el Museo ŠKODA.

Más adelante, ŠKODA aprovechó la experiencia obtenida con el TREKKA en otros modelos hechos a medida de los requisitos de clientes específicos de otros países, como el SKOPAK pakistaní o el ŠKODA 1202 KAMYONETLERI para el mercado turco. Hoy en día, la compañía checa usa esta experiencia en sus actividades en importantes mercados, como China o la India. ŠKODA ofrece los SUV cupés KAMIQ GT y KODIAQ GT exclusivamente en China, su mayor mercado individual. A su vez, los deseos de los clientes indios se satisfacen con otros modelos, que en el futuro estarán basados en la plataforma MQB-A0-IN, especialmente desarrollada para este mercado. ŠKODA presentó un anticipo de su familia SUV compacta en el Salón del Automóvil de Delhi, en febrero de este año, con el VISION IN.

ŠKODA 110 R (1970–1980): un coupé elegante y la base de muchos éxitos deportivos

- **Hace 50 años, el ŠKODA 110 R celebró su estreno como coupé deportivo con motor trasero, diseño atlético y conducción dinámica**
- **El ŠKODA 110 R sirvió de base para fascinantes vehículos de carreras y rally, especialmente el ŠKODA 180 RS, el 200 RS y el ŠKODA 130 RS**
- **Entre 1970 y 1980, un total de 57.085 coupés salió de la línea de producción de la planta de Kvasiny**

Además de celebrar 125 años desde la fundación de la compañía, este año ŠKODA AUTO también conmemora el aniversario de un modelo: el 110 R coupé cumple 50 años, y el deportivo modelo de dos puertos es uno de los coches más icónicos del fabricante checo. El motor de cuatro cilindros de 1,1 litros se instaló en la parte trasera de la carrocería autoportante, cuyo bloque motor y cárter, que eran especialmente ligeros, se fabricaban usando el moderno proceso de aluminio fundido. Gracias a dos carburadores gemelos, el ligero y maniobrable vehículo alcanzaba velocidades de hasta 145 km/h. Por ello, el ŠKODA 110 R sirvió de base ideal para los vehículos de competición. De allí nació el 130 RS: el "Porsche del Este" que emocionó a los espectadores del circuito europeo de rallyes y de los circuitos de carreras durante años.

Los coches deportivos han sido una parte integral de la gama de modelos de ŠKODA durante más de 110 años. Esta tradición continuó con el ŠKODA 110 R, cuyo desarrollo empezó en 1966. La base técnica de este elegante coupé fue la berlina 100/110, pero su carrocería era significativamente distinta, con un parabrisas más inclinado, las ventanillas sin marco de las dos grandes puertas y, por encima de todo, su elegante parte trasera. El vehículo, fabricado en la planta de Kvasiny, hizo su debut el 5 de septiembre de 1970 en la Feria de la Ingeniería de Brno. En octubre del mismo año, el 110 R atrajo una atención considerable en los grandes salones del automóvil de París, Londres y Turín. A pesar de que el 110 R se vendía al considerable precio de 78.000 coronas checoslovacas – lo que en esa época equivalía a 40 meses de sueldo – la demanda superó con mucho la oferta disponible. En esa época, los mercados de exportación de ŠKODA tenían prioridad, por lo que, por ejemplo, en 1973 el 93% de todos los 110 R coupés producidos acabó exportándose.

Las dimensiones compactas del ágil coche deportivo también fueron muy bien recibidas: medía 4.155 milímetros de largo, 1.620 milímetros de ancho y 1.340 milímetros de alto. En la parte trasera de la carrocería autoportante se montaba el por entonces vanguardista motor de cuatro cilindros: el conjunto de 1.107cc disponían de un bloque motor y de un cárter del cigüeñal fabricados siguiendo el proceso checo patentado de aluminio fundido, al igual que parte de la transmisión de cuatro velocidades. Equipado con un carburador doble y un enfriador de aceite separador, el motor generaba 52 CV (38 kW) de potencia. El ŠKODA 110 R equipado con neumáticos radiales 165 SR 14 alcanzaba una velocidad punta de 145 km/h. Empleaba un potente sistema de frenos de doble circuito, que usaba discos de freno de la compañía británica Dunlop en el eje delantero y frenos de tambor en el eje trasero. La distribución del peso del ligero modelo de dos puertas, que pesaba 880 kilogramos, tuvo un efecto muy positivo en el rendimiento durante la

