



Fakultní základní škola Olomouc
Hálkova 4

ZÁVĚREČNÁ PRÁCE

*Historie československého a českého
automobilového průmyslu*

Olomouc, červen 2011

Marek POBEŽAL

Obsah

1. Vývoj automobilového průmyslu

1.1. Objevitelé

1.2. Vývoj automobilismu v čechách

2. Automobilový průmysl v předválečném Československu

2.1 Značka ŠKODA

2.2 Rozvoj automobilky v předválečném Československu

2.3 Škoda během 2. Světové války

2.4 Období socialismu

2.5 Společnost ŠKODA součástí koncernu VOLKSWAGEN

3. Design automobilů

3.1 Lehký Tank LK vz. 35

Abstrakt

Jako téma jsem si vybral historii československého a českého automobilového průmyslu. Zaměřil jsem se na firmu Škoda. Proto v mé prezentaci uvidíte i automobily značky L&K (Laurin & Klement), která se Škodou spolupracovala. V následujících kapitolách vám také stručně popíši vznik a vývoj automobilů. Svou práci jsem doplnil obrázky, které můžete vidět přímo v ní nebo v příloze na konci.

Abstract

As a topic I have chosen history of czechoslovak and czech automobile industry. I focused on company Skoda. That is why you will see in my presentation cars of brand Laurin and Klement, that cooperated with Skoda. In the following chapters I will describe beginning and development of automobiles. I added picture to my project, that you can see in the end of my work.

Úvod

Z nabízených témat se mi zdálo téma o historii československého a českého automobilového průmyslu nejbližší. O auta se ale zajímám jen okrajově a z práce jsem měl strach. Hlavně z toho, že nebude dostatečně dlouhá. Surfováním po internetových stránkách a čtením vybraných knih jsem získal spoustu informací o daném tématu a strach mě přešel. Práce mě začala bavit a psaní šlo téměř samo.

Vznik a vývoj automobilu

1.1 Objevitelé

Roku 1769 francouzský vynálezce Nicolas Joseph Cugnot vynalezl první silniční parovůz. (parovůz = silniční dopravní prostředek poháněný parním strojem). Samozřejmě, že nejrozšířenějším dopravním prostředkem v té době byl vůz, kočár tažený koňmi. Do roku 1836 se tedy výjimečně používaly dopravní prostředky poháněné parním strojem. Roku 1836 vymyslel německý konstruktér Brackenburg první auto s výbušným motorem. Vůz se ale neprosadil, protože byl moc nebezpečný a výrobně náročný. V roce 1862 vymyslel, ale nezkonstruoval Francouz Alphonse Beau de Rochas čtyřdobý spalovací motor. Zkonstruoval ho až Nicolaus August Otto. Než ale stihl auta uvést do prodeje a doladit jeho nedostatky, předběhl ho Karl Benz a také Wilhelm Maybach s Wilhelmem Daimerem, kteří vymysleli první automobil s benzínovým motorem.

1.2 Vývoj automobilismu v Čechách

Roku 1866 vznikla v Plzni firma Škoda. Zakladatelem této firmy je Emil Škoda a klíčovou osobou Jiří Zapletal. Do roku 1895 konstruovali pouze lokomotivy a od roku 1895 se začali zabývat i vývojem a výrobou automobilů.

Roku 1925 se firma Škoda spojila s firmou L&K (Václav Laurin & Václav Klement). Laurin a Klement ze začátku vyráběli i svá vlastní jezdecká kola = Slavia.

Za roku 1945 při trvání druhé světové války, bylo zničeno 70% továren firmy škoda. Od té doby se podnik zaměřil především na dopravní a těžké strojírenství. Od roku 1951 – 1953 se dokonce firma jmenovala: Závody V. I. Lenina. To ovšem odvedlo zákazníky ze zahraničí a ti se začali od těchto výrobků odvracet. Proto v roce 1953 se firma přejmenovala zpět na: Škoda. Firma perlila od roku 1957 až do roku 1989, kdy bylo vyvezeno více než 2 400 elektrických lokomotiv. 1992 se rozhodlo o „české cestě“ (firma nebylo spojena se zahraničními partnery). V tu dobu se stal novým ředitelem podnikatel Lubomír Soudek. Soudek rozšířil firmu o několik dalších výrobků. Například TATRA a LIAZ.

2.1 Značka ŠKODA

Škoda si jako firemní značku vybrala okřídlený šíp. Šíp má dodávat pocit rychlosti, křídla pokrok a volnost. Oko, které je umístěno ve křídle znamená přesnost výroby a vnitřní vliv k okolí. Šíp s křídly je umístěn v kruhu, který je symbolem jednoty, úplnosti, světa a harmonie. (firma Škoda už má v dnešní době vymyšlenou novou značku pro své vozy [2011])

2.2 Rozvoj automobilky v předválečném Československu

Kolem roku 1918 bylo ve firmě Škoda auto přes 35 000 zaměstnanců (v dnešní době je to 22 500 pracovníků). Od roku 1928 se zavedla ve firmě Škoda pásová montáž. Škoda se umístila na třetí místo domácích výrobců. (druhé místo Tatra, první místo Praga).

