

Před 55 lety začala výroba modelu Škoda 1203

20.11.2023 - | ŠKODA AUTO

I když vývoj vozu Škoda 1203 trval dlouhých dvanáct let, výsledkem byl na svou dobu moderní a robustní lehký užitkový automobil s trambusovou karoserií. Výsledné provedení vozu Škoda 1203 se poprvé představilo 14. září 1968, sériová výroba v závodě ve Vrchlabí byla spuštěna 20. listopadu téhož roku. Následně se tento typ vyráběl přes 30 let a vznikl bezpočet verzí a provedení.

Před 55 lety byla zahájena sériová výroba vozu Škoda 1203, čímž byl završen více než desetiletý proces jeho vývoje a nabídka mladoboleslavské automobilky se díky tomu rozšířila o lehký užitkový automobil trambusového typu, který v tehdejší Československu zoufale chyběl. „Škoda 1203 je na první pohled klasickým užitkovým vozem, který se dočkal mnoha úprav a variant a díky své všestrannosti a dlouhověkosti byl zároveň součástí života snad každého občana Československa,“ říká Andrea Frydlová, vedoucí Škoda Muzea.

Kolébku modelu Škoda 1203 byl závod ve Vrchlabí Vývoj i výroba Škody 1203 jsou spjaté se škodovským závodem ve Vrchlabí. Právě zde se v 50. letech vyráběly užitkové verze modelu Škoda 1201 a 1202. Státní plánovací komise proto zadala tamnímu oddělení vývoje úkol navrhnout zcela nový „moderní velkoprostorový užitkový automobil“. Bylo zřejmé, že doba dosavadních užitkových modifikací osobních vozů a podvozková koncepce s centrálním rámem se blíží ke konci. Už v roce 1956 tak započal vývoj užitkového automobilu trambusového typu s jednoprostorovou samonosnou karoserií a první tři prototypy s označením 979 a různými karoseriemi se představily počátkem následujícího roku. Vývoj vozu Škoda 1203 se ale vinou zkomplikovaného centrálně řízeného hospodářství nakonec protáhl až na dvanáct let a ani náběh výroby nebyl kvůli souběhu s produkcí končící řady Škoda 1202, nedostatku materiálů i odlišné technologii výroby snadný. Nakonec byl termín zahájení sériové výroby posunut až na 4. čtvrtletí roku 1968.

Prostorný a lehký automobil Díky tomu, že se Škoda 1203 obešla bez rámového podvozku, vznikl v konečném důsledku překvapivě prostorný a bohatě prosklený automobil, k jehož přednostem patřila i nízká pohotovostní hmotnost pouhých 1170 kg a nezávislé zavěšení kol, které zvyšovalo komfort jízdy po rozbitých silnicích. V bezkapotové karoserii byl uložen čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ s výkonem 35 kW (47 k), který pocházel z typu Škoda 1202. Jak se však záhy ukázalo, měla tato pohonná jednotka s naloženým vozem, který nabízel užitečné zatížení 750 kg a prostor pro náklad o objemu až 5,3 m³, dost těžkou práci. K prvním zákazníkům se „dvanáctsettrojka“ v dodávkovém provedení s označením Van a vnějšími rozměry 4 520 x 1 800 x 1 900 mm dostala koncem roku 1968. Nákladový prostor byl přístupný z boku i přes zadní výklopné dveře. Tato verze dosahovala nejvyšší rychlosti 90 km/h a při konstantní rychlosti 60 km/h vykazovala spotřebu 11 l/100 km.