conducción. Como hasta el 57% del peso se aplicaba sobre las ruedas traseras con una carga completa, el 110 R ganó puntos con su excelente tracción, incluso en pendientes nevadas.

En el interior, los deportivos acentos visuales resaltaban el carácter dinámico del vehículo. El salpicadero con un acabado con efecto madera disponía de cinco instrumentos redondos. El conductor solo entraba en la zona roja del tacómetro a las 5.750 revoluciones, y el indicador de velocidad subía hasta los 180 km/h. También había indicadores para la presión del aceite del motor, la temperatura del agua de refrigeración y el nivel de carburante. El equipamiento de serie incluía un volante deportivo con dos radios, que tenían agujeros para reducir el peso, y asientos con forma anatómica. Estos podían plegarse hacia adelante para facilitar el acceso a los asientos traseros. Tras los respaldos traseros había una zona de almacenamiento de mayor tamaño, mientras que el compartimento de equipaje estaba situado bajo el capó delantero.

A lo largo del período de construcción de diez años, ŠKODA actualizó continuamente el 110 R. Pronto, el frontal se caracterizaría por cuatro faros y un spoiler, los asientos delanteros se equiparon con reposacabezas, y el tamaño de las ruedas se redujo hasta un diámetro de 13 pulgadas, lo que reflejaba la moda de la época. A día 30 de diciembre de 1980, un total de 57.085 unidades del coupé había salido de la planta de Kvasiny. Hoy en día, los vehículos son artículos de coleccionismo muy buscados, y su precio lo refleja. El 110 R fue sucedido por el ŠKODA GARDE en 1981, y tras este vino el RAPID en 1984, que se fabricó hasta 1990.

El ŠKODA 110 R también sirvió como base para un gran número de coches de carreras de Mladá Boleslav. Estos incluían los modelos ŠKODA 180 RS y 200 RS, propulsados por motores OHC con válvulas superiores, y el ŠKODA 130 RS, uno de los coches de carreras más exitosos de finales de los 70 y principios de los 80. En la categoría de hasta 1.300cc, por ejemplo, el “Porsche del Este” dominó el Campeonato Europeo de Turismos de 1981, y también logró numerosas victorias de categoría en rally, como el Rally de Montecarlo de 1977.

ŠKODA FAVORIT (1987–1994): el amanecer de la era moderna

- **ŠKODA presentó su primer vehículo con un motor delantero y tracción delantera con el modelo hatchback FAVORIT en 1987**
- **En 1994, se habían producido un total de 783.167 FAVORIT en las plantas de Vrchlabí y Mladá Boleslav**
- **Después de cuatro victorias de categoría en el Rally de Montecarlo de 1994, el ŠKODA FAVORIT también ganó la Copa Mundial de Fórmula 2 de la FIA para coches de rally con tracción delantera**

En 1987, el innovador ŠKODA FAVORIT posicionó al fabricante checo de automóviles al nivel de los fabricantes occidentales. El modelo compacto de ŠKODA con motor y tracción delantera allanó el camino para el desarrollo sin precedentes de la marca checa bajo el paraguas del Grupo Volkswagen y sentó las bases para una gama de vehículos completamente nueva. Al mismo tiempo, el FAVORIT también disfrutó de un éxito considerable en circuitos y pistas de rally.

