

Historie do roku 1970

První mírové aktivity se zaměřily na rekonstrukci poškozených hal a dílen, i když současně začala montáž malých užitkových typů 256. Budoucí směr automobilové výroby byl dán znárodněním všech automobilek, k němuž došlo na podzim 1945. Tak vznikly AZNP - Automobilové závody, národní podnik. O výrobním programu se rozhodovalo na ministerstvech a v sekretariátech politických stran, už tehdy především komunistické. Tam někde také určili, že v Mladé Boleslavi se budou nadále vyrábět jen osobní automobily. Prvním poválečným typem se stala na sklonku roku 1945 připravená Škoda 1101. Byl to v podstatě Popular s modernizovanou karoserií, jemuž se brzy začalo říkat tudor (z anglického two door). Název pak zůstal i později vyráběnému vozu Škoda 1102 se čtyřdveřovou karoserií, který doznal jen nepodstatných změn oproti předchozímu typu.

K automobilce v rámci reorganizací připojili bývalou karosárnu Petera ve Vrchlabí a karosárnu ve Kvasinách, kterou před válkou vybudoval Janeček pro výrobu karoserií na automobily Jawa.

Opravdu novým typem se stala v roce 1952 pětimístná čtyřdveřová Škoda 1200, nazývaná sedan. Byla to první škodovka s celokovovou karoserií, vyráběnou na svářecích poloautomatech. Zanedlouho se objevily i užitkové karoserie především pro sanity a dodávky. Sedany v různých provedeních zůstaly ve výrobě do roku 1961 jako zlepšený typ 1201. S užitkovou karoserií STW jako typ 1202 se pak vyráběly až do roku 1972.

V roce 1955 se začala vyrábět čtyřmístná dvoudveřová Škoda 440. Původně se uvažovalo o názvu Spartak, z něhož oficiálně sešlo, ale který se mezi motoristy ujal. Číselný kód napovídal, že pod kapotou je čtyřválec o výkonu 40 k. Měl objem 1089 cm³, novou líbivou karoserii, která skrývala šasi jen mírně pozměněné od Škody 1102. Ač původně přechodový typ, zůstal Spartak ve výrobě dlouhá léta. Postupem let dostal výkonnější motor o větším objemu i výkonu - typ 445 se objevil v roce 1957. Téhož roku se představil typ 450 s karoserií roadster, na svou dobu krásný vůz.

Když v roce 1959 překonstruovali přední nápravu tak, že místo listových per se montovaly vinuté pružiny s teleskopickými tlumiči pérování, nahradili dosavadní číselný kód 440 novým názvem - Škoda Octavia. Naznačoval, že vůz je osmým v řadě, kterou zahájil předválečný Popular. Analogicky silnější verze 445 nesla název Octavia Super, roadster 450 se jmenoval Felicia. Octavia Combi s dvoudveřovou karoserií a výklopnou zadní stěnou se poprvé objevila v roce 1961, ve výrobě zůstala deset let.

Sportovní aktivity od války do konce 50. let se omezily jen na místní podniky. Výjimky potvrzovaly pravidlo. Těmi byla účast na závodech 24 h ve Spa Francorchamps v roce 1948, kdy Škody 1101 kroužily po celou dobu na trati téměř v zákrytu a společně i projely cílem po bezchybných 1 972 km. V roce 1949 se Tudor 1101 objevil i na Rallye Monte Carlo, kde ale nedosáhl žádného úspěchu. Na sklonku 40. let postavili v automobilce několik závodních vozů Škoda Sport, s nimiž se továrna vydala v roce 1950 na 24 hodin Le Mans. Do poloviny závodu vedl vůz nejen svoji třídu, ale s ohledem na tehdy platný koeficient se dělil i o absolutně první místo s později vítězným Astonem Martinem. Banální závada však vůz vyřadila ze závodu a senzace se nekonala.

Krásné závodní speciály vznikly v automobilce v roce 1957. Několik otevřených dvoumístných spiderů mělo motory vycházející ze Škody 440, s rozvodem 2 x OHC; z tehdy především ideologických důvodů se ovšem nemohly zúčastnit mezinárodních podniků, a tak zůstalo jen u několika startů. V této řadě vozů bylo nejkrásnější kupé s hliníkovou karoserií.

