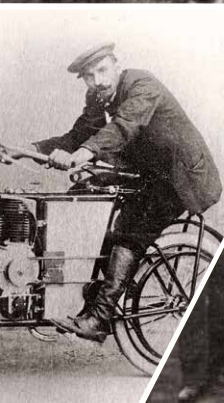




120 LET NA STARTU

Historie ŠKODA
Motorsport





Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

auta a vašeň patří k sobě. Od prvních nákrešů, modelů, prototypů až po finální produkt vyrábí ŠKODA AUTO své vozy tak, aby v zákaznických dokázaly vzbuzovat vašeň a nadšení. Právě to jsou emoce, které se opravdu naplno projevují na závodní trati či okruhu. Ať už jste diváci, nebo závodníci, patříte do rodiny nadšenců. Speciály z Mladé Boleslavi budí sportovní nadšení už 120 let. Úspěšnou závodní premiéru si mladoboleslavská firma odbyla s motocyklem Laurin & Klement již v roce 1901. Legendární Narcis Podsedníček, vrchní mistr továrny, se tehdy vydal na trať vytrvalostního závodu z Paříže do Berlína dlouhou 1 196 km. Do cíle dojel pozdě v noci jako první ve své kategorii a nezastihl žádného z organizátorů. Vyhledal alespoň strážníka, od kterého si nechal potvrdit čas příjezdu. První vítězství tak sice nebylo oficiální, ale spíše morální, odstartovalo však řadu velkolepých triumfů. Málodko tehdy tušil, že se na závodních tratích budou mladoboleslavské speciály prohánět po tak úctyhodně dlouhou dobu. Během 120 let psali historii motorsportu úžasní lidé, kteří krotili báječné stroje, jejichž síla a krása neustále budí vašeň. Narcis Podsedníček se vždy snažil být o krok před ostatními a se stejným nadšením působí automobilka na poli motorsportu dodnes. Tato příloha vás stručně seznámí s historií nejlepších závodních momentů, které již navždy zůstanou spojeny s mladoboleslavskou automobilkou.

Michal Hrabánek
vedoucí ŠKODA Motorsport

Václav Klement (stojící uprostřed) později přiznal, že vítězství v Dourdanu v roce 1905 pokládá za svůj největší podnikatelský triumf.



PRVNÍ ÚSPĚCHY

Na sklonku roku 1895 začali Václav Laurin a Václav Klement opravovat a stavět jízdní kola. Čeho chtěli v provinční Mladé Boleslavi dosáhnout, věděli jen oni. Opravdu? Snad. Věřili si? Určitě. V pronajaté dílně jim vrčel parní strojek o výkonu 2 k. Za tři roky postavili továrnu, za další rok představili první motocykl, pak automobil (1905). Zanedlouho se L&K stala největší automobilkou v rakousko-uherské monarchii.

Václav Laurin (1865–1930)



Pocházel z Kamení u Turnova. Vyučil se strojním zámečnickem. Prošel několika dílnami, manufakturami a továrnami, v nichž se vyráběla jízdní kola, nějaký čas působil v Drážďanech. V roce 1894 došlo k osudovému setkání s mladším Václavem Klementem. Laurin měl ve firmě na starosti výrobu a konstrukci. Oba partnery rozdělila až smrt.

Václav Klement (1868–1938)



Narodil se ve Velvarech. Vyučil se knihkupcem, usadil se v Mladé Boleslavi. Dnešními slovy to byl rozený manažer. Záhy vytušil potenciál motocyklu, pak i automobilu. Byl to on, kdo změnil firmu na akciovou společnost (1907), dobře rozhodl, že budoucnost automobilky zajistí jen prodej plzeňskému koncernu Škoda (1925). Poslední vůlí rozdělil svůj majetek dobročinným organizacím.

Žádné závody!

V posledních letech 19. století sázeli výrobci jízdních kol na účast v prestižních cyklistických závodech. Úspěch znamenal silný reklamní argument. Jen mladoboleslavská značka na závodech chyběla. Zákazníky varovala, že koupí kola zahraniční výroby platí i za „bezvýznamnou reklamu závodnickou, již většina továren na velocipedy provozuje“.

Narcis Podsedníček
na závodním
modelu
L&K typ C



Sběratelé cen

S jídlem roste chuť. Dne 11. května 1902 v závodu do vrchu Neuwaldegg–Exelberg obsadili Laurin a Podsedníček první dvě místa. V červnu se jel další závod, tentokrát mezi Paříží a Vídní. Čtyři dny, 1 750 km, 138 startujících, z nich 14 na motocyklech. Cíle dosáhli Čeněk Rieger a Narcis Podsedníček na L&K na 3. a 4. místě, více motocyklistů do Vídně nedojelo.

