



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 1/6

## ŠKODA-autojen turvallisuuden viiden tähden ketju

- › Vuodesta 2008 alkaen kaikki Euro NCAP -testatut ŠKODA-automallit ovat saaneet täyden viiden tähden tuloksen
- › ŠKODA jatkaa autojensa aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden kehittämistä
- › Tšekkoslovakian ensimmäinen dokumentoitu törmäystesti tehtiin Prahassa 50 vuotta sitten
- › Euro NCAP -testeissä ŠKODA FABIA ja ŠKODA ENYAQ iV on arvosteltu kokoluokkiensa turvallisimmiksi; myös Euroopan ulkopuolella ŠKODA-automallit ovat saaneet viisi tähteä
- › Úhelnicessä sijaitseva törmäystestikeskus sai Crash Lab of the Year 2020 -tunnustuspalkinnon

7. marraskuuta 2022. Automalliensa parhaan mahdollisen turvallisuuden varmistaminen on ŠKODA AUTOLLE ensiarvoisen tärkeää, ja sillä on jo pitkät perinteet: ŠKODA 100 L oli ensimmäinen automalli, jolle tehtiin Tšekkoslovakian ensimmäinen dokumentoitu törmäystesti Prahassa Ruzyněssä 50 vuotta sitten. Nykyään Škodalla on huipputason Polygon Test Centre -törmäystestikeskus Úhelnicessä. Sitä laajennettiin vuonna 2020, jolloin autojen testitekniikan Automotive Testing Technology International -ammattijulkaisu valitsi sen vuoden 2020 törmäystestilaboratorioksi. Euro NCAP- ja Global NCAP -ohjelmien törmäys- ja turvallisuustesteissä ŠKODA on ylittänyt vakuuttaviin tuloksiin: kaikki vuoden 2008 jälkeen testatut 15 uutta ŠKODA-automallia ovat saaneet parhaan viiden tähden tuloksen. Vuonna 2021 nykyiset FABIA- ja ENYAQ iV -mallit arvosteltiin kokoluokkiensa turvallisimmiksi autoiksi.

**Teknisestä tuotekehityksestä vastaava ŠKODA AUTON hallituksen jäsen Johannes Neft:** "Me Škodalla hyödynnämme systemaattisesti kaikkea teknisen tuotekehityksen asiantuntemustamme ja osaamistamme parantaaksemme automalliemme aktiivista ja passiivista turvallisuutta entisestään. Jo pienimpiin ja edullisimman hintaluokan automalleihimme on tarjolla monia avustinjärjestelmiä, jotka usein löytyvät vain kalliimman hintaluokan ja suuremman kokoluokan autoista. Huippumodernissa Úhelnicen törmäystestikeskuksessamme on erinomaiset mahdollisuudet testata, tutkia ja varmistaa autojemme turvallisuus. Sen ansiosta pystymme hyödyntämään testien tuloksia jo heti uuden automallin suunnittelutyön alkuvaiheista alkaen. Vuoden 2008 jälkeen jokaisen viidentoista uuden ŠKODA-sarjatuotantomallin täyden viiden tähden tulos sekä Euro NCAP- että Global NCAP -testeissä on loistava suoritus."

### **Vankka sitoutuminen optimaaliseen aktiiviseen ja passiiviseen turvallisuuteen**

ŠKODA on jälleen kerran laajentanut Mladá Boleslavin päätehtaansa lähellä Úhelnicessä sijaitsevaa huipputasoisia törmäysturvallisuuden testikeskustaan ja siten varmistanut parhaat mahdolliset testausedellytykset. Tšekin tasavallassa törmäystesteillä on jo 50 vuoden historia, sillä ensimmäiset dokumentoidut testit tehtiin toukokuussa 1972 silloisessa Tšekkoslovakiassa ŠKODA 100 L -autolla.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 2/6