Spousta variant a průběžné modernizace Brzy po dodávkové verzi následoval osmimístný mikrobús v provedení Standard a De Luxe, montážní provedení Com, valník, sanita či pohřební vůz. Několik desítek vozů bylo upraveno pro potřeby veterinářů, objevila se i verze pro hasiče a dokonce i několik prototypů chladírenského či campingového provedení. V roce 1981 byla na základě vládního rozhodnutí ukončena výroba vozu ve Vrchlabí a kompletně převedena do Trnavských automobilových závodů (TAZ) na Slovensku, kde souběžně probíhala od roku 1973. Tento přesun zejména zpočátku vedl ke snížení kvality a spolehlivosti. Spolu s různými přestavbami byla Škoda 1203 také průběžně modernizována. Přes různé snahy o větší modernizaci však nikdy nešlo o zcela zásadní změny, které

by původně moderní vůz dokázaly technicky udržet na výši v průběhu celého životního cyklu. Ta nejvýraznější proběhla v roce 1988 v podobě implementace většího motoru 1433 cm³ s výkonem 42 kW (57 k), vůz získal novou manuální pětistupňovou převodovku, dvouokruhové brzdy a karoserie se dočkala retuší. V roce 1996 byl dokonce pro tuto modelovou řadu použit čtyřválcový vznětový motor 1,9 litru od značky Volkswagen. V období 1968 až 1981 sjelo z výrobních pásů ve Vrchlabí celkem 69 727 vozů Škoda 1203. V Trnavě, kde se Škoda 1203 montovala od dubna 1973 do srpna 1999, vzniklo zhruba 89 tisíc kusů různých provedení.

Nový vůz pro stát, pro soukromníky pouze ojetina Nový vůz Škoda 1203 si v Československu s jeho centrálně plánovaným hospodářstvím mohly objednat a provozovat pouze státní podniky a organizace, popřípadě družstva. Ani jejich cesta k potřebnému vozu však nebyla snadná a samozřejmá. Jejich žádost ke Státní plánovací komisi totiž nejprve posoudili úředníci a v případě vydání kladného stanoviska byl následně vystaven „bilanční poukaz“. Až pak mohla daná organizace vůz objednat, uhradit kupní cenu a poté si vyrobený automobil převzít. Soukromé osoby neměly vůbec možnost se k novému vozu Škoda 1203 dostat. Jedinou jejich šancí bylo pořízení ojetého a ze státních služeb vyřazeného automobilu. Na vybraných zahraničních trzích však byla Škoda 1203 volně k dispozici, takže jste ji mohli potkat na silnicích třeba ve Francii, Belgii, Egyptě či Turecku.

Hvězda stříbrného plátna Tím, jak Škoda 1203 dlouhodobě sloužila ve státních službách, se s ní každodenně setkávali víceméně všichni občané Československa. Není tedy divu, že se zejména v 70. a 80. letech minulého století objevovala také na obrazovkách televizorů a plátnech kin. Jednou z nejznámějších rolí byla scéna zásahu zdravotníků u zříceného letadla v poslední epizodě seriálu Sanitka (1984). Vůz se ale objevil i v prvních dílech série o básnících od režiséra Dušana Kleina a k jeho filmové nesmrtelnosti přispěla i dvojice sanitáků Arnošta a Arnošta, kterou vysílal ve filmu Jáchyme, hoď ho do stroje (1974) pro pacienty docent psychiatrie Chocholoušek.

Uvedená cena Škoda Originálního příslušenství je pouze orientační a není nabídkou ve smyslu ust. § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Aktuální cenu Škoda Originálního příslušenství vám na požádání sdělí váš autorizovaný prodejce vozů Škoda. Uvedené ceny Škoda Originálního příslušenství nezahrnují případné náklady na jejich montáž. Originální příslušenství je určeno k instalaci až po úvodní registraci vozidla a ovlivňují emise CO vozidla. Změna emisí CO však není zohledněna v prohlášení o shodě vystavované Škoda Auto a.s. Montáž Škoda Originálního příslušenství a mimořádná výbava vozidla mohou rovněž ovlivnit i jiné relevantní parametry vozidla jako je hmotnost, valivý odpor, aerodynamika, jakož i spotřeba pohonných hmot či výkonnostní ukazatele vozidla. Na základě omezení dle zvolené motorizace či výbavy nemusí být montáž požadovaného příslušenství u vybraného vozidla možná. Pro více informací kontaktujte svého autorizovaného prodejce vozů Škoda.

