**Škoda Favorit: začetek obdobja uspeha pred 30 leti**

# › Škoda Favorit je položil temelje za vzpon Škode do mednarodne volumenske znamke

**› Prvo Škodino vozilo sodobnega videza z motorjem spredaj in pogonom spredaj**

**› Razvoj v Mladi Boleslav, dizajn italijanskega studia Stile Bertone, Porschejevo strokovno znanje**

**Mladá Boleslav (Češka), september 2017 – Pred 30 leti je Škoda v novo dobo lansirala sodobni model s kompaktnim zadkom Favorit. Premierna predstavitev 16. septembra 1987 na mednarodnem inženirskem sejmu v Brnu je za češko podjetje z bogato tradicijo pomenila prihod novih časov. Z najsodobnejšim dizajnom ter kombinacijo motorja spredaj in pogona spredaj je bil Škoda Favorit v svojem razredu na enakovredni ravni z zahodno konkurenco. Dinamični kompaktni model je blestel tudi na rallyjih.**

"Favorit je bil izhodišče za Škodin dinamični razvoj, ki se nadaljuje še danes," je povedal pred­sednik uprave družbe Škoda Auto, Bernhard Maier. "Čeprav so bili pogoji vse prej kot enostavni, je ekipa zavzetih, navdušenih inženirjev ustvarila avto, ki se je zlahka kosal s takratno zahodno konkurenco. Napredni koncept Favorita ter strokovno znanje in izkušnje razvojnih inženirjev so bili odločilni dejavnik pri tem, da se je Volkswagen po žametni revoluciji leta 1989 na Češkoslovaškem začel zanimati za znamko Škoda in jo je z velikim entuziazmom pripeljal pod okrilje koncerna," je nadaljeval Maier.

Projekt sodobnega osebnega avtomobila z motorjem spredaj in pogonom spredaj se je navezoval na sklep češkoslovaške vlade iz leta 1982. Hkrati sprejeti roki izvedbe so bili določeni zelo na tesno: v komaj dveh letih in pol (do 30. junija 1985) naj bi bil razvoj dokončan, proizvodnja pa naj bi stekla v petih letih. Izkušeni inženir Petr Hrdlička je kot vodja ekipe sestavil skupino visoko­usposob­ljenih, motiviranih sodelavcev, ki so se naloge lotili z veliko osebne zavzetosti. Vendar niso začeli z ničle, saj so se inženirji s tem konceptom ukvarjali že prej in so tako razvili prototip Škoda 780 s pogonom spredaj.

# Privlačna preobleka za sodobno tehnologijo: dizajn studia Stile Bertone

Pomembno vlogo pri tem, da so potencialni kupci dobro sprejeli novi avtomobil, je odigral njegov dizajn. Skladno s trendom prve polovice osemdesetih let se je Škoda odločila, da bo oblikovanje novega kompaktnega avtomobila zaupala italijanskemu oblikovalcu. Izbran je bil torinski studio Stile Bertone, ki je razvil karoserijske različice kompaktni zadek, karavan, stopničasti zadek in kupe ter več različic notranjosti. Poleg tega se je studio tudi obvezal, da bo oblikoval skupno 19 proto­tipov karoserij v različnih izvedbah. Odgovornost za začetek serijske proizvodnje tega dizajna je prevzela ekipa Škodine matične tovarne v Mladi Boleslav. Tudi tu so češki inženirji pokazali veliko mero ustvarjalnosti in znanja: v primerjavi z modelom Škoda 120 z motorjem v zadku so število delov iz stiskalnice zmanjšali s 405 na samo 227. Poleg tega je imel za 40 mm krajši Favorit za

85 mm daljšo notranjost in večjo prostornino prtljažnika od predhodnika. S tem je Škoda Favorit napredoval do polnopravnega družinskega avtomobila – in postal odlična osnova za poznejšo karavansko izvedbo Škoda Forman.

# Raznovrstne mednarodne oblike sodelovanja

Škodina ekipa je tesno sodelovala z Inštitutom za motorna vozila v Pragi (ÚVMV), kjer so na primer izvajali simulirane testne vožnje. Pri tem so v enem samem tednu ustvarili obremenitve, ustrezne 100.000 prevoženim kilometrom. Nato so se morali prototipi izkazati v realnem prometu; prevozili so skupno prek 250.000 kilometrov. Testiranje je vključevalo tudi vožnjo po Alpah in v vročini italijanske riviere. Delovanje in obstojnost zavor sta bila preizkušena na Alpski cesti, ki vodi na prelaz Grossglockner, in na planoti Turracher Höhe v Avstriji. V fazi razvoja so Škodini inženirji sodelovali s številnimi zunanjimi strokovnjaki. Tako so na primer Porschejevi strokovnjaki sodelovali pri motornih obesah, geometriji sprednje preme in zmanjšanju hrupa v notranjosti. V zadnji fazi razvoja Škode Favorita so potekali tudi dinamični preizkusi na Porschejevi testni stezi v Weissachu.