Dvakrát Dourdan

V roce 1904 vyzvalo Rakouské sdružení motocyklistů firmu L&K k účasti na prvním ročníku Mezinárodního poháru motorových dvoukolek ve Francii, v Dourdanu. Do Paříže vyjel Václav Klement s Václavem Vondřičem a Františkem Tomanem. Závod měl ostudný průběh, protože se na trati objevily záplavy hřebíků. Cílem projeli jen tři Francouzi a dva Češi. Němci, Angličané a Dánové vzdali. V následujícím roce 1905 se závod na 250 km opakoval. Vondřič neponechal nic náhodě. Ve druhém kole se dostal do vedení, konkurentům už jen ujížděl a vyhrál.

Na závody!

První motocykl L&K měl premiéru 18. listopadu 1899. První závod, kterého se továrna zúčastnila, se jel v červnu 1901 mezi Paříží a Berlínem (1 196 km). Narcis Podsedníček s ním dorazil do cíle ve tři ráno, kdy ho už pořadatelé nečekali. Čas potvrzený policií – porota neakceptovala. Neuznaného, avšak faktického vítěze vnesli dopoledne zasvěcení účastníci z hotelu na ramenu. Do světa motorového sportu vykročili Mladoboleslavští správnou nohou.

Narcis Podsedníček (1866–1932)

Narodil se na Moravě. Jako nezaměstnaný potkal v Praze Klementa, jehož kola před časem prodával. Měl štěstí, na začátku roku 1900 se přestěhoval do Mladé Boleslavi. Stal se mistrem dílny, kde se vyráběly motocykly, i prvním továrním závodníkem. Přes krátké angažmá u Puchu a jako řidič u Ericha prince Thurn-Taxisse zůstal ve firmě až do důchodu (1925).

František Toman,
smolař, a přesto hrdina:
ačkoli pětkrát píchl,
dojel ve Francii
v Dourdanu jako
druhý (1904).



Václav Vondřich (1874–1943)

Narodil se v Praze. V roce 1900 si koupil motocykl a od roku 1902 začal závodit. Spojil se s Klementem a za značku L&K jezdil jako externista. Později se stal zaměstnancem. Až do svého odchodu do důchodu pracoval jako vedoucí pražské prodejny automobilů.



Václav Vondřich
s brašnou na zádech
(1905) na stroji bez
převodovky, přední
brzdy a s pohonem
zadního kola řemenem.

VELKÁ JMÉNA

V roce 1905 ukončila firma výrobu jízdních kol, přestala vyvíjet nové modely motocyklů a hlavní síly naplnula k automobilům. První dvouválcový typ Voiturette A představila v říjnu 1905 ve Vídni a v prosinci v Praze. Začala psát novou kapitolu svého působení ve světě motorů.

Telegram pro Václava Klementa z VIII. ročníku závodu motocyklů do vrchu Semmering (1906): „První s náskokem 25 sekund a nejlepší čas všech kategorií, Kolowrat.“



Hrabě Kolowrat

Ke slovu přišel Alexander hrabě Kolowrat-Krakowský. Proslavil značku po celé Evropě a spolu s Otto Hieronimem vytvořil jedinečnou dvojici. Na 1. ročníku závodu Zbraslav–Jiloviště 1908 vyhrála L&K šest prvních, pět druhých a jednu třetí cenu. V soutěži Petrohrad–Moskva vyhrál Hieronimus s modelem FC o výkonu 16 k třídu a porazil konkurenty s vozy o výkonu až 100 k.

Nový rekord

Nejvic vavříků přinesly značce vozy typu FCS o výkonu až 96 k. Aby zvýšil image značky, poslal Klement v září 1908 do Británie závodní speciál FCS na dráhu Brooklands. Hieronimus tam dosáhl v měřeném úseku rychlosti 118,72 km/h, což znamenalo nový rekord ve třídě automobilů se čtyřválcovým motorem a vrtáním do průměru 86 mm.

Rekordní L&K typ FCS



Vozy L&K typ FC před Kremlem při jízdě Petrohrad–Moskva (1908), vlevo Rus Bukšín, o jehož umístění nemáme zpráv, vpravo Otto Hieronimus.



Speciál FCR

Povzbuzen předchozími úspěchy zkonstruoval Hieronimus speciál FCR. Čtyřválec OHC měl vrtání o průměru 85 mm, ohromný zdvih 250 mm a výkon 100 koní z objemu 5 672 cm³. FCR byla pekelná mašina na drátových kolech s pneumatikami, které dnes mají horská kola. Z karoserie šíře rakve byl výhled jako z ponorky. Hned první start v Semmeringu 1909 znamenal vítězství.

Paul von Satzger Balványos v závodě do vrchu la Turbie v roce 1909 na L&K FCS zvítězil ve třídě čtyřválců do průměru vrtání 86 mm.



FCR, závod do vrchu Gaillon 1. října 1911.

Dr. Alexander Comanos Pasha vyhrál kategorii čtyřválců s vrtáním do průměru 85 mm.



Otto Hieronimus (1879–1922)

Narodil se v Kolíně nad Rýnem. V šestnácti nastoupil k Benzovi, od dvaceti pracoval u Spitzze. Zúčastnil se i hrůzného podniku Paříž–Madrid 1903. Proslavil značku L&K v závodech po celé Evropě. V květnu 1911 odešel, ale nadále zůstal s firmou v přátelském kontaktu až do osudného tréninku na závod do vrchu Ries, kde smrtelně havaroval.