I když vývoj vozu Škoda 1203 trval dlouhých dvanáct let, výsledkem byl na svou dobu moderní a robustní lehký užitkový automobil s trambusovou karoserií. Výsledné provedení vozu Škoda 1203 se poprvé představilo 14. září 1968, sériová výroba v závodě ve Vrchlabí byla spuštěna 20. listopadu téhož roku. Následně se tento typ vyráběl přes 30 let a vznikl bezpočet verzí a provedení.

Před 55 lety byla zahájena sériová výroba vozu Škoda 1203, čímž byl završen více než desetiletý proces jeho vývoje a nabídka mladoboleslavské automobilky se díky tomu rozšířila o lehký užitkový automobil trambusového typu, který v tehdejší Československu zoufale chyběl. „Škoda 1203 je na první pohled klasickým užitkovým vozem, který se dočkal mnoha úprav a variant a díky své všestrannosti a dlouhověkosti byl zároveň součástí života snad každého občana Československa,“ říká Andrea Frydlová, vedoucí Škoda Muzea.

Kolébku modelu Škoda 1203 byl závod ve Vrchlabí Vývoj i výroba Škody 1203 jsou spjaty se škodovským závodem ve Vrchlabí. Právě zde se v 50. letech vyráběly užitkové verze modelu Škoda 1201 a 1202. Státní plánovací komise proto zadala tamnímu oddělení vývoje úkol navrhnout zcela nový „moderní velkoprostorový užitkový automobil“. Bylo zřejmé, že doba dosavadních užitkových modifikací osobních vozů a podvozková koncepce s centrálním rámem se blíží ke konci. Už v roce 1956 tak započal vývoj užitkového automobilu trambusového typu s jednoprostorovou samonosnou karoserií a první tři prototypy s označením 979 a různými karoseriemi se představily počátkem následujícího roku. Vývoj vozu Škoda 1203 se ale vinou zkomplikovaného centrálně řízeného hospodářství nakonec protáhl až na dvanáct let a ani náběh výroby nebyl kvůli souběhu s produkcí končící řady Škoda 1202, nedostatku materiálů i odlišné technologii výroby snadný. Nakonec byl termín zahájení sériové výroby posunutý až na 4. čtvrtletí roku 1968.

Prostorný a lehký automobil Díky tomu, že se Škoda 1203 obešla bez rámového podvozku, vznikl v konečném důsledku překvapivě prostorný a bohatě prosklený automobil, k jehož přednostem patřila i nízká pohotovostní hmotnost pouhých 1170 kg a nezávislé zavěšení kol, které zvyšovalo komfort jízdy po rozbitých silnicích. V bezkapotové karoserii byl uložen čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ s výkonem 35 kW (47 k), který pocházel z typu Škoda 1202. Jak se však záhy ukázalo, měla tato pohonná jednotka s naloženým vozem, který nabízel užitečné zatížení 750 kg a prostor pro náklad o objemu až 5,3 m³, dost těžkou práci. K prvním zákazníkům se „dvanáctsettrojka“ v dodávkovém provedení s označením Van a vnějšími rozměry 4 520 x 1 800 x 1 900 mm dostala koncem roku 1968. Nákladový prostor byl přístupný z boku i přes zadní výklopné dveře. Tato verze dosahovala nejvyšší rychlosti 90 km/h a při konstantní rychlosti 60 km/h vykazovala spotřebu 11 l/100 km.