Strokovnjaki so veliko pozornosti posvetili "srcu" novega modela. Odločili so se za preizkušeni štirivaljni motor OHV z gibno prostornino 1.289 cm3 in močjo 43 kW (58 KM) ali 46 kW (63 KM) – najprej z uplinjačem, od leta 1993 pa z vbrizgavanjem goriva. Novim emisijskim predpisom in visokim zahtevam evropskih kupcev na področju zanesljivosti je Škoda zadostila z uporabo posebno obstojnih materialov za sedeže ventilov, batov z jeklenim jedrom, bolj kakovostnih tekalnih puš valjev, togejšega bloka in glave motorja, utrjene ročične gredi in številnih drugih izboljšav.

# Odlično opažena premierna predstavitev na mednarodnem inženirskem sejmu v Brnu leta 1987

Škoda Favorit se je svetu uradno prvič predstavil 16. septembra 1987 na 29. mednarodnem

inženirskem sejmu v Brnu (Češkoslovaška), kjer si je novi model ogledalo na tisoče radovednih voznikov in specializiranih novinarjev iz vse Evrope. V tovarni Vrchlabí so takrat najprej izdelali omejeno število primerkov za homologacijo, serijska proizvodnja v polnem obsegu pa je stekla na začetku decembra 1987. Od avgusta 1988 naprej je proizvodnja modelske serije Favorit potekala tudi na sedežu družbe v Mladi Boleslav. Prvi primerki Škode Favorit 136 L (de Luxe) so v avtohiše prispeli v zadnji četrtini leta 1988 in so bili na naprodaj po ceni od 84.600 češkoslovaških kron naprej. Škoda 120 L, katere proizvodnja se je iztekala, je stala 65.630 kron, pri čemer je povprečna mesečna bruto plača znašala 3.030 kron.

# Posodobljeni Favorit: na vedno višji ravni

Po žametni revoluciji novembra 1989 in prehodu na tržno gospodarstvo je kmalu postalo jasno, da lahko dolgoročno konkurenčnost Škode zagotovi le pridružitev močnemu tujemu partnerju. Po temeljitih pogajanjih z več interesenti je spomladi 1991 Škoda postala članica koncerna Volkswagen. Škoda Favorit, eden redkih sodobno zasnovanih osebnih avtomobilov v nekdanjem vzhodnem bloku, se je po pridružitvi Volkswagnu izkazal za zelo dobro osnovo. Začeli so ga nadgrajevati, in sicer z vidika tehnologije, videza in kakovosti. Do prve prenove je prišlo leta 1991, ko se je asimetrično nameščeni logotip na mreži hladilnika pomaknil v sredino. Obsežna predelava

januarja 1993 je zaradi impresivne reklamne kampanje ostala v spominu številnim voznikom: pri Škodi so na Favorit pritrdili 548 zastavic – po eno za vsako izboljšavo kompaktnega modela.

Zaradi zaporednih izboljšav je modelska serija Favorit dolgo držala korak z vse strožjimi zahtevami strank na področju varnosti, udobja in dizajna. Tako je modelska serija ostala uspešna tudi na zahtevnejših trgih. V Nemčiji se je tako prodaja med letoma 1990 in 1991 domala podvojila. Prodaja Škode Favorita in karavanske različice Forman je po zaslugi posebnih različic z bogatejšo opremo, npr. Sport Line, Black Line, Marathon ali Excellent, še zrasla. Od avgusta 1987 do septembra 1994 je bilo izdelanih okrog 783.200 primerkov Škode Favorita. Skupaj s karavanom Forman in izpeljankami gospodarskih vozil, vključno z modelom Pick-up, je Škoda skupno proizvedla 1.077.100 vozil te modelske serije, potem pa sta štafetno palico prevzeli Škoda Felicia in Felicia Combi.

# Avtomotošport: Škoda Favorit si je na rallyjih priboril zmago na svetovnem pokalu

Z novim Favoritom je Škoda na koncu leta1989 nastopila na svetovnem prvenstvu v rallyju in se s tem uspehom postavila ob bok avtomobilom iz Mlade Boleslav s pogonom zadaj. Leta 1990 se je Škoda Favorit udeležil še izbranih rallyjev svetovnega prvenstva, evropskega prvenstva in češkoslovaškega prvenstva. Škoda Motorsport je postopoma nadgrajevala svojo udeležbo in leta 1994 je Favorit prvič tekmoval na vseh tekmah svetovnega pokala. Največje uspehe je dosegel na najznamenitejšem rallyju na svetu: v Monte Carlu. Tam je dobro uigrani tandem Pavel Sibera/Petr Gross s Favoritom 136 L med letoma 1991 in 1994 v svojem razredu nanizal kar štiri zmage. Leta 1994 je tej tradicionalni znamki uspel veliki met: Škoda Favorit si je pridobil naslov prvaka na svetovnem pokalu FIA-Formule 2 za avtomobile z gibno prostornino do 2,0 litra in gnano premo.