Alexander hrabě Kolowrat-Krakowský (1886–1927)

Šlechtic moderní doby – vzdělaný, ctižádostivý, přitom skromný. Za šest měsíců roku 1904 ujel na motocyklu L&K jako začátečník 15 tisíc km! Nejkrásnější léta strávil ve spojení s automobilkou L&K. Ještě po válce, kdy žil ve Vídni, se často vracel do Mladé Boleslavi.

Do Ruska i do Alp

Továrna se od roku 1910 zaměřila na jízdy spolehlivosti a vytrvalosti, jakou byla Jízda Ericha prince Thurn-Taxisse. Ten v roce 1909 vypsál Cenu průmyslu spojenou s odměnou v hodnotě 10 000 korun. Vyhrát ji mohla automobilka, která v sezonách 1909, 1910 a 1911 získá největší počet cen na vybraných sportovních podnicích. Cena putovala do Mladé Boleslavi. Vyvrcholením se stala účast továrny L&K v soutěži v Rusku ve dnech 20.–29. září 1911 na trase Petrohrad–Sevastopol (2 400 km). Startovalo 57 vozů významných

značek z Anglie, Francie, Německa, Itálie, USA a Rakouska-Uherska. V cíli se radovalo pět lauriňáků z první ceny za jízdu bez trestných bodů. V Karpatské jízdě Uherského autoklubu v květnu 1914 (délka 2 500 km) si nejlépe vedl hrabě Kolowrat. Ten dojel bez trestných bodů i do cíle Alpské jízdy.

Vůdčího místa
automobilovém průmyslu
díky své autokaravě

CENOU PRŮMYSLU

cenou v hodnotě K 10.000,- i cenou
celkové výše K 20.000,- v roce 1910

Laurin & Klement
v Mladé Boleslavi.

Čtená ušlechtilé firmy, jež získala v uplynulých
5 letech 16. mezinárodních soutěží v an-
tomobilovém průmyslu, v roce 1910, jenž spadá do
největšího období jejího úspěchu.

Vítězství firmy LAURIN & KLEMENT akc.
spol. jest tím cennější, že se nesoučastnila
žádných závodů v roce 1910, jenž spadá do
největšího období jejího úspěchu.

Skidny! Vídeň, Řezno, Wilmersloh, Víň, Budapest, Brno, Sammarino-Valica, K. Hradec,
Sokolov, Praha, Lipsko, Düsseldorf, Z. Brno, Jindřichův Hradec, Štýrský Hradec, Vídeň.

Tento úspěch jest důkazem rychlosti a spolehlivosti vozů
LAURIN & KLEMENT

• Jest výsledkem následujících vítězství na závodech: semmeringových 1909,
na Ries 1909, akropolisových 1911, alpské jízdy 1911, na Spilve 1911, na
Gaillon 1911, při jízdě Paříž-Madrid-Berlin 1911.

A je to doma! Thurn-Taxisovu cenu vyhrála mladoboleslavská automobilka.

MEZI VÁLKAMI

Když 28. června 1914 zastřelil Gavrilo Princip v Sarajevu následníka rakouského trůnu Františka Ferdinanda d'Este, začali se soupeři poměřovat jinak než časy svých závodních strojů.

Znovu na startu

Zdecimovaná Evropa se jen pomalu vzpamatovávala z válečných bésů. První podnik v novém Československu se konal v září 1920 na okruhu dlouhém 129,6 km. Z 12 účastníků vyhrál Pavel Münzer na L&K typ Mf o objemu 4,7 l. Atraktivnější byl závod Zbraslav–Jiloviště 1922. Na start se sjelo 95 jezdců. Třídou do 2,8 l vyhrál Bertrand s L&K časem 3:59,05. V závodě do vrchu Schöber 1922 s tímto vozem porazil Willibald Breuer všechny konkurenty včetně kategorie pětilitrů. Slavným se stal závod Ecce Homo 1922, jezdí se tam dodnes. Bertrand se speciálem L&K vyhrál na trati 7,75 km časem 6:53,3 a porazil i Mittermüllera na tatře dvojnásobného objemu.



Na Zbraslavi u startu jezdec Svoboda s modelem L&K RK/M 5,3 l. Získal cenu za nejrychlejší sériový automobil (1922). Dnes je model RK/M OHV vystaven v Národním technickém muzeu.

1 000 mil

Od poloviny 20. let se mladoboleslavská automobilka přestala ve sportu na čas angažovat. Celková situace firmy vedla v roce 1925 ke sloučení s plezeńským strojírenským koncernem ŠKODA. S cílem podpořit domácí automobilový průmysl uspořádal autoklub tři ročníky závodu 1 000 mil československých, první v červnu 1933. Jezdci museli ujet dvakrát trasu Praha–Bratislava–Praha. ŠKODA obeslala závod svými třemi šestiválci 637, které obsadily ve třídě do dvou litrů 2., 3. a 4. místo. V roce 1934 obsadila značka 2. místo v kategorii do 2 000 cm³. Ve třetím a posledním ročníku (1935) skončila posádka Antonín Komár /Vladimír Houšť na 5. místě.