Entre 1905 y 1963, los automóviles producidos en Mladá Boleslav se caracterizaron casi exclusivamente por el concepto técnico de un motor delantero montado longitudinalmente y tracción trasera. En 1964, la berlina ŠKODA de 1000 MB rompió con esta convención y anunció una era de vehículos con motor y tracción traseras en ŠKODA. En las décadas siguientes, este concepto limitó drásticamente la posibilidad de ofrecer a los clientes una gama más amplia de variantes de carrocería. El estado, como propietario del fabricante de automóviles en ese momento, tenía una cantidad limitada de fondos disponibles para llevar a cabo nuevos ajustes, por lo que el concepto de motor trasero y tracción trasera se conservó hasta bien entrada la década de 1980.

Sin embargo, la transición a una nueva generación de vehículos ya no podría continuar posponiéndose. En diciembre de 1982, el gobierno checoslovaco decidió desarrollar, en un plazo de cinco años, un automóvil moderno con un motor montado sobre las ruedas delanteras, y comenzó a prepararse para su producción. En la sede de ŠKODA en Mladá Boleslav, un equipo de empleados altamente motivados encabezados por Petr Hrdličk, gestor del proyecto, se puso a trabajar y – a pesar de todos los obstáculos que suponía la economía planificada de la época – creó un modelo compacto en el menor tiempo posible que no temía ser comparado con los modelos de sus competidores occidentales.

El renombrado estudio Stile Bertone de Turín fue responsable del diseño del modelo hatchback y otras variantes de carrocería derivadas de este, que iban desde una berlina hasta una versión familiar y pick-up. El diseño del nuevo vehículo estuvo en manos de los expertos de ŠKODA, pero la compañía checa también contó con la experiencia de especialistas extranjeros como Porsche. Por ejemplo, el fabricante de coches deportivos aportó su ayuda para la suspensión del motor y la geometría del eje delantero, y también compartió su experiencia con la optimización del ruido interior.

Pronto se hizo evidente que el nuevo FAVORIT representaba un progreso significativo, señalando el camino hacia el futuro. Aunque era 40 milímetros más corto que el ŠKODA 120, su predecesor, el interior era 85 milímetros más largo y, por lo tanto, ofrecía espacio suficiente para ser un vehículo familiar de pleno derecho. La versión familiar FORMAN se lanzó poco después para los clientes que necesitaban aún más espacio interior.

El equipo de desarrollo del FAVORIT dedicó una cantidad importante de recursos a probar el nuevo modelo. Las pruebas se llevaron a cabo tanto en condiciones de laboratorio como en regiones climáticamente extremas, como las alturas de los Alpes y el calor del verano de la Riviera.

El FAVORIT funcionaba con una versión completamente revisada del popular motor de aluminio con válvulas OHV superiores, que generaba 43 kW o 46 kW a partir de un desplazamiento de 1.289cc y se mantenía al compás de los últimos estándares de consumo y emisiones. Al mismo tiempo, el nivel de ruido y la estabilidad del motor de cuatro cilindros también mejoró, lo que le permitía cubrir hasta 250.000 kilómetros antes de requerir un servicio completo.

El ŠKODA FAVORIT se presentó oficialmente el 16 de septiembre de 1987. Primero salió de la cadena de montaje de la planta de Vrchlabí, y posteriormente se lanzó la producción en serie en Mladá Boleslav en agosto de 1988. La versión 136 L (Deluxe) costaba 84.600 CZK – lo que en ese momento equivalía al sueldo medio – alrededor de 3.070 coronas – de 27,5 meses.

Después de la transformación de la antigua Checoslovaquia y la transición hacia una economía de mercado tras la Revolución de Terciopelo en noviembre de 1989, ŠKODA estaba buscando un socio estratégico fuerte que pudiera asegurar el futuro a largo plazo de la empresa bajo unas condiciones económicas radicalmente distintas. En la primavera de 1991, el fabricante de automóviles checo se convirtió en la cuarta marca en unirse al Grupo Volkswagen. Poco después, el FAVORIT fue modificado en profundidad centrándose principalmente en los ámbitos de la calidad, la tecnología, la seguridad y el diseño.