## Nykyisten ŠKODA-automallien turvallisuus

### Aktiivisen turvallisuuden takeena lukuisat avustinjärjestelmät

Kaikissa nykyisissä ŠKODA-automalleissa on runsas turvallisuusvarustelu. Ennakoivan jalankulkija- ja pyöräilijäsuojan sisältävä automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä Front Assist ja kaista-avustin Lane Assist ovat vakiovarusteita kaikissa EU-maihin vietävissä automalleissa. Front Assist varoittaa kuljettajaa kaupunkiliikenteessä autoon, jalankulkijaan tai pyöräilijään törmäämisen vaarasta optisesti, akustisesti ja tarvittaessa myös jarruja nytkäyttämällä. Hätätilanteessa järjestelmä jarruttaa auton automaattisesti pysähdyksiin. Lane Assist tunnistaa kaistamerkinnot ja auttaa kuljettajaa pitämään auton omalla kaistalla. Elektroniset järjestelmät parantavat vetopitoa (ASR, ESP, XDS) ja turvaavat jarrutukset (ABS). Myös nämä järjestelmät ovat Euroopan automalleissa vakiovarusteena. Multi-Collision Brake -monitörmäysjarrutusjärjestelmä estää auton hallitsemattoman liikkumisen ja jatkotörmäykset jarruttamalla auton pysähdyksiin törmäyksen tapahduttua.

### Kattava turvallisuusvarustelu kaikissa malleissa

Innovatiivisia avustinjärjestelmiä on saatavissa kaikkiin nykyisiin ŠKODA-automalleihin. Vielä muutama vuosi sitten vain kalliimman hintaluokan autoihin oli tarjolla tällaisia järjestelmiä. Niitä ovat esimerkiksi ajoavustinkokonaisuus Travel Assist, jonka sisältämien toimintojen laajuus vaihtelee automallin mukaan. Siihen sisältyy aina mukautuva vakionopeuden säädin, josta joihinkin automalleihin on saatavissa myös ennakoiva versio. Sen toimintaa ohjaavat tuulilasissa sijaitseva kamera ja navigointijärjestelmän tiedot, joten järjestelmä osaa reagoida esimerkiksi nopeusrajoitusten muutoksiin ja tiukempiin kaarteisiin. Travel Assist sisältää myös mukautuvan kaista-avustimen, joka tavallisten kaistamerkinnotien lisäksi tunnistaa myös tietyömaiden kaistamerkinnot. Ajoavustinkokonaisuuden Travel Assist huippuversio on tarjolla OCTAVIA- ja ENYAQ iV -malleihin. Silloin kokonaisuus sisältää myös hätätilanneavustimen Emergency Assist ja uuden Ohitusavustimen. Ohitusavustimen toiminta perustuu Side Assist -kaistanvaihtovaroittimeen, joka havaitsee takaviistosta lähestyvät ajoneuvot jopa 70 metrin päästä. Ennakoiva turvajärjestelmä Crew Protect Assist on myös saatavissa OCTAVIA-, KAROQ-, KODIAQ-, SUPERB- ja ENYAQ iV -malleihin. Tämä järjestelmä tunnistaa törmäämisen tai katolleen kääntymisen vaaran ja sitä ennakoiden kiristää etuturvavyöt, sulkee sivulasit lähes kokonaan ja kytkee hätävilkut päälle. Törmäyksen väistöavustin Collision Avoidance Assist, kääntymisavustin Turn Assist ja oven avausvaroitin Exit Warning ovat lisäksi tarjolla OCTAVIA- ja ENYAQ iV -malleihin. ENYAQ iV -malliin saatavassa automaattisessa pysäköintiavustimessa on myös Opetettu pysäköinti -toiminto: järjestelmään voidaan tallentaa reitti usein käytettyyn pysäköintipaikkaan, esimerkiksi ahdasta kotipihakäytävää pitkin autokatokseen. Auto osaa jatkossa toistaa tallennetun reitin, kunhan auto pysäytetään samaan kohtaan kuin tallennuksen alussa.

### Edistysellinen valotekniikka turvaa näkyvyyden kaikissa olosuhteissa

Kaikkiin nykyisiin ŠKODA-automalleihin on saatavissa kirkkaasti valaisevat ja energiatehokkaat LED-ajovalot. Useissa automalleissamme myös takavalot on toteutettu ledeillä. KAROQ- ja KODIAQ- sekä OCTAVIA- ja ENYAQ iV -malleissa Matrix LED -ajovalot ovat varustetason mukaan joko vakio- tai lisävaruste. Näiden matriisijalovalojen yksittäisiä ledejä ohjataan erikseen, joten autolla voidaan ajaa kaukovalot päällä muita tienkäyttäjiä häikäisemättä. Kun tuulilasiin asennettu kamera tunnistaa auton, ihmisen tai valoa heijastavan kohteen, häikäistymisen estämiseksi kaukovalokuviosta varjostetaan kyseinen alue.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 3/6