Úspěch se už nedal obchodně nijak využít. Za pět dnů padly v Sarajevu osudné výstřely.

An advertisement for Laurin & Klement's participation in the 1914 Alpine race. The text is in Czech and highlights the car's performance and reliability. It mentions a distance of 2932 km and lists the years 1910, 1911, 1912, 1913, and 1914. The car is described as having a large engine and a ventilated engine design.

Alpská jízda 1914
v k. ú. od Garmischu do Merano
vzdálenost 2932 km.
23 účastníků - 10
Laurin & Klement
velkou putovní cenu alpskou
a třetí cenu - nejlepšího českého jezce
vítězství v závodě
všech alpských jezdců
v letech 1910, 1911, 1912, 1913 a 1914
sati 8 roků se v něm byl vše
na prvním místě
jedinou rakouskou známkou,
která v světě v celém světě byla
zvítěžila.



Závod do vrchu Zbraslav–Jiloviště 1921, za volantem L&K je Kern z Jihlavy. Zvítězil ve třídě do 5 l.



Vlk v rouše beránčím, zdánlivě cestovní typ L&K s jezdcem Bertrandem, pod kapotou motor Sm se zvětšeným objemem na 2 660 cm³ a zřejmým i ventilovým rozvodem OHV.

ŠKODA RAPID SIX pro 1000 mil československých (1935). Základem se stal model 637 s centrálním rámem, pod kapotou šestiválec 1 961 cm³, výkon 36,8 kW (50 k), nejvyšší rychlost 130 km/h.



POPULAR Sport na Rallye Monte-Carlo 1936.

Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman (na fotografii jako posádka vozu) skončili druzí ve třídě do 1 500 cm³, celkově na 20. místě, to nebylo na premiéru špatné.



Připraveni na RMC 1936.

Vlevo Zdeněk Pohl, vpravo Jaroslav Hausman.



Monte-Carlo

V lednu 1936 se Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman vypravili s dvousedadlovým roadsterem na Rallye Monte-Carlo. ŠKODA POPULAR Sport měla kapalinové brzdy, přidavnou nádrž, topení, vyhřívání čelního skla a silnější motor 1 386 cm³ z modelu RAPID. Posádka skončila ve třídě na 2. místě, na 20. celkově ze 72 posádek. Úspěch inicioval limitovanou sérii vozů ŠKODA POPULAR Monte-Carlo ve verzích roadster a kupé.

V ročníku 1937 startovali Pohl s Hausmanem s kupé ŠKODA RAPID z Palerma. Ze 121 posádek jich přijelo do Monaka 81. Češi skončili ve třídě do 1 500 cm³ třetí, zpětně zrcátko menší o 4 cm² oproti předpisům je posunulo na 4. místo. V září 1937 se jela soutěž Malou dohodou přes Československo, Rumunsko a Jugoslávii, země sdružené ve vojenském paktu. Soutěž (2 420 km) vyhrál Z. Pohl na popularu. V Jižní Americe vyhrál Victor Borrat Fabini v roce 1938 s litrovým popularem závod Mercedes-Montevideo. Všem ujel a už ho nedohnali. To už se nad Evropou a záhy nejen nad ní roztáhly předválečné mraky, na závody a soutěže nebylo pomysleno.

Jaroslav „Jája“ Hausman (1907–1976)

Působil jako všestranný konstruktér u firmy J. Kameníček a spol. Věnoval se sportovnímu motorismu a létání. Po válce se stal šéfredaktorem časopisu Svět motorů. Patřil v Československu k prvním, kdo se začali vážně zabývat historickými automobily. Napsal několik knih a příruček o motorismu.

Zdeněk Pohl (1906–1986)

Významný závodník, vyhrál I. ročník plochodrážního závodu Zlatá přilba (1929). Byl znám svým přátelstvím s Jiřím Lobkowiczem, s nímž vytvořil závodní tým na vozech Bugatti. Vyhrál řadu závodů doma i v zahraničí. Po těžké havárii v Praze na Vršovickém okruhu (1947) zanechal závodění.

Na další ročník RMC (1937) už zvolili Jaroslav Hausman se Zdeňkem Pohlem kupé ŠKODA RAPID.



POMALÝ ROZJEZD

Poválečný čas přinesl znárodnění průmyslu (říjen 1945) a komunistický puč (1948), život celé společnosti se převrátil naruby. Motoristického sportu se to zdánlivě netýkalo. První závod o Velkou cenu Prahy (červen 1946) přivedl na start předválečná BMW a Bugatti, automobilka ŠKODA závodní vůz zatím neměla.

Ve Spa bez poruch

První poválečný závod 24 hodin Spa absolvovaly tři místní posádky s vozy ŠKODA 1101 v těsném závěsu, cílem projely společně. Ujely 1972 km průměrnou rychlostí 82,16 km/h. Ze 42 posádek dokončilo závod jen 23, tým ŠKODA jediný bez poruch.