Spousta variant a průběžné modernizace Brzy po dodávkové verzi následoval osmimístný mikrobús v provedení Standard a De Luxe, montážní provedení Com, valník, sanita či pohřební vůz. Několik desítek vozů bylo upraveno pro potřeby veterinářů, objevila se i verze pro hasiče a dokonce i několik prototypů chladírenského či campingového provedení. V roce 1981 byla na základě vládního rozhodnutí ukončena výroba vozu ve Vrchlabí a kompletně převedena do Trnavských automobilových závodů (TAZ) na Slovensku, kde souběžně probíhala od roku 1973. Tento přesun zejména zpočátku vedl ke snížení kvality a spolehlivosti. Spolu s různými přestavbami byla Škoda 1203 také průběžně modernizována. Přes různé snahy o větší modernizaci však nikdy nešlo o zcela zásadní změny, které by původně moderní vůz dokázaly technicky udržet na výši v průběhu celého životního cyklu. Ta nejvýraznější proběhla v roce 1988 v podobě implementace většího motoru 1433 cm³ s výkonem 42 kW (57 k), vůz získal novou manuální pětistupňovou převodovku, dvouokruhové brzdy a karoserie se dočkala retuší. V roce 1996 byl dokonce pro tuto modelovou řadu použit čtyřválcový vznětový motor 1,9 litru od značky Volkswagen. V období 1968 až 1981 sjelo z výrobních pásů ve Vrchlabí celkem 69 727 vozů Škoda 1203. V Trnavě, kde se Škoda 1203 montovala od dubna 1973 do srpna 1999, vzniklo zhruba 89 tisíc kusů různých provedení.

Nový vůz pro stát, pro soukromníky pouze ojetina Nový vůz Škoda 1203 si v Československu s jeho centrálně plánovaným hospodářstvím mohly objednat a provozovat pouze státní podniky a organizace, popřípadě družstva. Ani jejich cesta k potřebnému vozu však nebyla snadná a samozřejmá. Jejich žádost ke Státní plánovací komisi totiž nejprve posoudili úředníci a v případě vydání kladného stanoviska byl následně vystaven „bilanční poukaz“. Až pak mohla daná organizace vůz objednat, uhradit kupní cenu a poté si vyrobený automobil převzít. Soukromé osoby neměly vůbec možnost se k novému vozu Škoda 1203 dostat. Jedinou jejich šancí bylo pořízení ojetého a ze státních služeb vyřazeného automobilu. Na vybraných zahraničních trzích však byla Škoda 1203 volně k dispozici, takže jste ji mohli potkat na silnicích třeba ve Francii, Belgii, Egyptě či Turecku.

Hvězda stříbrného plátna Tím, jak Škoda 1203 dlouhodobě sloužila ve státních službách, se s ní

každodenně setkávali víceméně všichni občané Československa. Není tedy divu, že se zejména v 70. a 80. letech minulého století objevovala také na obrazovkách televizorů a plátnech kin. Jednou z nejznámějších rolí byla scéna zásahu zdravotníků u zříceného letadla v poslední epizodě seriálu Sanitka (1984). Vůz se ale objevil i v prvních dílech série o básnících od režiséra Dušana Kleina a k jeho filmové nesmrtelnosti přispěla i dvojice sanitáků Arnošta a Arnošta, kterou vysílal ve filmu Jáchyme, hoď ho do stroje (1974) pro pacienty docent psychiatrie Chocholoušek.

Před 55 lety byla zahájena sériová výroba vozu Škoda 1203, čímž byl završen více než desetiletý proces jeho vývoje a nabídka mladoboleslavské automobilky se díky tomu rozšířila o lehký užitkový automobil trambusového typu, který v tehdejší Československu zoufale chyběl. „Škoda 1203 je na první pohled klasickým užitkovým vozem, který se dočkal mnoha úprav a variant a díky své všestrannosti a dlouhověkosti byl zároveň součástí života snad každého občana Československa,“ říká Andrea Frydlová, vedoucí Škoda Muzea.

