

## 25 Jahre VW und Skoda: Firmenehe mit Happyend

Von Thomas Lang

**Der Blick des Zeitreisenden gleitet über einen dünnen Lenkradkranz aus braunem Plastik, bar jeglicher Servounterstützung, auf eine wenig inspirierend geformte Armaturenlandschaft aus hartem Kunststoff in gleichen Farbton. Die Spaltmaße nach dem Zusammenfügen der Innenausstattung wie der Karosserie können nach heutigem Qualitätsempfingen im Autobau allenfalls in der Welt der Briefkastenschlitze reüssieren. Der 1,3-Liter Vierzylinder mit 48 kW / 60 PS, läuft vernehmbar aber rund, die fünf Gangstufen flutschen artig durch die Schaltkulisse und die Klimatisierung an diesem schönen Sonntag nahe dem tschechischen Mlada Boleslav besorgt eine Handkurbel. Der praktische wie unscheinbare Skoda Favorit aus dem Jahr 1991, der sich da als Zeitreisemaschine andienen darf, steht symbolisch für den erfolgreichen Aufstieg der Marke, nach dem Zusammenschluss mit Volkswagen vor nunmehr genau 25 Jahren.**

Am 16. April 1991 durfte die Tinte unter einem wegweisenden Vertrag trocknen. Der damalige VW-Chef Carl Hahn hatte in Tschechien die Vereinbarung für die Übernahme von Skoda vom tschechischen Staat unterzeichnet. Eine visionäre Entscheidung für einen Zusammenschluss internationaler Autobauer, der seitdem eine Mischung aus Erfolgsgeschichte und Endlos-Happyend schreibt.

Viele Zusammenschlüsse in der Automobilindustrie waren als „Hochzeit im Himmel“ angekündigt, wie weiland der Zusammenschluss von Daimler-Chrysler 1998, versandeten aber schnell in Rosenkriegen der Scheidungsanwälte. Die Beziehung von Volkswagen und Skoda liefert seit nunmehr einem viertel Jahrhundert jedoch die Blaupause für ein bemerkenswertes Erfolgsmodell. Ohne Glück und klug handelte Verantwortliche, wäre es jedoch nicht zu der Verbindung gekommen.

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 sah sich die technische Regierung mit dem Problem konfrontiert, die sozialistische Planwirtschaft so schnell wie möglich in eine

Marktwirtschaft zu überführen, um die Ökonomie des Landes nicht ins Chaos abstürzen zu lassen. Der Verantwortlichen begaben sich auf die Suche nach Investoren aus dem westlichen Ausland, um die großen Staatsbetriebe zu retten. Seit dem frühen 20. Jahrhundert galt Skoda als größter Unternehmensverband des Landes. Vor allem die Fahrzeugfertigung galt als Filetstück des Konzerns. Mit der Einführung des modernen, frontgetriebenen Favorit 1987 und seiner Kombiversion Foreman ab 1990 hatte Skoda den Beweis geliefert, dass der Hersteller auch unter den Bedingungen der Planwirtschaft in der Lage war, ein zeitgemäßes Auto zu entwickeln und in Qualitätsmaßstäben zu fertigen, die für ihre Zeit durchaus akzeptabel waren.

Für westliche Autokonzerne bildete jedoch nicht nur diese Kernkompetenzen einen hohen Anreiz, sich um Skoda zu bemühen, vor allem die Möglichkeit, mit dem renommiertesten osteuropäischen Hersteller die neuen Märkte im Osten Europas bis nach Russland erobern zu können, aktivierte Verantwortliche in Politik und Industrie. Neben Volkswagen bemühte sich vor allem Renault um Skoda. Der damalige Staatspräsident Francois Mitterand reiste mehrfach nach Prag um seinem Kollegen Vaclav Havel den französischen Staatskonzern als künftigen Partner schmackhaft zu machen.

Die Zukunft des industriellen Aushängeschildes des Landes polarisierte Ende der Achtziger die gesamte tschechische Nation. Der potentielle Partner Volkswagen stieß wegen seiner deutschen Herkunft auf viel Ablehnung, da das problematische Verhältnis der beiden Nationen durch die unheilvolle gemeinsame Vergangenheit des Kriegs in Tschechien noch immer tiefe Wunden und entsprechende Ressentiments hinterlassen hatten.