Firma začala vyrábět i prototypy – Škoda 932 (Vzduchem chlazený čtyřválcový motor s pohonem na zadní kola)

Do sériové výroby se ale nedostal, protože roku 1933 vynalezli skvělý vůz klasické koncepce. Kolem roku 1930 firma prožívala velkou krizi. Musela stáhnout spoustu aut ze sériové výroby, aby firma nezkrachovala. V tu dobu vyrobila pouze 1607 aut (dnes se vyrobí za den téměř 2000), to je o polovinu méně než v předchozích letech. Jednalo se o malý vůz Škoda Popular, který si získal velký úspěch u zákazníků. Auto nebylo nějak extra rychlé, nebo elegantní, ale bylo levné, stálo pouhých 17 800 Kč. To konkurenci položilo a přivedlo zákazníky. Díky tomuto úspěchu se Škoda dostala na první místo. (před Tatra a Pragu).

V předválečném Československu byly Škodovy závody významným dodavatelem zbraní a vojenské techniky. Vrcholem umu českých konstruktérů byl lehký tank LT vz.35.

Na obrázku také vidíte velitelské vozidlo se třemi nápravami.



Škoda L se třemi nápravami

2.3 Škoda během 2. Světové války

Po okupaci země Němci začala firma vyrábět malé, štábní a přepadové vozy. V roce 1943 se německá armáda rozhodla, že továrna v Mladé Boleslavi bude vyrábět civilní vozy pro představitele protektorátu a také municí, děla, dělostřelecké tahače, traktory (pro vojenské účely), vojenské auta, nákladní auta a lehké tanky. Továrna dostala mnoho peněz a mohla pokračovat v rozvoji, ale roku 1945 byla továrna bombardována. Shořely dílny, sklady, montážní haly, laboratoře i archív.

2.4 Období socialismu

Škoda postavila nové prostory. Byly větší než předtím, pak se Škoda spojila s Tatrou a do nevyužitých prostorů přesunula výrobu automobilů Tatra. To ovšem nevydrželo dlouho, a tak začala firma přemýšlet o novém vozu. V roce 1953 firma mimo jiné zkonstruovala prototyp terénního automobilu Š 937, ale na trh ho nikdy neuvedla. V roce 1964 zahájila automobilka výroby nového typu osobního vozu s označením Škoda 1000 MB (přílohy). Tento model překvapil novým, moderním vzhledem karoserie a celohliníkovým blokem motoru. Auto mělo motor vzadu a pohon zadních kol. Toto auto mělo velký úspěch. Jeho nástupcem byl v roce 1970 typ Škoda 100 (přílohy) a Škoda 110, a to i v provedení kupé. V roce 1971 představila firma nový vůz Škoda 724. Ta dosahovala rychlosti až 190 km/h. Odborníci tvrdí, že se jednalo o nejlepší auto v tehdejší době. Z důvodu omezených možností výroby některých dílů v socialistickém Československu a z důvodu zákazu ze strany tehdejšího Sovětského svazu nebyl tento model nikdy uveden do sériové výroby. Dalšími modely byly Škoda 105 (přílohy) a 120. V roce 1987 uvedla firma na trh vůz nové generace s motorem vpředu. Tím byla Škoda Favorit. Karoserie byla navržena italským designérem Nucciem Bertonom. Zájem překonával výrobní kapacitu závodu.