## **Passiivisen turvallisuuden takeena jopa 10 turvavyönyä sekä lastenistuimien ISOFIX-kiinnikkeet ja TopTether-yläkiinnityspisteet**

EU-maihin vietävissä ŠKODA-automalleissa on aina vähintään kuusi turvavyönyä. Tähän vakiovarustukseen sisältyvät kuljettajan ja etumatkustajan etururvavyönyt, etusivuturvavyönyt ja ikkunaturvavyönyt, jotka lauetessaan peittävät etu- ja takaistuipaikkojen sivuikkuna-alueet kokonaan. Lisävarusteena ovat saatavissa takaistuimen sivuturvavyönyt. Etuistuimien väliin täyttyvä keskiturvavyö estää kuljettajaa ja etumatkustajaa osumasta toisiinsa törmäyksen tapahtuessa. Tämän turvavyöny myötä ENYAQ iV -malleissa turvavyönyä voi olla jopa yhdeksän ja OCTAVIA-malleissa sen ja kuljettajan polviturvavyöny myötä peräti kymmenen. Lastenistuimien turvallista kiinnittämistä varten kaikissa ŠKODA-automalleissa on ulomilla takaistuinpaikoilla ISOFIX-kiinnikkeet ja TopTether-yläkiinnityspisteet. EU-maissa FABIA-, SCALA-, KAMIQ-, OCTAVIA- ja ENYAQ iV -malleissa (paitsi mallissa ENYAQ iV 50) on lastenistuimen ISOFIX-kiinnikkeet ja TopTether-yläkiinnityspisteet myös etumatkustajan istuimessa. KAROQ-, KODIAQ- ja SUPERB-malleihin ne ovat saatavissa lisävarusteena.

## **Moderni korirakenne: vääntöjäykkä ja törmäysvoimia sitova**

Koko uuden automallin suunnittelutyössä ŠKODA AUTO pyrkii kaikin keinoin ja ratkaisuin varmistaman korin erinomaisen vääntöjäykkyyden ja rakenteiden kyvyn vaimentaa törmäysvoimia. Siihen tarvitaan muodonmuutosvyöhykkeitä, jotka muotoaan muuttaessaan sitovat itseensä törmäysenergiaa mahdollisimman paljon. Korirakenteen ehdoton tavoite on säilyttää matkustamotila muodossaan turvaamassa kuljettajaa ja matkustajia. Vankka, vääntöjäykempi korirakenne parantaa myös auton ajo-ominaisuuksia, koska korin kiertöjännittyminen kaarreajossa vähenee ja siten pyörien ote tiehen säilyy parempana. Automallinsa korirakenteissa ŠKODA käyttää yhä enemmän lämpömuovattuja suurlujuusteräksiä etenkin A- ja B-pilareissa, rintapellisissä ja keskitunnelissa. Esimerkiksi nykyisessä neljännen sukupolven Fabiassa kolmen lujimman teräslaadun – monivaiheteräs, ultrasuur-lujateräs ja puristuskarkaistu teräs – osuus korirakenteessa on kasvanut edeltäjämallin 15 prosentista 40 prosenttiin. Fabian kori koostuu lähes 80-prosenttisesti suurlujuusteräskomponenteista, mikä muodostaa ihanteellisen jäykän kokonaisuuden muiden korikomponenttien kanssa.

## **Optimaalinen jalankulkijasuoja**

Uuden automallin suunnittelutyössä ŠKODA AUTON toinen tärkeä tavoite on saada toteutettua paras mahdollinen suoja myös muille tienkäyttäjille, erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Älykkäät avustinjärjestelmät ja korin erityiset rakenteet ovat tässä suhteessa tärkeitä. Jo uuden ŠKODA-automallin suunnittelun alkuvaiheissa tehdään yli 200 jalankulkijasuojauksen testiä. Niihin sisältyvät pakolliset testit, joissa testinukeilla simuloidaan jalankulkijan reisien osuminen konepeltiin, säärien osuminen etupuskuriin sekä aikuisen jalankulkijan ja lapsen pään osuminen konepeltiin ja tuulilasiin. Jotta jalankulkijan suoja törmäyksessä olisi mahdollisimman hyvä, auton kori on suunniteltava varmistamaan riittävän suuri etäisyys auton komponentteihin kuten moottoriin, iskunvaimentimiin, konepellin saranoihin, konepellin lukkoon ja lasinpyyhkimekanismiin. Konepelti sitoo törmäysvoimia tarkasti suunnitellulla muodonmuutoksella, eikä sen etuosassa ole tarpeettoman teräviä tai kovia rakenteita. Myös etupuskurin teräsvahvikeosien etupuolella oleva energiaa sitova materiaali parantaa jalankulkijasuojaa. Avustinjärjestelmät kuten ennakoivan jalankulkija- ja pyöräilijäsuojan sisältävä automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä Front Assist sekä törmäyksen väistöavustin Collision Avoidance Assist auttavat välttämään jalankulkijaan tai pyöräilijään törmäämistä. Törmäyksen väistöavustin Collision Avoidance Assist avustaa kuljettajaa tehostamalla väistöohjausliikettä, jonka kuljettaja tekee törmäyksen välttääkseen. Lisäksi oven avausvaroitin Exit Warning varoittaa autosta