El éxito internacional del modelo hatchback, incluso en mercados exigentes, estuvo acompañado por las impresionantes actuaciones del FAVORIT en competición. La versión de rally 136 L / A ganó en su categoría en el Rally de Montecarlo cuatro veces, entre 1991 y 1994, y se aseguró la Copa Mundial de Fórmula 2 de la FIA para coches de rally con tracción en dos ruedas y dos litros de cilindrada en 1994.

Entre agosto de 1987 y septiembre de 1994, ŠKODA produjo 783.167 unidades del FAVORIT. Junto con la versión familiar FORMAN y las variantes de vehículos comerciales, incluido el PICK-UP, a mediados de 1995 se habían fabricado un total de 1.077.126 vehículos. El ŠKODA FELICIA y el FELICIA COMBI sucedieron finalmente al FAVORIT en otoño de 1994.

ŠKODA YETI (2009–2018): el primer miembro de la familia SUV de ŠKODA

- **El ŠKODA YETI marcó la entrada del fabricante checo en el emergente segmento de los SUV compactos**
- **El ŠKODA YETI ofrecía comodidad, un diseño distintivo y un interior versátil con asientos traseros VarioFlex ajustables de forma independiente.**
- **El modelo encontró un total de 683.603 compradores**

ŠKODA se introdujo por primera vez en el segmento SUV en 2009 con el YETI, antes de que el fabricante lanzara su exitosa campaña SUV con el KODIAQ, que continuó con el KAROQ y finalmente el KAMIQ. A finales de este año, el ENYAQ iV – el primer modelo de la marca diseñado desde el principio para ser 100% propulsado por batería – ampliará aún más su cartera de productos. Al igual que todos los modelos de SUV que vinieron más adelante, el YETI fue un verdadero ŠKODA y se ganó a los clientes con su equilibrada combinación de tecnología moderna, que incluye tracción en las cuatro ruedas, diseño distintivo y muchos detalles prácticos "Simply Clever".

En los Salones del Automóvil de 2005 en Ginebra y Frankfurt, ŠKODA presentó dos prototipos SUV que fueron excepcionalmente bien recibidos por los visitantes de la feria internacional. Cuatro años más tarde, el 5 de marzo de 2009, llegó el momento: ŠKODA presentó, también en Ginebra, la versión de serie del YETI, lanzando así su quinto modelo. Solo un mes después, el 3 de abril, comenzaba la producción en serie en la planta de Kvasiny.

Al igual que el ŠKODA TREKKA, el nuevo YETI fue construido sobre la plataforma d4l OCTAVIA, pero en esta ocasión se basó en la versión SCOUT de la segunda generación moderna del bestseller de la marca. A pesar de su generosa distancia al suelo de 180 milímetros, el modelo SUV compacto era conocido por su conducción altamente segura y ágil. Además de la configuración básica de 4×2 con tracción delantera, ŠKODA también ofreció una avanzada tracción total 4x4. Además, había motores potentes pero económicos. La versión con tracción a las cuatro ruedas disponía de dos motores: el motor de gasolina 1.2 TSI de cuatro cilindros y 105 CV (77kW), que seguía el concepto de reducción de tamaño, y un motor de 2 litros Turbo Diesel con inyección directa de 110 CV (81 kW), que también podía combinarse con tracción en las cuatro ruedas. Las versiones más potentes del motor diésel de 140 CV (103 kW) y 175 CV (125 kW) estaban disponibles exclusivamente para la versión 4x4, al igual que el motor de gasolina 1.8 TSI de 160 CV (118 kW). Más tarde, un 1.4 TSI de 122 CV (90 kW) y - diseñado específicamente para el modelo Greenline - un 1.6 TDI de 104 CV (77 kW) complementaron la gama de motores.