První a zároveň poslední teréní Škoda Š 937

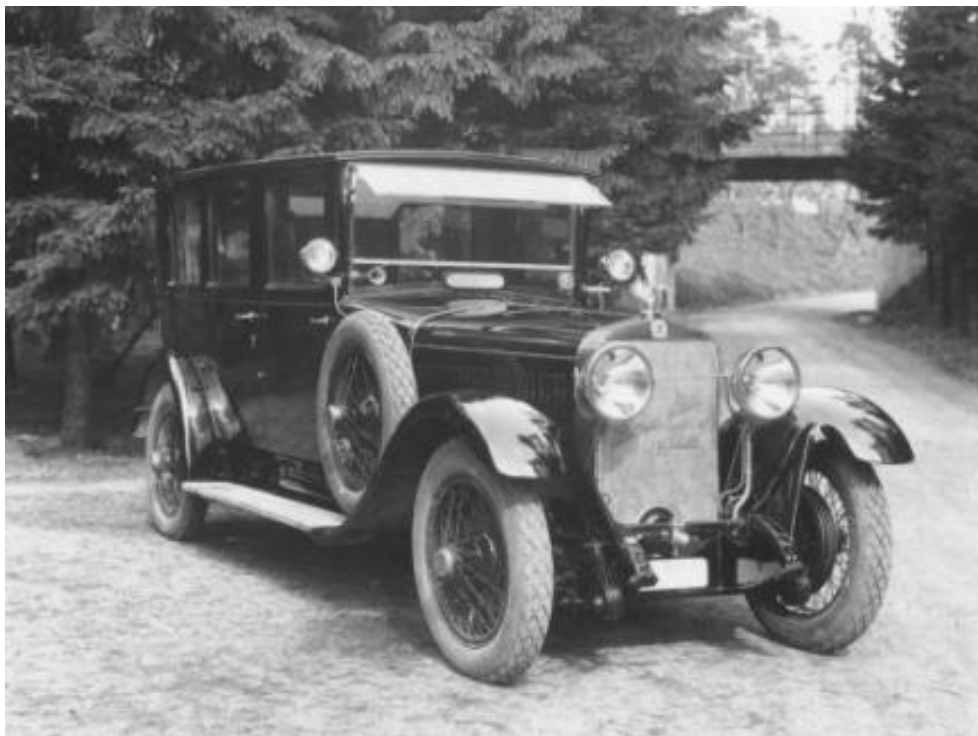
2.5 Společnost ŠKODA součástí koncernu VOLKSWAGEN

Mladoboleslavská Škoda byla vyjmuta z kuponové privatizace a prodána německému koncernu Volkswagen. Prvním vozem po převzetí společností VW byla roku 1994 Škoda Felicie. (ta měla podvozek VW Golf, ve srovnání s jinými vozy stejné kategorie se karoserie Felicie vyznačovala velkým prostorem).

3. Design automobilu

Každý výrobce automobilů dodává svým vozům nezaměnitelný styl a charakteristické, vzhledové znaky. V tomto směru je důležitý výraz přední masky a tvar karoserie. Je mnoho případů jak to vysvětlit, ale já jsem si vybral například Alfa Romeo. Přední maska dodává autu zlomyslný a nebezpečný výraz. Také se často vyrábí v červených barvách, které dodávají pocit rychlosti a elegance.

Škoda měla v tehdejší době na autech kulatá světla, vysoký podvozek, (místy i náhradní kolo, elegantní a vznešený vzhled.



85 let stará Škoda

3.1 Lehký Tank vz. 35 (1935)

Byl to československý lehký tank, který vyrobila značka Škoda. Velkou část těchto tanků převzala německá armáda. Hlavní zbraň tanku tvořilo dělo Škoda A-3 a dva kulomety.

Byl obrněn 12 – 35 mm pancéřovými pláty. A vážil 10,5 tuny. Maximální rychlost byla 34 km/h a dojezd 120 (terén) – 190 (silnice). Měřil pouhých pět metrů a byl vysoký 2,3 metru. Byl velice pohybliví a oproti ostatním tankům rychlí. Byl poháněn zážehovým vodou chlazeným řadovým čtyřválcovým motorem (Škoda T 11). Do tanku se vlezly maximálně čtyři pasažéři. (velitel, řidič – střelec, nabíječ a radista)



LK zn. 35

Závěr

Doufám, že se vám tato práce líbila a dozvěděli jste se něco nového, pro vás zajímavého. Pojal jsem ji tak, aby byla srozumitelná i pro menší ročníky. Pro mě byla nejzajímavější informace o tom, že Škoda vyráběla vojenské zbraně a auta v tak velkém množství a že spolupracovala s Německou armádou. Doufám, že se vám má práce líbila.

Prohlašuji, že na celé práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem uvedl.

V Olomouci, červen 2011

podpis

Přílohy



Škoda 105



Škoda 100

Literatura

knihy:

- 1) autor: Petr Kožíšek & Jan Králík
název: *L&K – ŠKODA*
nakladatelství: MPP (Motor Press Praha)
rok vydání: 1995
- 2) autor: Hugo Wilson
název: *Velká kniha o motocyklech*
nakladatelství: OTTOVO
rok vydání: 2001

webové stránky:

- <http://www.skodachip.cz/historie/skoda>. [2011-19-4].
- <http://www.autoweb.cz/novinky-aktuality-zpravodajstvi/skoda-chce-letos-prodat-600-000-vozu/9831/>. [2011-22-05]
- <http://www.skoda-auto.cz/company/cze/profil/tradition/history/Pages/history.aspx>. [2011-22-05]
- [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_\(podnik\)](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_(podnik)). [2011-22-05]
- <http://www.i-magazin.cz/view.php?cisloclanku=2007030010>. [2011-4-6]
- <http://www.i-magazin.cz/view.php?cisloclanku=2006050047> [2011-4-6]
- http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_Popular [2011-5-6]
- http://www.skoda-auto.ic.cz/files/php/historie_znaku_skoda.php [2011-5-6]
- <http://www.auto.cz/skoda-felicia-felda-805> [2011-5-6]
- http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_Favorit [2011-5-6]