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 4/6

poistuvaa kuljettajaa tai matkustajaa ovea avattaessa takaa lähestyvistä ajoneuvosta tai pyöräilijästä.

## **Korkeajänniteakkujen erityinen suojaus**

Korkeajänniteakku, kuten malleissa ŠKODA ENYAQ iV, OCTAVIA iV ja SUPERB iV, on iskunkestävä ja sähköiseltä ylikuormitukselta erityisesti suojattu. Korkeajänniteakku sijaitsee auton pohjassa. Akun moduulit on asennettu vankkaan vesitiiviiseen koteloon, joka kestää vakaviakin törmäyksiä. ŠKODA-insinöörit ovat kiinnittäneet erityistä huomiota akuston ylikuormittumisen estoon. Edistysellinen turvallisuustekniikka, mukaan lukien suoja- ja tunnistimet minimoivat akun sähköisen tai termisen ylikuormittumisen vaaran. Akun lämpötilaa, varaustasoa ja muita parametrejä valvotaan jatkuvasti. Lisäksi korkeajännitejärjestelmän rakenne on suunniteltu luonnostaan turvalliseksi; vika- tai onnettomuustilanteessa sähkökomponentit kytketään millisekunneissa irti akusta. Puolueettomat testit, joista joidenkin vaatimukset ovat huomattavasti lakisääteisiä tiukemmat, ovat osoittaneet hyvin suojatun akuston säilyvän vauriottomana myös onnettomuuksissa, joissa auton kori muuttuu muotoaan rajusti, ja että integroitu jännitteen katkaisujärjestelmä toimii turvallisesti ja luotettavasti kaikentyypisissä törmäyksissä.

## **NCAP-törmäys- ja turvallisuustestit Tšekin tasavallassa: tausta ja historia**

### **Lukuisilla omilla testeillä ja simulaatioilla valmistaudutaan Euro NCAP -testeihin**

Nykyiset FABIA- ja ENYAQ iV -mallit arvosteltiin Euro NCAP -testivuonna 2021 kokoluokkiensa turvallisimmiksi autoiksi. Törmäys- ja turvallisuustestit suorittava European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) perustettiin vuonna 1997. Sen perustajajäseniin kuului liikenne- ja kuljetusministeriötä, autoilujärjestöjä, vakuutusyhdistyksiä ja tutkimuslaitoksia kahdeksasta Euroopan maasta. Se suorittaa uusien automallien törmäykestäjä ja arvostelee niiden perusteella autojen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden sekä pelastustoimien mahdollisuudet. Testauskokonaisuuden tärkeimpiin testeihin lukeutuu keulatörmäystesti, johon ŠKODA AUTO valmistautuu automalliansa kattavilla simulaatioilla. Uuden automallin suunnittelussa tehtävät savimallit skannataan ja tietokoneella skannauksiin lisätään yksityiskohtia, pisteitä sekä kaari- ja pintamuotoja: tuloksena saadaan uuden automallin ensimmäiset digitaaliset muotoilusuunnittelukuvat. Kun muotoilu on saatu päätökseen, koko auto rakennetaan tietokonemallina. Simulaatioiden avulla voidaan virtuaalisesti testata auton kaikki kuormitustilanteet ja auton erilaisia ominaisuuksia kuten korin jäykkyyttä ja lujuutta sekä rakenteiden käyttäytymistä törmäyksissä; jopa kestävyyttä ja akustiikkaa voidaan optimoida. Simulaatioita tehdään noin tuhat ennen ensimmäistä konkreettista törmäykestäjä. Uuden automallin suunnitteluvaiheen aikana konkreettisia törmäykestäjä tehdään noin kymmenen. Testejä tehdään myös auton korin yksittäisille osille kuten konepellille ja etupuskurille. Korikomponenttien virtuaalisia simulaatioita tehdään noin 140 ennen konkreettisia törmäykestäjä.