Belgický dovozce vozů ŠKODA Healers přihlásil k prvnímu poválečnému závodu 24 hodin Spa tři domácí posádky. Závod startoval 10. července 1948 za vytrvalého deště, který přešel v liják.



V Uruguayi vyhrál Artur Porro (vpravo) závod Montevideo-Melo-Montevideo 1948 (1 000 km) a získal pohár prezidenta. Druhý dojel Borrat Fabini (vlevo, zástupce značky), známý už svými výkony z doby před druhou světovou válkou. Oba vtipně ukazují, že Porro dojel bez čelního skla.



Podle týmové režie měly všechny vozy ve Spa jet v těsném závěsu, společně doplňovat palivo i projet cílem, což dodržely.

Holanderané Waldner a Sint Nicolaas, ŠKODA 1102, Tulpen Rally 1951.



Depo okruhu v Brně, 1949. Zleva světlý kompresorový roadster ŠKODA 1101, ŠKODA SPORT s atmosférickým motorem a ŠKODA SPORT s kompresorem.



První závodní vozy

V roce 1949 se vydalo na Rallye Monte-Carlo devět československých posádek. Karel Mrázek se spolujezdcem Kohlíkem se ŠKODOU 1101 skončili ve své třídě na 10. místě z 19. startujících, celkově 84. ze 166 klasifikovaných. V Mladé Boleslavi postavili dva závodní vozy ŠKODA SPORT. Měly dvoumístnou hliníkovou pontonovou karoserii a čtyřválec OHV, jeden z vozů měl motor přeplňovaný kompresorem Roots. V září 1949 na Masarykově okruhu vyhrál se slabším vozem Jaroslav Netušil třídu (průměrem 97 km/h), kompresorový s Václavem Bobkem st. (průměr 105 km/h) skončil ve třídě do 1,5 l druhý. V roce 1950 se továrna vypravila do Francie na 24 hodin Le Mans, na startu stála ŠKODA SPORT. Do poloviny závodu bojovali Netušil s Bobkem st. o vedení ve své třídě, celkově se drželi podle koeficientu objemu na 5. místě. V průběhu třinácté hodiny se uvolnila pojistka pístního čepu, poškodila válec, byl konec. Téhož roku vznikly dva závodní vozy ŠKODA SUPERSPORT 1,1 s doutníkovou karoserií a odkrytými koly, druhý opět s kompresorem Roots. V Brně vyhrál slabší SUPERSPORT třídu, přeplňovaný byl v jedenapůllitrech třetí. V říjnu 1953 se v Praze pod Barrandovem konal den rekordů, na němž ŠKODA představila SUPERSPORT 1500 se dvěma kompresory. Bobek dosáhl rychlosti 197,85 km/h.

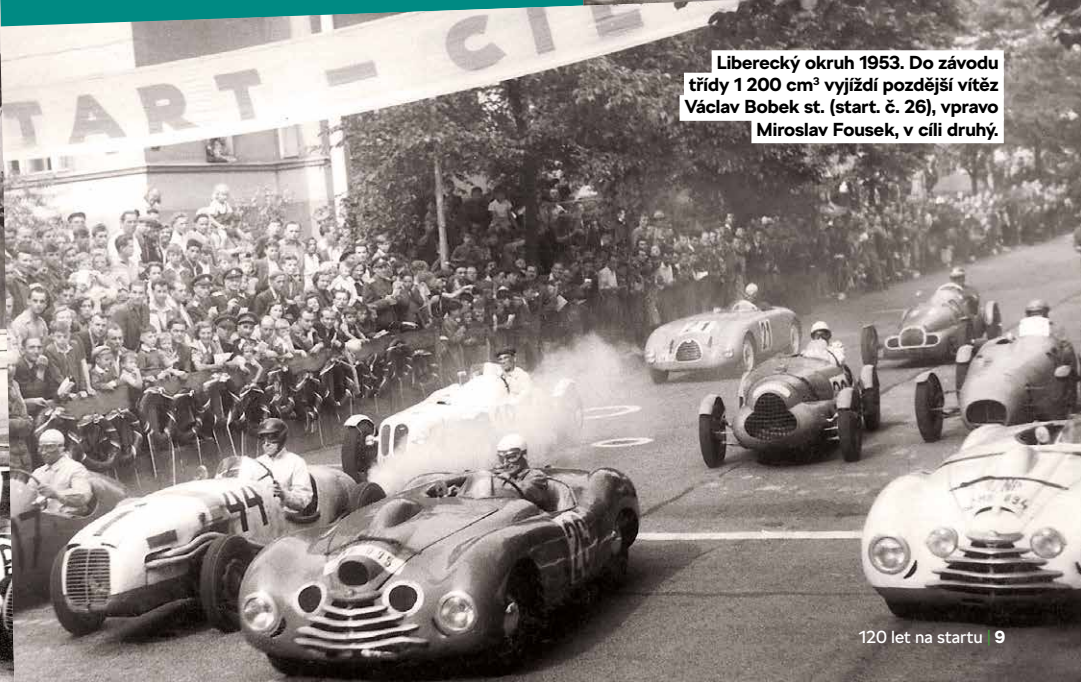


ŠKODA SPORT pro Le Mans s Václavem Bobkem st. za volantem. V pozadí mladoboleslavský hrad. Motor o objemu 1 089 cm³ měl výkon 31 kW (42 k) při 5 200 1/min, nejvyšší rychlost 140 km/h.