Výroba osobních automobilů, vycházejících z Popularu starého čtvrt století, spolu s novými směry v oboru postupně nutily i Mladou Boleslav ke zcela novému typu automobilu. Už v polovině 50. let začala automobilka hledat svůj příští program. Tak vznikla řada prototypů nejrůznějších koncepcí s motory vpředu i vzadu, chlazených vzduchem i kapalinou, s pohonem kol přední i zadní nápravy. Léta vývoje, provozních a byrokratických potíží nakonec přece jen vedly k tehdy modernímu řešení s kapalinou chlazeným motorem vzadu a pohonem zadních kol. Tak vznikl zcela nový automobil - Škoda 1000 MB, který se objevil na trhu v roce 1964. Byl to na svoji dobu vynikající vůz, který ve své třídě patřil k tomu nejlepšímu, co se v Evropě vyrábělo. Měl líbivou čtyřdveřovou karoserii, která nabízela dost místa i pohodlí čtyřčlenné posádce. Za pozornost stál čtvercový čtyřválec o objemu 998 cm³ a výkonu 30,9 kW (42 k) při 4650 1/min. Jeho blok byl vyroben technologií tlakového lití hliníku, tedy způsobem, který si v roce 1922 nechal patentovat Ing. Josef Polák a který patří dodnes mezi jeden z nejvýznamnějších domácích příspěvků světové technice. Tato technologie dovoluje nejlepší využití materiálu (až 80%), je energeticky nenáročná v porovnání s jinými technologiemi a dovoluje i zalití některých prvků přímo do odlitku. Výsledkem se stal polotovár o hmotnosti jen 10,5 kg, po opracování dokonce 9,6 kg. Stal se základem všech sériových motorů dalších třicet let včetně motoru pro Felicii z roku 1994.

Zcela podstatné - a pravda nezbytné - bylo rozšíření továrny. V roce 1960 se započalo s výstavbou nové automobilky, která po svém dokončení v roce 1964 patřila k nejmodernějším v Evropě. Z nedávných 120 oktávií denně se najednou kapacita zvýšila na 600 embéček. Pro 15 tisíc výrobních operací, během nichž vznikal nový vůz, vyrostla v areálu celá řada nových zařízení, provozů a linek, jejichž podvěsné dopravníky měřily 11 kilometrů.

Původní Škoda 1000 MB se postupem let rozšířila o různé modelové řady. Přibyl motor se zvětšeným vrtáním na 72 mm a objemem 1107 cm³, objevily se i řídce vyráběné modely s dvoudveřovou karoserií. Modely MB, MB de Luxe, MBG a MBX se od sebe lišily jen v drobných detailech. Pokusy s karoserií kombi zůstaly jen na úrovni prototypu. Embéčka se vyráběla s drobnými úpravami karoserie do roku 1969, kdy byl po závodní dovolené představen nový vůz. Premiéře předcházela velký požár, který automobilku zachvátil 12. srpna. Přímé škody byly tehdy vyčísleny na 320 milionů, následné pak na miliardu.

Nová škodovka nebyla zas až tak nová. Zásadně nová byla jen karoserie a interiér. Nutná změna, primárně vyplývající z nerovnoměrného opotřebení výrobní technologie, a tedy nutnosti vyměnit matrice na lisování karosářských dílů, vedla sice k novému kabátu, ale pod ním se změnilo málo - přední brzdy byly teď kotoučové a počet mazacích míst na přední nápravě se z 11 zredukoval na 4. Ze Škody 1000 MB se stala Škoda 100 a ze Škody 1100 MB byla Škoda 110.

Vítanou novinkou se v roce 1970 stala Škoda 110 R. Bylo to hezké dvoudveřové kupé 2 + 2, vyráběné v pobočném závodě Kvasiny. Automobilka tím navázala na Felicii, jejíž výrobu ukončili v roce 1964. Erko možná nebylo tak elegantní jako předchozí roadster, rozhodně se však podařilo, a stalo se později základem pro jeden z nejslavnějších sportovních vozů 70. let - Škodu 130.