ŠKODA-automallit ovat tutkitusti kokoluokkiensa turvallisimpia myös Euroopan ulkopuolella. Global NCAP -törmäysturvaluustesteissä ŠKODA KUSHAQ täyden viiden tähden; aikuis- ja lapsimatkustajien turvallisuudessa on arvosteltu turvallisimpien autojen joukkoon. ŠKODA on menestynyt erinomaisesti myös Australian ja Uuden-Seelannin ANCAP-törmäykestäjä, joissa FABIA, SCALA, KAMIQ, OCTAVIA, KAROQ ja KODIAQ saivat viisi tähteä.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 5/6

## **Törmäystestejä Tšekin tasavallassa 50 vuotta**

Ensimmäiset Škodalla ajettut törmäystestit tehtiin jo vuonna 1968 Mladá Boleslavin tehtaalla alueella, mutta niistä ei ole säilynyt virallista dokumentointia. Tuolloin ŠKODA 1000 MB ajettiin seinään nopeudella noin 20 km/h. Auton kaasutin oli säädetty siten, että tuo nopeus saavutettiin joutokäynnillä. Ensimmäinen dokumentoitu törmäystesti tehtiin toukokuussa 1972 Prahan Ruzyněssä lähellä nykyistä Václav Havel International -lentokenttää. Testin suoritti Tšekkoslovakian moottoriajoneuvojen tutkimusinstituutti (ÚVMV) noudattaen Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE, United Nations Economic Commission for Europe) määräyksiä. Testiauto oli Škodan tuolloin uusiin automalli ŠKODA 100 L, jota oli valmistettu vuodesta 1969 alkaen ja jota vietiin myös Länsi-Euroopan maihin. Vaikka törmäysturvallisuushyväksyntä ei tuohon aikaan vielä ollut Tšekkoslovakiassa pakollinen vaatimus, Länsi-Euroopan maissa se oli. ÚVMV:n henkilöstö suunnitteli ja rakensi testipaikan lähes kokonaan omin voimin. He kehittivät höyryraketin, jolla auto saatiin testiradalla vauhtiin ilman kuljettajaa. Höyryraketikelkassa oli 300-litrainen paineastia, jonka sisällä kuumennuskierukat sijaitsivat. Autoa ja raketikelkkaa piti oikeassa suunnassa kisko, joka päättyi noin viisi metriä ennen betoniseinää. Kiihlajarru pysäytti höyryraketikelkan, ja auto törmäsi seinään nopeudella noin 50 km/h. Höyryraketilla aikaan saatu nopeus riippui veden määrästä ja auton painosta. Törmäystesti tallennettiin suurnopeuskameralla, joka otti tuhat kuvaa sekunnissa. Ensimmäisen testin onnistumisen jälkeen törmäystestejä alettiin tehdä Tšekkoslovakiassa säännöllisesti. Prahan Ruzyněssä sijainnutta testauspaikkaa käytettiin vuoteen 1996 saakka. Moottoriajoneuvojen tutkimusinstituutti (ÚVMV) avasi kuitenkin jo vuonna 1975 uuden testikeskuksen aiemmin hyötyajoneuvoja valmistaneen Avia-tehtaan alueelle. Tässä uudessa testikeskuksessa törmäystestit tehtiin pudottamalla autot tietyltä korkeudelta maahan. Siellä testattiin myös autojen varusteiden kuten turvavöiden, istuimien ja kattotelineiden turvallisuutta.