ŠKODA SUPERSPORT s Jaroslavem Netušilem v závodě sportovních vozů do 2 000 cm³ na okruhu v Brně ve Farinově zatáčce (1952). V cíli obsadil 2. místo.



Liberecký okruh 1953. Do závodu třídy 1 200 cm³ vyjíždí pozdější vítěz Václav Bobek st. (start. č. 26), vpravo Miroslav Fousek, v cíli druhý.



Tým ŠKODA u dealera v Belgii před startem soutěže Lutych–Řím–Lutych 1955. Vlevo ŠKODA 440 s navigátorem Václavem Čížkovským a jezdcem Miroslavem Fouskem, celkově 10. ze 143 vozů na startu a 56. v cíli.



NA EVROPSKÉ SOUTĚŽE

V roce 1955 se začal vyrábět model ŠKODA 440 s celokovovou dvoudveřovou karoserií. Hezký vůz se dobře prodával v celé Evropě. Proto tam tovární posádky často startovaly. V roce 1955 v Alpské soutěži, v Rally Lutych–Řím–Lutych (5 100 km, 143 vozů) skončila posádka Miroslav Fousek / Václav Čížkovský na 10. místě, a konečně tři posádky na Rally Viking v Norsku skončily na 4., 6. a 11. místě. Škodovky se zúčastňovaly Rallye Monte-Carlo (poprvé v roce 1956), Tulpen Rally, Alpenfahrt či Rally Acropolis. V Austrálii v Rally Mobilgas (16 000 km) místní posádka vyhrála kategorii zámořských vozů.

Premiéra modelu ŠKODA 440 se odehrála na Alpské Rally 1955. Za volantem Miroslav Fousek, skončil na 5. místě ve třídě do 1 300 cm³, třetí byl Václav Bobek st.



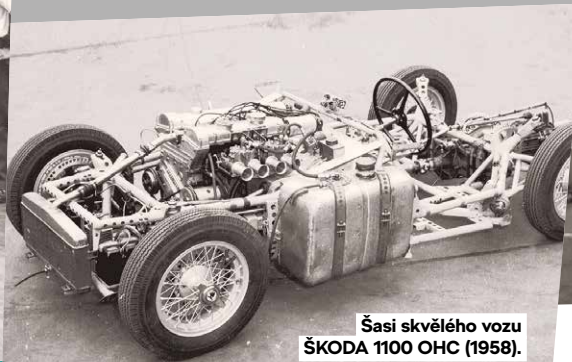
Rallye ČSR 1960, Josef Vidner / Jaromír Vorel a OCTAVIA. Bez přílby, bezpečnostních pásů, ochranného oblouku, zato se sakem na háčku.

ŠKODA 1100 OHC

V roce 1958 postavili v Mladé Boleslavi dva dvoumístné závodní vozy ŠKODA 1100 OHC. O dva roky později k nim přibyla dvě hliníková kupé na totožném podvozku. Do trubkového rámu uložili motor 1 089 cm³ o výkonu 66 kW, s nímž vozy dosahovaly rychlosti 190 km/h. Mimořádně podařené automobily startovaly prakticky jen na domácích závodech, výjimkou bylo 3. místo v Budapešti (1958) a vítězství ve Velké ceně Leningradu (1962).



Karoserii vozu ŠKODA 1100 OHC navrhl Jaroslav Kindl. Stydět by se za ni nemusel žádný věhlasný italský designer.



Šasi skvělého vozu ŠKODA 1100 OHC (1958).



Na snímku z roku 1961 start závodu v Čisté, vpředu dva otevřené a dva zavřené vozy ŠKODA 1100 OHC.

Tour d'Europe 1963, 15 000 km, 15 dnů z Německa do Maroka, severní Afrikou do Libanonu, přes Turecko zpět do Německa. Bylo by to možné dnes? OCTAVIA č. 26 Josefa Vidnera s Bohuslavem Staňkem vyhrála třídu a skončila celkově 5. z 57 vozů, klasifikováno bylo 36.



Václav Bobek st. a Vojtěch Rieger, ŠKODA OCTAVIA TS, Rallye Monte-Carlo 1962. Skončili na 97. místě z 247 klasifikovaných. Nejlépe si ze škodováků vedli Finové Esko Keinänen / Esko Väinölä rovněž s vozem OCTAVIA, skončili celkově na 21. místě. Tehdy startovalo 13 posádek ve škodovkách, kromě Českoslovráků také Rakušané, Rekové, Norové a Finové.