Es war schließlich dem klugen Verhandlungsgeschick von Carl Hahn und seiner Mannschaft zu verdanken, dass die tschechische Regierung sich am Ende doch für die Wolfsburger entschied. Der gemeinsame Start der Unternehmen als arrangierte Heirat, statt als Liebesbeziehung ermöglichte beiden Herstellern ein solides und gedeihliches Zusammenfinden, weil hier tatsächlich zusammenwuchs, was zusammen gehört. Dank des wohlgefüllten Komponentenlagers in Wolfsburg, war es den tschechischen Kollegen schnell möglich, neue und erfolgreiche Modelle wie den Skoda Octavia ab 1996, den Fabia, der 1999 den Felicia ablöste und schließlich das Flaggschiff Superb ab 2001 auf dem Markt zu bringen.

Die Erfolgsgeschichte VW/Skoda liefert zum 25. Jubiläumsjahr der Beziehungen eindrucksvolle Daten. Skoda ist das größte Unternehmen des Landes, beschäftigt rund 28 500 Mitarbeiter und fertigte 2015 erstmals mehr als eine Million Fahrzeuge im

Stammwerk Mlada Boleslav, aber auch in China und Indien. Skoda ist derzeit auf 102 internationalen Märkten aktiv. Das Unternehmen trägt alleine 4,2 Prozent zum tschechischen Bruttosozialprodukt bei und bestreitet acht Prozent der Exporterlöse des Landes. Im Rahmen des offiziellen Festakts zum 25jährigen Jubiläum kündigte der neue Vorstandsvorsitzende Bernhard Maier alleine für 2016 mehr als 2000 weitere Arbeitsplätze im Bereich der Fertigung für den neuen SUV an, der im Rahmen des Pariser Autosalon im Oktober seine Weltpremiere feiern wird.

Darüber hinaus hat sich Skoda längst vom Junior- zum Partner auf Augenhöhe emanzipiert. VW Konzernchef Matthias Müller kündigte an, dass die mehr als 2000 Mitarbeiter umfassende Entwicklungsabteilung in Mlada Boleslav künftig mehr Verantwortung für Entwicklungsaufgaben übernehmen wird, die im Gesamtkonzern zum Einsatz kommen werden.

Schon 2015 hatte Skoda viel Grund zum Feiern. Es durfte der 120. Geburtstag der Fahrzeugfertigung gefeiert werden, deren Grundstein 1895 die beiden Geschäftsleute Vaclav Laurin und Vaclav Klement mit der Einrichtung einer Fahrradwerkstatt in Mlada Boleslav gelegt hatten. 1905 begann die Autofertigung.

Für die Zukunft stehen die Zeichen bei Skoda ebenfalls auf Erfolg. Angesichts der zahlreichen neuen technischen Herausforderungen durch emissionsenkende Antriebe, autonomes Fahren, die Vernetzung mit dem Internet und den daraus resultierenden Unwägbarkeiten ließ Bernhard Maier sich zu langfristigen Zukunftsprognosen nicht aus der Reserve locken. Sicher ist: Skoda wird weiter wachsen, bis 2025 in 120 internationalen Märkten aktiv sein. Dabei machte Maier klar, dass die Optimierung des Unternehmensertrags stets Vorrang vor der Jagd nach immer neuen Produktionsrekorden haben wird.

Der Umstieg vom 25 Jahre alten Skoda Favorit in den Fond des aktuellen Superbs zeigte eindrucksvoll, welche beeindruckenden Entwicklungen im Autobau in nur einem viertel Jahrhundert möglich sind. Da der Favorit, ein praktisches, aufs Wesentliche reduziertes Gebrauchsfahrzeug, das sich wacker gehalten hat und auf der anderen Seite der Superb, der sich auf Augenhöhe mit den Premium-Platzhirschen vom Schlage eines BMWs der Fünferreihe bewegen kann. Bis jetzt haben VW und Skoda nichts falsch gemacht.  
(tl/ampnet)

## Bilder zum Artikel

---



25 Jahre Skoda, Modelle seit 1991.

---



25 Jahre VW und Skoda, VW-Cheff Matthias Müller, Ministerpräsident Bohuslav Sobotka,  
Skoda Chef B. Maier.

---



Skoda Favorit Kombi (1991).

---



Skoda Favorit Kombi (1991).



Skoda Favorit (1991).