Kolébku modelu Škoda 1203 byl závod ve Vrchlabí Vývoj i výroba Škody 1203 jsou spjaté se škodovským závodem ve Vrchlabí. Právě zde se v 50. letech vyráběly užitkové verze modelu Škoda 1201 a 1202. Státní plánovací komise proto zadala tamnímu oddělení vývoje úkol navrhnout zcela nový „moderní velkoprostorový užitkový automobil“. Bylo zřejmé, že doba dosavadních užitkových modifikací osobních vozů a podvozková koncepce s centrálním rámem se blíží ke konci. Už v roce 1956 tak započal vývoj užitkového automobilu trambusového typu s jednoprostorovou samonosnou karoserií a první tři prototypy s označením 979 a různými karoseriemi se představily počátkem následujícího roku. Vývoj vozu Škoda 1203 se ale vinou zkomplikovaného centrálně řízeného hospodářství nakonec protáhl až na dvanáct let a ani náběh výroby nebyl kvůli souběhu s produkcí končící řady Škoda 1202, nedostatku materiálů i odlišné technologii výroby snadný. Nakonec byl termín zahájení sériové výroby posunut až na 4. čtvrtletí roku 1968.

Prostorný a lehký automobil Díky tomu, že se Škoda 1203 obešla bez rámového podvozku, vznikl v konečném důsledku překvapivě prostorný a bohatě prosklený automobil, k jehož přednostem patřila i nízká pohotovostní hmotnost pouhých 1170 kg a nezávislé zavěšení kol, které zvyšovalo komfort jízdy po rozbitých silnicích. V bezkapotové karoserii byl uložen čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ s výkonem 35 kW (47 k), který pocházel z typu Škoda 1202. Jak se však záhy ukázalo, měla tato pohonná jednotka s naloženým vozem, který nabízel užitečné zatížení 750 kg a prostor pro náklad o objemu až 5,3 m³, dost těžkou práci. K prvním zákazníkům se „dvanáctsettrojka“ v dodávkovém provedení s označením Van a vnějšími rozměry 4 520 x 1 800 x 1 900 mm dostala koncem roku 1968. Nákladový prostor byl přístupný z boku i přes zadní výklopné dveře. Tato verze dosahovala nejvyšší rychlosti 90 km/h a při konstantní rychlosti 60 km/h vykazovala spotřebu 11 l/100 km.

Spousta variant a průběžné modernizace Brzy po dodávkové verzi následoval osmimístný mikrobús v provedení Standard a De Luxe, montážní provedení Com, valník, sanita či pohřební vůz. Několik desítek vozů bylo upraveno pro potřeby veterinářů, objevila se i verze pro hasiče a dokonce i několik prototypů chladírenského či campingového provedení. V roce 1981 byla na základě vládního rozhodnutí ukončena výroba vozu ve Vrchlabí a kompletně převedena do Trnavských automobilových závodů (TAZ) na Slovensku, kde souběžně probíhala od roku 1973. Tento přesun zejména zpočátku vedl ke snížení kvality a spolehlivosti. Spolu s různými přestavbami byla Škoda 1203 také průběžně modernizována. Přes různé snahy o větší modernizaci však nikdy nešlo o zcela zásadní změny, které by původně moderní vůz dokázaly technicky udržet na výši v průběhu celého životního cyklu. Ta nejvýraznější proběhla v roce 1988 v podobě implementace většího motoru 1433 cm³ s výkonem 42 kW (57 k), vůz získal novou manuální pětistupňovou převodovku, dvouokruhové brzdy a karoserie se dočkala retuší. V roce 1996 byl dokonce pro tuto modelovou řadu použit čtyřválcový vznětový motor 1,9 litru od značky Volkswagen. V období 1968 až 1981 sjelo z výrobních pásů ve Vrchlabí celkem 69 727 vozů Škoda 1203. V Trnavě, kde se Škoda 1203 montovala od dubna 1973 do srpna 1999, vzniklo zhruba 89 tisíc kusů různých provedení.