Škoda Auto praznuje obletnico te za zgodovino podjetja tako pomembne modelske serije med drugim s posebno razstavo v Škodinem muzeju v Mladi Boleslav. Od 18. septembra naprej so tam na ogled edinstveni prototipi in dokumenti. Na okrogli mizi 26. septembra ob 17.30 bodo vodilne osebnosti, ki so botrovale nastanku modela, govorile o vznemirljivem prodoru pred 30 leti. Z osebnimi spomini nam bodo odstrle pogled v tisti čas, ki je za Škodo pomenil prvo etapo še danes aktualne zgodbe o uspehu.

# Dodatne informacije:

Vítězslav Kodym

T +420 326 811 784

[vitezslav.kodym@skoda-auto.cz](mailto:vitezslav.kodym@skoda-auto.cz)

# Slikovno gradivo k sporočilu za medije:



|  |
| --- |
| **Škoda Favorit: začetek obdobja uspeha pred 30 leti**  Prvi modeli Škode Favorita 136 L so prišli na trg v zadnjem četrtletju leta 1988.  [Prenesi](https://cdn.skoda-storyboard.com/2017/09/170915-ŠKODA-FAVORIT-Entering-an-era-of-success-30-years-ago-8.jpg) Vir: ŠKODA AUTO |
| **Škoda Favorit: začetek obdobja uspeha pred 30 leti**  Od avgusta 1987 do septembra 1994 je bilo izdelanih okrog 783.200  primerkov Škode Favorita. Skupaj s karavanom Forman in izpeljankami gospodarskih vozil, vključno z modelom Pick-up, je Škoda proizvedla skupno 1.077.100 primerkov te modelske serije.  [Prenesi](https://cdn.skoda-storyboard.com/2017/09/170915-ŠKODA-FAVORIT-Entering-an-era-of-success-30-years-ago-2.jpg) Vir: ŠKODA AUTO |
| **Škoda Favorit: začetek obdobja uspeha pred 30 leti**  Vozniška dvojica Pavel Sibera/Petr Gross je s Favoritom 136 L med letoma 1991 in 1994 v svojem razredu nanizala kar štiri zmage.  [Prenesi](https://cdn.skoda-storyboard.com/2017/09/170224-SKODA-FAVORIT-RMC-1994.png) Vir: ŠKODA AUTO |

**Pregled proizvodnje modelske družine**



**Škoda Favorit** (08/1987–09/1994): 783.168 primerkov,

od tega 699.959 iz tovarne Mladá Boleslav, 15.889 iz tovarne Kvasiny in 67.320 iz tovarne Vrchlabí

**Škoda Forman** (01/1990–05/1995): 211.261 primerkov,

od tega 448.837 iz tovarne Mladá Boleslav, 3.045 iz tovarne Kvasiny in 59.379 iz tovarne Vrchlabí

**Škoda Pick-up** (01/1991–06/1995): 70.900 primerkov, vsi iz tovarne Kvasiny

**ŠKODA AUTO**

**›** Je eno od avtomobilskih podjetij z najdaljšo tradicijo na svetu, ki je bilo ustanovljeno leta 1895 – v pionirskih časih avtomobilizma. Sedež podjetja je še vedno v češkem mestu Mladá Boleslav.

**›** Trenutno ima v ponudbi naslednje modelske serije osebnih vozil: Citigo, Fabia, Rapid, Octavia, Karoq ter Kodiaq in Superb.

**›** Leta 2016 so po vsem svetu prodali več kot 1 milijon vozil.

**›** Od leta 1991 je del koncerna Volkswagen, ene od globalno najuspešnejših avtomobilskih družb. Škoda v sklopu koncerna poleg avtomobilov samostojno izdeluje in razvija tudi druge komponente, kot so motorji in menjalniki.

**›** Deluje na treh lokacijah v Češki republiki, proizvodnja pa poteka tudi na Kitajskem, v Rusiji, na Slovaškem, v Alžiriji in Indiji – večinoma v sklopu koncernskih partnerstev, prav tako pa tudi v Ukrajini in Kazahstanu prek lokalnih partnerjev.

**›** Po vsem svetu zaposluje več kot 30.000 ljudi in je aktivna na več kot 100 tržiščih.