El YETI conquistó rápidamente el corazón de los clientes. En comparación con el OCTAVIA COMBI, el SUV de 4.224 milímetros de largo, 1.793 de ancho y 1.691 de alto era más compacto. Gracias a unos asientos más altos, ofrecía una mejor visión panorámica y facilitaba la entrada y la salida. Al mismo tiempo, vino con varias ideas "Simply Clever" a bordo, como los asientos traseros VarioFlex, ya incluidos en el ŠKODA ROOMSTER, que podían ajustarse individualmente o

retirarse por completo. El YETI también sumó puntos en términos de seguridad: en la exigente prueba de choque EuroNCAP, el modelo obtuvo la calificación más alta con cinco estrellas.

En junio de 2011, ŠKODA fabricó el YETI número 100.000 antes de recibir un honor especial solo un mes después: Jeremy Clarkson, el entonces famoso presentador del programa de la BBC Top Gear, conocido por su sarcasmo a veces mordaz, declaró que el modelo SUV "posiblemente era el mejor coche del mundo " – después de aterrizar un helicóptero en el techo mientras el automóvil estaba en movimiento.

En 2013, ŠKODA actualizó por completo el modelo YETI y amplió gradualmente su gama de motores y equipamientos. Un año después, la versión deportiva MONTE CARLO completó la serie. En octubre de 2015, el YETI número 500.000 salió de la línea de montaje. Además de producirse en la planta checa en Kvasiny, el modelo también se fabricó en India, Rusia, Kazajistán y Ucrania, así como en China, con una carrocería ampliada. La producción del SUV compacto finalizó en 2018 después de que 683.603 vehículos salieran de la línea de montaje. El ŠKODA KAROQ, el sucesor del YETI, se lanzó un año antes.

ŠKODA SCALA (2019): amanece una nueva era del diseño:

- **El primer modelo de ŠKODA basado en la plataforma MQB A0 del Grupo Volkswagen**
- **Espacio generoso y alta versatilidad con dimensiones compactas**
- **Nuevos sistemas de seguridad en el segmento compacto con sistemas de asistencia de clases superiores**

En 2019 ŠKODA redefinió completamente su clase compacta con el modelo SCALA. Con tecnología nueva, un diseño emotivo, alta funcionalidad y conectividad de última generación, el SCALA ha pasado por mucho más que una simple fase de desarrollo – también sienta nuevas bases en la clase compacta. El modelo SCALA encarna perfectamente la "inteligencia discreta" única de ŠKODA.

Con el ŠKODA SCALA, el productor checo ha abierto un capítulo nuevo en el segmento compacto de ŠKODA. El modelo compacto fue desarrollado desde cero e impone nuevos estándares en esta categoría en términos de tecnología, seguridad y diseño. SCALA es el primer modelo basado en la plataforma MQB-A0 del Grupo Volkswagen, la cual habilita el uso de los sistemas de asistencia innovadores de segmentos superiores, garantizando así una mayor seguridad y comodidad en la clase compacta.

Los faros delanteros del SCALA son planos y con forma de flecha y, junto con su característica parrilla delantera con tiras verticales, la larga toma de aire por debajo y las tomas de aire laterales, caracterizan el frontal del modelo compacto. Con su diseño deportivo y elegante, el SCALA evoca emociones poderosas. Los faros delanteros y las luces traseras Full-LED y los intermitentes dinámicos traseros dinámicos generan nuevos acentos, como también hacen las llantas de aleación de hasta 18 pulgadas optimizadas aerodinámicamente y los doce colores exteriores.

El nuevo concepto interior de SCALA combina ergonomía y emoción con un espacio generoso que contiene muchos compartimentos de almacenamiento y el maletero más grande de su clase con 467 litros, que crece hasta los 1.410 litros al reclinar los asientos traseros partidos (60:40) y también ofrece muchas ideas "Simply Clever". Su distancia entre ejes de 2.649 milímetros permite un espacio generoso para las piernas de hasta 73 milímetros en la parte trasera, mientras que los 982 milímetros de espacio para la cabeza de los pasajeros traseros establecen un nuevo punto de referencia en el segmento. Sobre el nuevo salpicadero, la línea que rodea la pantalla independiente de hasta 9,2 pulgadas elevada y situada en el campo de visión del conductor refleja las líneas del capó. Al mismo tiempo, proporciona un apoyo ergonómico para la mano que opera la pantalla táctil. Los paneles de la puerta principal tienen superficies suaves de alta calidad. Colores acogedores, decoraciones customizadas, iluminación ambiental y costuras decorativas en los nuevos asientos, los cuales vienen con tapicería opcional de microfibra Suedia. Para más comodidad, un parabrisas y volante calefactados están disponibles opcionalmente.

