

Dvě věci mi, soudruzi, do republiky nesmí: Coca-Cola a Volkswagen, prohlašoval v šedesátých letech šéf komunistické strany a prezident Antonín Novotný. Naslálý hnědý mok považoval za agenta amerického imperialismu, zatímco automobil s brumlavým motorem za symbol západoněmeckého revanšismu, tedy snahy o obnovu Německa v předválečných hranicích. Až po Novotného pádu v roce 1968 mohl Volkswagen poprvé své vozy oficiálně vystavovat v Československu, na strojírenském veletrhu v Brně, jenže naneštěstí pouhé tři týdny po příjezdu ruských tanků.

Automobil v klatbě

Klatba nad Volkswagenem zůstala v platnosti i v letech normalizace, výjimku si mohli dovolit jen devizovým kontem vybavení jedinci. Patrně nejpobláznějším z nich byl Jan Werich, který už od léta 1967 jezdil v kombi VW 1600 Variant s motorem vzadu a v roce 1975 je nahradil modernějším kombíkem Passat Variant s pohonem předních kol. Auta z Wolfsburgu si však nepožíval natruc režimu, ale jak sám říkal, protože mu značka VW připomínala iniciály dvojice Voskovec – Werich.

Mezitím se na přelomu šedesátých a sedmdesátých let objevilo několik projektů kooperace našeho automobilového průmyslu s Němci, ovšem těmi správnými – východními. V letech 1972 a 1975 Československo a NDR uzavřely ambiciózní do-

hody o společném vývoji a výrobě osobních automobilů, jenže zůstalo jen u proklamací a prototypů. Vleklé a opakované pokusy v tomto směru východoněmecká strana definitivně ukončila v listopadu 1979, zatímco v Praze už v té době hledali náhradní řešení.

První pokus o dohodu

Jednou z možností byl nákup licence na výrobu moderně stříženého kompaktního vozu s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. Mimochodem – konzultace na toto téma proběhly i v Moskvě, sovětská strana však pouze posvětila rozhodnutí československých odborníků přejít na přední pohon, nic dalšího z jednání nevyšlo. Ze čtyř oslovených západoevropských automobilek jako první vypadl ze hry Citroën, z tria Fiat, Renault a Volkswagen byla jako nejméně přijatelná vyhodnocena nabídka z Wolfsburgu.

Německý koncern požadoval nejvyšší cenu za postoupení práva výroby, citelný poplatek z každého vyrobeného automobilu a hlavně – odmítal kompenzace v podobě československých produktů a nebyl ochoten dát souhlas k exportu licenčně vyrobených vozů na Západ. Celá záležitost byla nakonec z finančních důvodů smetena ze stolu, do hry na téma „my a Volkswagen“ však začal vstupovat rozum.

Škodovka si nakonec při vývoji nového automobilu, z něhož se postupně vyklubal Favorit, musela víceméně vystačit sama, vzhledem k šibeničním termínům však

FAKTA

Jak Škodu spasil německý ženich

Po roce 1989 bylo rozhodnuto o vstupu **silného zahraničního partnera** do AZNP Mladá Boleslav. V roce 1990 se jím stala německá automobilka **Volkswagen** (druhým finalistou byl Renault, mezi dalších 22 zájemců patřily například firmy BMW, Fiat, General Motors). Vláda o tom rozhodla **9. prosince 1990** a spojením se uskutečnilo

16. dubna 1991, čímž se Škoda stala čtvrtou značkou koncernu (vedle VW, Audi a Seatu).

Název společnosti byl opět změněn, tentokrát na Škoda, automobilová akciová společnost.

Dne 13. července 2006 vyrobila Škoda Auto **desetimilióntý** vůz v historii značky. Škoda Auto je v současnosti **největším českým exportérem**.



směla alespoň v omezeném rozsahu využít západoevropského partnera. Ne, nebyl to Volkswagen, ale firma Porsche, přesněji její výzkumné a zkušební středisko ve Weissachu. Na tamějším polygonu absolvovaly dva mladoboleslavské prototypy v létě 1984 srovnávací jízdy s vozy VW Golf a Seat Ibiza a nevedly si špatně.

Škodovka předběhla revoluci

Technici firmy Porsche adresovali do Mladé Boleslavi celou řadu doporučení na úpravy a zdokonalení konstrukce vozu, ale jen některá z nich se podařilo uskutečnit. V září 1987 slavil Favorit premiéru na brněnském veletrhu a nehlédě na dětské nemoci a poněkud klopotný náběh sériové výroby bylo jasné, že Škoda úspěšně startuje do nové éry. Přinejmenším z technického a technologického hlediska, ekonomicky byla automobilka pořádně vyčerpáná. To, že svým způsobem o dva roky předběhla nadcházející sametovou revoluci, nám došlo až později.

„Vše, co je na východ od Rozvadova až po Peking, nás zajímá,“ prohlásil při jednom z prvních pražských setkání s novináři v roce 1990 tehdejší šéf koncernu Volkswagen doktor Carl Horst Hahn. Měl na mysli nejen Mladou Boleslav a Bratislavu, ale i podniky v Polsku, tehdy ještě Sovětském svazu a dál přes Indii do Číny. Prostě jasný strategický záměr, jehož výsledky dokážeme po dvaceti letech lépe vidět, než jsme je tenkrát mohli tušit.

Ponechme stranou rituál postupného

výběru ženicha pro mladoboleslavskou dámu, připomeňme jen finálový rozstřel Renault versus Volkswagen. Jednou z významných epizod byla návštěva šéfa Renaultu Raymonda Lévyho v automobilce.

Květnaté výklady oficiálních průvodců pouštěl jedním uchem tam a druhým ven, mnohem víc ho zajímalo, co si myslí lidé na výrobních linkách. Když pochopil, že jsou připraveni stávkovat, pokud nebude vybrán Volkswagen, zachmuřil se. Ve stejné době totiž vyhlásili stávkovou pohotovost odboráři v severofrancouzském Douai a hrozilo, že se připojí i další závody skupiny Renault ve Francii i ve Španělsku. Téma bylo jasné – zabránit převedení části produkce do Československa. Na příští kolo jednání už pan Lévy poslal do Prahy jen svého zástupce, sice s příslibem navýšení investic, ale spíš jen pro formu.

Volkswagen se prosadil díky jasné koncepci vycházející z dostatku kvalitních informací a mimo jiné také zárukou zachování značky Škoda, pro niž Renault ve svém portfoliu márně hledal místo. Tehdejší česká vláda dokázala navzdory nejrůznějším tlakům rozhodnout zodpovědně, v souladu se zdravým rozumem a logikou věcí. Kde jsou ty časy...



Jan Tuček
autor
je publicista