Nový vůz pro stát, pro soukromníky pouze ojetina Nový vůz Škoda 1203 si v Československu s jeho centrálně plánovaným hospodářstvím mohly objednat a provozovat pouze státní podniky a organizace, popřípadě družstva. Ani jejich cesta k potřebnému vozu však nebyla snadná a samozřejmě. Jejich žádost ke Státní plánovací komisi totiž nejprve posoudili úředníci a v případě vydání kladného stanoviska byl následně vystaven „bilanční poukaz“. Až pak mohla daná organizace vůz objednat, uhradit kupní cenu a poté si vyrobený automobil převzít. Soukromé osoby neměly vůbec možnost se k novému vozu Škoda 1203 dostat. Jedinou jejich šancí bylo pořízení ojetého a ze státních služeb vyřazeného automobilu. Na vybraných zahraničních trzích však byla Škoda 1203 volně k dispozici, takže jste ji mohli potkat na silnicích třeba ve Francii, Belgii, Egyptě či Turecku.

Hvězda stříbrného plátna Tím, jak Škoda 1203 dlouhodobě sloužila ve státních službách, se s ní každodenně setkávali víceméně všichni občané Československa. Není tedy divu, že se zejména v 70. a 80. letech minulého století objevovala také na obrazovkách televizorů a plátcích kin. Jednou z nejznámějších rolí byla scéna zásahu zdravotníků u zříceného letadla v poslední epizodě seriálu Sanitka (1984). Vůz se ale objevil i v prvních dílech série o básnících od režiséra Dušana Kleina a k jeho filmové nesmrtelnosti přispěla i dvojice sanitáků Arnošta a Arnošta, kterou vysílal ve filmu Jáchyme, hoď ho do stroje (1974) pro pacienty docent psychiatrie Chocholoušek. Před 55 lety byla zahájena sériová výroba vozu Škoda 1203, čímž byl završen více než desetiletý proces jeho vývoje a nabídka mladoboleslavské automobilky se díky tomu rozšířila o lehký užitkový automobil trambusového typu, který v tehdejší Československu zoufale chyběl. „Škoda 1203 je na první pohled klasickým užitkovým vozem, který se dočkal mnoha úprav a variant a díky své všestrannosti a dlouhověkosti byl zároveň součástí života snad každého občana Československa,“ říká Andrea Frydlová, vedoucí Škoda Muzea.

Kolébku modelu Škoda 1203 byl závod ve Vrchlabí Vývoj i výroba Škody 1203 jsou spjaty se škodovackým závodem ve Vrchlabí. Právě zde se v 50. letech vyráběly užitkové verze modelu Škoda 1201 a 1202. Státní plánovací komise proto zadala tamnímu oddělení vývoje úkol navrhnout zcela nový „moderní velkoprostorový užitkový automobil“. Bylo zřejmé, že doba dosavadních užitkových modifikací osobních vozů a podvozková koncepce s centrálním rámem se blíží ke konci. Už v roce 1956 tak započal vývoj užitkového automobilu trambusového typu s jednoprostorovou samonosnou karoserií a první tři prototypy s označením 979 a různými karoseriemi se představily počátkem následujícího roku. Vývoj vozu Škoda 1203 se ale vinou zkomplikovaného centrálně řízeného hospodářství nakonec protáhl až na dvanáct let a ani náběh výroby nebyl kvůli souběhu s produkcí končící řady Škoda 1202, nedostatku materiálů i odlišné technologii výroby snadný. Nakonec byl termín zahájení sériové výroby posunutý až na 4. čtvrtletí roku 1968.

Prostorný a lehký automobil Díky tomu, že se Škoda 1203 obešla bez rámového podvozku, vznikl v konečném důsledku překvapivě prostorný a bohatě prosklený automobil, k jehož přednostem patřila i nízká pohotovostní hmotnost pouhých 1170 kg a nezávislé zavěšení kol, které zvyšovalo komfort jízdy po rozbitých silnicích. V bezkapotové karoserii byl uložen čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ s výkonem 35 kW (47 k), který pocházel z typu Škoda 1202. Jak se však záhy ukázalo, měla tato pohonná jednotka s naloženým vozem, který nabízel užitečné zatížení 750 kg a prostor pro náklad o objemu až 5,3 m³, dost těžkou práci. K prvním zákazníkům se „dvanáctsettrojka“ v dodávkovém provedení s označením Van a vnějšími rozměry 4 520 x 1 800 x 1 900 mm dostala koncem roku 1968. Nákladový prostor byl přístupný z boku i přes zadní výklopné dveře. Tato verze dosahovala nejvyšší rychlosti 90 km/h a při konstantní rychlosti 60 km/h vykazovala spotřebu 11 l/100 km.