El nuevo SCALA es el primer ŠKODA basado en la plataforma modular MQB-A0 del Grupo Volkswagen. Mide 4.362 milímetros de largo, 1.793 milímetros de ancho y 1.471 milímetros de alto. Además de ofrecer una abundante cantidad de espacio, se caracteriza por su excelente aerodinámica, con un cw de 0,29. Esto se consigue gracias al desarrollo de una carrocería

aerodinámica usando simulaciones numéricas avanzadas y un túnel de viento virtual. Todas las partes de la carrocería del ŠKODA SCALA han sido optimizadas aerodinámicamente. Incluyen en particular, alerones de techo con aletillas, conductos de aire optimizados para la refrigeración del motor, tomas de aire, llantas de aleación aerodinámicamente optimizadas y paneles en los bajos, incluyendo pequeños detalles como los bordes lisos definidos de los faros traseros y tiras de recogida de agua en el parabrisas.

El Control de Chasis Deportivo opcional – chasis deportivo 15 milímetros más bajo, con modos de conducción Normal y Sport, los cuales pueden activarse mediante la selección de perfiles del Selector de Modo de Conducción – se estrena en ŠKODA con el nuevo SCALA. Tres motores TSI de gasolina con 1.0 o 1.5 litros de cilindrada y un TDI de 1,6 litros entregan entre 70 y 110 kW (entre 95 y 150 CV), mientras que el 1.0 G-TEC de 66 kW (90 CV), que llegó el cuarto trimestre de 2019, está diseñado para funcionar con gas natural (GNC). Todos los motores cumplen con el estándar de emisiones Euro 6d TEMP. Los motores de gasolina están equipados con un filtro de partículas de gasolina, y el TDI de 1,6 litros incorpora un filtro de partículas de diésel. Las transmisiones disponibles incluyen transmisiones manuales (5 o 6 velocidades) o automáticas DSG de 7 velocidades.

Los sistemas de infoentretenimiento Swing, Bolero y Amundsen de la tercera generación del Grupo Volkswagen tiene un tamaño de entre 6,5 y 9,2 pulgadas, situándolas entre las más grandes del segmento. Un sistema de sonido ŠKODA con 10 altavoces está opcionalmente disponible. El SCALA está siempre conectado gracias a una LTE-eSIM integrada. Esto permite acceder a los servicios móviles online de ŠKODA, incluyendo el Infoentretenimiento Online con aplicaciones de infoentretenimiento para descargar en la tienda o Care Connect con acceso remoto al vehículo y servicio proactivo, además de la llamada de emergencia. Los extras adicionales incluyen tecnología SmartLink inalámbrica, punto de acceso WLAN, puertos USB-C y Phone Box con recarga inductiva. El SCALA también ofrece control de voz avanzado.

Además de los faros delanteros y traseros LED de serie y hasta 9 airbags – con airbag de rodillas para del conductor y, por primera vez en el segmento, airbags en la parte trasera opcionales – SCALA ofrece muchos sistemas de asistencia hasta ahora reservados a vehículos de segmentos superiores. Los equipamientos opcionales incluyen Side Assist, que detecta los vehículos aproximándose desde detrás o situados en el ángulo muerto a distancias de hasta 70 metros, Control de Crucero Adaptativo (ACC) hasta los 210km/h y Parking Steering Assist. El Lane Keep Assist y el Front-Wheel Assist con función de Freno de Emergencia en Ciudad y protección anticipatoria de peatones vienen de serie. En caso de accidente inminente, la Protección Proactiva de Pasajeros opcional cierra automáticamente las ventanas y tensa los cinturones de seguridad delanteros.