S MOTOREM VZADU

V březnu 1964 byla představena ŠKODA 1000 MB se samonosnou karoserií, moderním hliníkovým litrovým motorem vzadu a pohonem zadních kol. První nasazení v poslední soutěži sezony 1964 a rovnou vítězství. Na domácím hřišti opavovala škodovka startovní pole, dobře si vedla i v zahraničí. V roce 1966 vyjel tým tří vozů na rakouskou Alpskou rally (1 664 km). Posádka Václav Bobek ml. / Vojtěch Rieger skončila celkově šestá.

Miroslav Fousek (1923–1993)

Nadaný a schopný technik. Působil ve studijním oddělení AZNP, v 50. letech neoficiálním vývoji. Soutěžit začal s modelem ŠKODA 1101, zajet uměl soutěže, závody i autokros. Podílel se nebo vedl stavby sportovních vozů včetně ŠKODA BUGGY, SPIDER I a slavné ŠKODA 200 RS a 130 RS. Se Stanislavem Cinklem postavili prototypy ŠKODA 120 s motorem vpředu a pohonem předních kol, pak i s pohonem zadních kol, nakonec i transaxle.

Jaroslav Bobek (1927–2007)

Mladší bratr Václava začal na ŠKODA 1101 a 440, na okruzích začal se ŠKODA 1100 OHC, proslavil se za volanty Formule 3 a Formule ŠKODA, úspěšný byl i s cestovními ŠKODA 120 S, ŠKODA 130 RS a hlavně s modely SPIDER I a II.

ŠKODA 720

Na přelomu 60. a 70. let se připravoval model ŠKODA 720 s motorem OHC vpředu a pohonem zadních kol a karoserií od Giugiaro. Naděje na krásný vůz zadusila sovětská okupace země v srpnu 1968. Zůstal motor, jehož objem se mohl díky různému vrtání a zdvihu měnit od 1 250 do 2 000 cm³. Později se uplatnil v mnoha sportovních vozech, do série se ale nedostal.

Václav Bobek st. (1914–1980)

Byl mistrem v dílně závodních strojů, všemi uznávaný odborník. Závodil od roku 1947, naposledy stál na startu v roce 1971, bylo mu 57 let. Podílel se na většině úspěchů automobilky, ať se jednalo o soutěže, nebo závody Formule 3. Soupeři respektovaný jezdec se stal jednou z největších postav československého automobilového sportu.

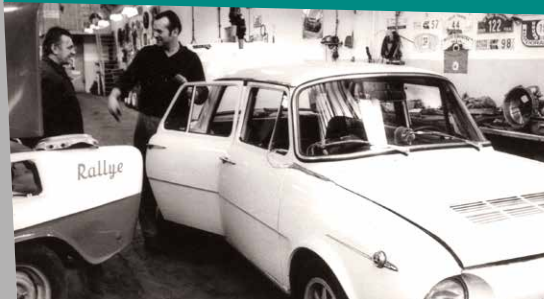


Soutěžní ŠKODA 1100 MB po návratu z Rajdu Polského (1968), kde posádka Horskák / Motal skončila na 3. místě absolutně. Zleva Jiří Motal, Josef Čech, Oldřich Horskák a Milan Žid.

Václav Bobek ml. (syn V. Bobka st.) na okruhu v Brně 1969 v okruhovém voze ŠKODA 1000 MB s náporovým chladičem a odvodem chladičích vzduchu pod vůz. Václav Bobek ml. zvítězil ve třídě do 1 000 cm³.



Dílna, kde se zrodila soutěžní ŠKODA 120 S. Vlevo Václav Bobek st., vpravo Ladislav Knobloch u jednoho z prvních vozů (1971–1974). Náporový chladič se osvědčil, chladič vzduch už se odváděl horem šterbinami ve víku. Motor o objemu 1 172 cm³ měl výkon 61,8 kW.





Jiří Motal a Oldřich Horskák s redaktorem Světa motorů Karlem Beránkem u vozu ŠKODA 120 S na Rallye Vltava 1972. Z 88 posádek dojezo do cíle 28, tato na celkově 5. místě.

To není autokros, ale RAC Rally 1974 a John Haugland s Arildem Antonsenem s vozem ŠKODA 120 S. 190 startujících, 83 v cíli, ŠKODA na 22. místě. V následujícím roce vyhráli John Haugland s Fredem Gallagherem třídu, celkově skončili 15.



Motor Š 720 OHC nedal závodnímu oddělení spát. Zde agregát o objemu 1 500 cm³ zabudovaný do karoserie ŠKODA 1000 MB. Jaroslav Bobek s ním závodí v Havířově (1970). Vibrace ve vysokých rychlostech „odpálily“ zadní okno.