## **Uusi Polygon Test Centre -törmäystestikeskus Úhelnicessä**

Hankittuaan tšekkiläisen ÚVMV:n omistukseensa saksalainen tekninen tarkastuslaitos TÜV Bayern (nykyään TÜV SÜD) avasi vuonna 1996 oman törmäystestikeskuksensa Úhelniceen lähelle Škodan päätehdasta Mladá Boleslavissa. Ensimmäinen uudessa testikeskuksessa testattu auto oli ŠKODA OCTAVIA. Vuosina 2000 ja 2001 ŠKODA AUTO uudisti testihallin ja pidensi sen 50 metristä 100 metriin. Autot pystyttiin kiihdyttämään vakaammin, jolloin testinukkien asento ei muuttunut. Analogisista kameroista digitaalisiin siirtymisessä ŠKODA on ollut merkittävä tekijä. ŠKODA osti Úhelnicen testikeskuksen vuonna 2011 ja jatkoi siellä yhteistyötä tšekkiläisen teknisen tarkastuslaitoksen TÜV SÜD Czech kanssa. Uusi huippumoderni törmäystestikeskus avattiin maaliskuussa 2020. Samana vuonna autojen testitekniikan Automotive Testing Technology International -ammattijulkaisu valitsi sen vuoden törmäystestilaboratorioksi. Uusi keskus on kaksi kertaa aiempaa suurempi, ja sen testihallin pituus on peräti 180 metriä. Testilaboratorion sydän on törmäytysradan sähkömoottorijärjestelmä. Kaksi omamassaltaan jopa 3,5 tonnin painoista autoa pystytään törmäyttämään toisiinsa nopeudella 65 km/h, tai yksi auto törmäyttämään esteeseen nopeudella 120 km/h. Nykyään testeissä simuloidaan kahden auton keulatörmäystä toisiinsa nopeudella 50 km/h. Testiautojen matkustajina käytetään yhdeksää erilaista aikuisnukkea ja neljää lapsinukkea. Testinuket sijoitetaan autoihin oikein käyttäen apuna optista laitteistoa, ja nukkien oikea istuma-asento tarkastetaan myös staattisella fotogrammetrialla. Kaikkien nykyisten testitilanteiden vaatima monipuolinen laitteisto ja varustus käsittää myös mittausseinän, joka tallentaa törmäyksessä syntyneet voimat, sekä testien dokumentoimiseen 20 kiinteää ja 30 autoon asennettua suurnopeus-HD-kameraa. Erilliseen halliin ŠKODA AUTO on lisäksi asentanut laitteiston, jolla autoihin voidaan kohdistaa tulvavettä. Sitä käytetään määräysten mukaisesti sähköautojen törmäystestien seurannassa.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESS KIT

Sivu 6/6

## Lisätietoja:

Kari Aalo  
Viestintäpäällikkö  
+358 10 436 2112  
kari.aalo(at)skoda.fi

## ŠKODA AUTO

- › Ohjaa NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 -tulevaisuusohjelmalla toimintaansa uudella vuosikymmenellä.
- › Euroopassa tavoitteena olla yksi viidestä eniten myydyistä automerkistä vuoteen 2030 mennessä esimerkiksi kiinnostavien alkaen-tason segmenttien ja sähköautojen mallistolla.
- › Intiassa ja Pohjois-Afrikassa tavoitteena olla johtava eurooppalainen automerkki.
- › Valmistaa tällä hetkellä kahtatoista automallia: FABIA, RAPID, SCALA, SLAVIA, OCTAVIA ja SUPERB sekä katu- ja maasturimallit KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV, ENYAQ COUPÉ iV ja KUSHAQ.
- › Valmistui vuonna 2021 yli 870 000 autoa.
- › On ollut osa Volkswagen-konsernia jo 30 vuoden ajan. Volkswagen-konserni on yksi maailman suurimmista autonvalmistajista.
- › Autojen lisäksi ŠKODA AUTO kehittää ja valmistaa yhteistyössä Volkswagen-konsernin kanssa autojen komponentteja, moottoreita ja vaihteistoja.
- › Työllistää noin 45 000 ihmistä eri puolilla maailmaa ja toimii yli 100 maassa.

## ŠKODA Suomessa

- › Vuonna 2021 Suomessa rekisteröitiin 8 554 uutta ŠKODA-henkilöautoa. ŠKODA saavutti sillä henkilöautorekisteröintitilastoissa sijan kolme, markkinaosuus 8,9 %
- › ŠKODA oli yritysaautorekisteröinneissä sijalla yksi, markkinaosuus 14,7 %
- › 2021 OCTAVIA oli Suomen suosituin yritysauto
- › Yritysautojen kymmenen kärjessä kaksi ŠKODA-mallia (OCTAVIA ja KODIAQ)
- › ŠKODA-kaasuautomalliston osuus yli 70 % koko Suomen kaasumarkkinasta 2021
- › Vuoden Auto Suomessa: ŠKODA on ainut merkki, jonka automalli on voittanut arvostetun tittelin kolmesti peräkkäin jokavuotisessa palkintogaalassa – 2022 ŠKODA ENYAQ iV, 2021 ŠKODA OCTAVIA ja 2020 ŠKODA KAMIQ