ENYAQ iV (2020): el primer vehículo 100% propulsado por batería de ŠKODA:

- **Es el primer modelo de serie de ŠKODA basado en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB)**
- **Vehículo respetuoso con el medio ambiente con un diseño emotivo**
- **Tracción trasera o total, una autonomía de 500* kilómetros que lo hace adecuado para el uso diario y un excelente rendimiento durante la conducción**
- **Tres tamaños de batería, cinco niveles de potencia y opción de carga rápida para unos tiempos de carga más cortos**

Con el nuevo ŠKODA ENYAQ iV, el fabricante checo dará otro gran paso hacia la implementación de su estrategia de movilidad eléctrica. El primer modelo de serie de ŠKODA basado en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB) del Grupo Volkswagen combina las fortalezas tradicionales de la marca, como la espaciosidad y el diseño emotivo, con el placer de conducir sostenible y muchas ideas Simply Clever. Hay una selección de tres tamaños de batería y cinco niveles de rendimiento entre los que elegir, en función del nivel de necesidad de cada cliente. El primer SUV eléctrico de la marca se produce en la planta principal de ŠKODA en Mladá Boleslav.

El primer modelo de serie del fabricante checo basado en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB) está bien equipado para los trayectos de larga distancia, gracias a una autonomía de hasta 500* km en ciclo WLTP y tiempos de carga reducidos, lo que también lo hacen adecuado para el uso diario. El diseño es emotivo y moderno, y el interior del vehículo luce une estilo completamente nuevo. El ENYAQ iV también ofrece conectividad y soluciones de infoentretenimiento de vanguardia, así como nuevos equipamientos Simply Clever.

Nuevo concepto de propulsión y tres opciones de carga, incluyendo una opción de carga rápida

En las variantes básicas, el motor trasero impulsa las ruedas traseras. En las versiones más potentes, se ha instalado un segundo motor eléctrico en la parte delantera para transmitir el par motor a la carretera aún más eficientemente. Un total de cinco versiones de potencia y tres tamaños de batería garantizan una conducción placentera y sostenible. En función de la versión, la tracción viene de las ruedas traseras o de las cuatro ruedas. Debido a la alta eficiencia de la batería, los neumáticos de baja resistencia a la rodadura (5,9 por mil) y la excelente aerodinámica para un SUV (cw a partir de 0,27), es posible alcanzar autonomías de hasta 500* km en ciclo WLTP con el ŠKODA ENYAQ iV. Acelerando desde 0, el modelo tope de gama de ŠKODA alcanza los 100 km/h en tan solo 6,2 segundos; su velocidad máxima es de 180 km/h. La mayor autonomía de la que disfrutan los modelos con tracción total es de hasta 460* km.

El ŠKODA ENYAQ iV ofrece tres opciones de carga. Además de poder utilizar un enchufe doméstico de 230 V con corriente alterna de 2,3 kW, el vehículo puede cargarse cómodamente en casa usando una wallbox de 11 kW. En función del tamaño de la batería, el proceso de carga puede tardar entre seis y ocho horas. La tercera opción de carga permite conectar el vehículo a puntos de carga rápida DC con una capacidad de carga de hasta 125 kW. Esto permite que el ENYAQ iV se cargue del 10 al 80% en tan solo 40 minutos*, en función de los requisitos técnicos.

Con el ENYAQ iV, ŠKODA sigue su camino hacia la movilidad eléctrica, que empezó a finales de 2019 con el CITIGOe iV y el SUPERB iV. Está previsto lanzar más de diez modelos iV parcial o totalmente electrificados entre 2019 y finales de 2022, como parte de la campaña de modelos. Esto significa que ŠKODA entrará en la era de la movilidad eléctrica exactamente el momento correcto; 125 años después de la fundación de la compañía, se convertirá en una parte integral del ADN de ŠKODA.

*Todos los datos son provisionales.