Spousta variant a průběžné modernizace Brzy po dodávkové verzi následoval osmimístný mikrobús v provedení Standard a De Luxe, montážní provedení Com, valník, sanita či pohřební vůz. Několik desítek vozů bylo upraveno pro potřeby veterinářů, objevila se i verze pro hasiče a dokonce i

několik prototypů chladírenského či campingového provedení. V roce 1981 byla na základě vládního rozhodnutí ukončena výroba vozu ve Vrchlabí a kompletně převedena do Trnavských automobilových závodů (TAZ) na Slovensku, kde souběžně probíhala od roku 1973. Tento přesun zejména zpočátku vedl ke snížení kvality a spolehlivosti. Spolu s různými přestavbami byla Škoda 1203 také průběžně modernizována. Přes různé snahy o větší modernizaci však nikdy nešlo o zcela zásadní změny, které by původně moderní vůz dokázaly technicky udržet na výši v průběhu celého životního cyklu. Ta nejvýraznější proběhla v roce 1988 v podobě implementace většího motoru 1433 cm³ s výkonem 42 kW (57 k), vůz získal novou manuální pětistupňovou převodovku, dvouokruhové brzdy a karoserie se dočkala retuší. V roce 1996 byl dokonce pro tuto modelovou řadu použit čtyřválcový vznětový motor 1,9 litru od značky Volkswagen. V období 1968 až 1981 sjelo z výrobních pásů ve Vrchlabí celkem 69 727 vozů Škoda 1203. V Trnavě, kde se Škoda 1203 montovala od dubna 1973 do srpna 1999, vzniklo zhruba 89 tisíc kusů různých provedení.

Spousta variant a průběžné modernizace ³

Nový vůz pro stát, pro soukromníky pouze ojetina Nový vůz Škoda 1203 si v Československu s jeho centrálně plánovaným hospodářstvím mohly objednat a provozovat pouze státní podniky a organizace, popřípadě družstva. Ani jejich cesta k potřebnému vozu však nebyla snadná a samozřejmá. Jejich žádost ke Státní plánovací komisi totiž nejprve posoudili úředníci a v případě vydání kladného stanoviska byl následně vystaven „bilanční poukaz“. Až pak mohla daná organizace vůz objednat, uhradit kupní cenu a poté si vyrobený automobil převzít. Soukromé osoby neměly vůbec možnost se k novému vozu Škoda 1203 dostat. Jedinou jejich šancí bylo pořízení ojetého a ze státních služeb vyřazeného automobilu. Na vybraných zahraničních trzích však byla Škoda 1203 volně k dispozici, takže jste ji mohli potkat na silnicích třeba ve Francii, Belgii, Egyptě či Turecku.

Hvězda stříbrného plátna Tím, jak Škoda 1203 dlouhodobě sloužila ve státních službách, se s ní každodenně setkávali víceméně všichni občané Československa. Není tedy divu, že se zejména v 70. a 80. letech minulého století objevovala také na obrazovkách televizorů a plátcích kin. Jednou z nejznámějších rolí byla scéna zásahu zdravotníků u zříceného letadla v poslední epizodě seriálu Sanitka (1984). Vůz se ale objevil i v prvních dílech série o básnících od režiséra Dušana Kleina a k jeho filmové nesmrtelnosti přispěla i dvojice sanitáků Arnošta a Arnošta, kterou vysílal ve filmu Jáchyme, hoď ho do stroje (1974) pro pacienty docent psychiatrie Chocholoušek.

<https://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2023-11-20-pred-55-lety-zacala-vyroba-modelu-sko-da-1203-doprovazela-obcany-ceskoslovenska-cely-zivot>