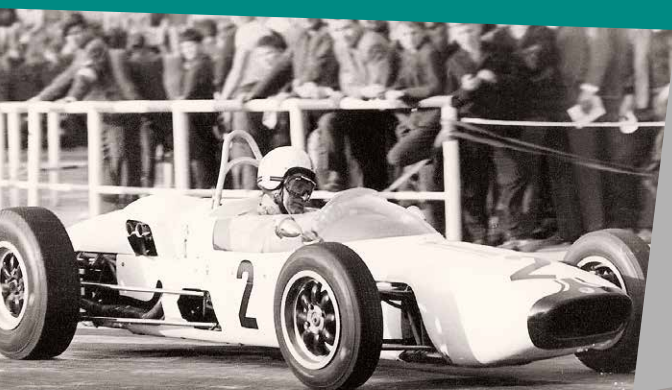


ŠKODA se účastnila mnoha závodů mistrovství Evropy. V roce 1970 obsadila ve své třídě do 1 000 cm³ druhé místo za Fiatem Abarth, před NSU a Saabem. Na snímku vůz ŠKODA 100 na Nürburgringu, v němž se střídali za volantem John Haugland a Jaroslav Bobek. Ten obsadil 3. místo v celkové klasifikaci jezdců.



FORMULE 3

V roce 1964 postavili v AZNP monopost F3 s motorem ŠKODA 1000 MB, který automobilka vystavila i na autosalonu v Bruselu. Vozy v sezonách 1965–1970 úspěšně bojovaly o stupně vítězů jak v mistrovství Československa, tak v poháru zemí východního bloku, který Miroslav Fousek v roce 1968 vyhrál absolutně. Protože FIA zvýšila pro F3 od roku 1971 objem motoru na 1 600 cm³, dostaly se domácí vozy F3 mimo hru. Jeden pak věnovala automobilka Národnímu technickému muzeu.



V pobočném závodě automobilky ve Vrchlabí postavili rovněž monopost F3 nazvaný LUCIA, vyrobeny byly tři. Zde na letišti v Hoškovicích (1967). Litrové motory měly výkon až 60 kW (90 kJ) při 8 600 1/min a dosahovaly rychlosti až 200 km/h. LUCIA měla ovšem odpružení vně vozu.

ŠKODA F3 se poprvé objevila v dubnu 1964, poháněná motorem Š 1000 MB. Díky poznatkům v aerodynamickém tunelu uložili konstruktéři pružiny a tlumiče pérování do karoserie, což byl v kategorii monopostů údajně světový primát. Vznikly čtyři vozy. Václav Bobek st. na ceně Flory Olomouc, 1969.



Autokrosový speciál ŠKODA BUGGY (1971) pro Oldřicha Brunclíka, další legendu tovární stáje. Absolvoval s ním celou sezonu a ve třídě přes 1 000 cm³ si dojel pro titul mistra republiky. Druhý titul v litrové třídě vyhrál Milan Žid. V následující sezoně ale aktivity továrny v této disciplíně skončily.



Do bláta!

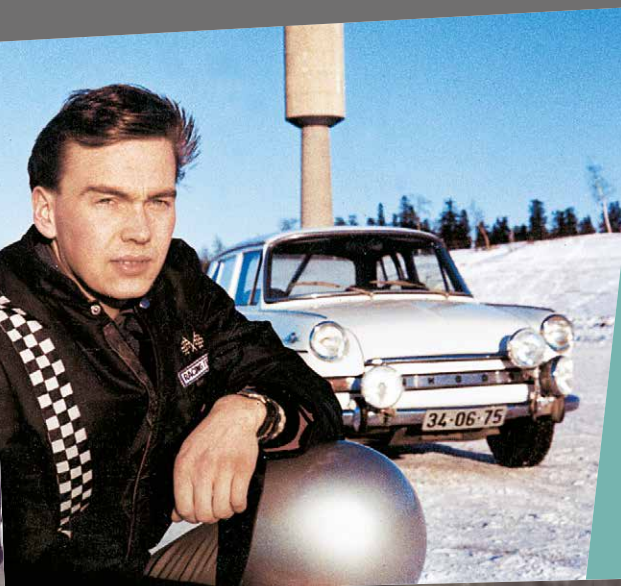
V roce 1969 se v Československu poprvé uskutečnil autokros, v roce 1971 bylo vypsané mistrovství republiky. Automobilka připravila dva stroje s motory 1,0 a 1,1 l. Oba si vedly suverénně v celé sezoně. Tím se angažmá továrny v této disciplíně prakticky naplnilo. Nicméně stála u zrodu československého autokrosu. V budoucnu zabudovali někteří soukromí jezdci motor ŠKODA 720 do svých speciálů, nejúspěšněji Jiří Bartoš, v roce 1990 mistr Evropy.

Formule ŠKODA

V červnu 1970 představila firma Metalex novou národní Formuli ŠKODA s motorem o objemu 1 100 cm³. Automobilka se sice nepodílela na konstrukci ani na výrobě, ale takřka všechny mechanické díly pocházely ze sériového vozu ŠKODA 100. Seriál Formule ŠKODA sehrál svoji roli v domácím závodním sportu, řada později úspěšných jezdců začínala s tímto monopostem. První samostatný závod Formule ŠKODA se jel v květnu 1971 v Mostě, na startu stálo 14 vozů.



V průběhu let 1970–1987 vzniklo v plzeňské firmě Metalex 35 formulí MTX 1-01. Na snímku ve Formuli ŠKODA Jaroslav Bobek, který v sezoně 1972 vyhrál mistrovství republiky.



John Haugland (1946)

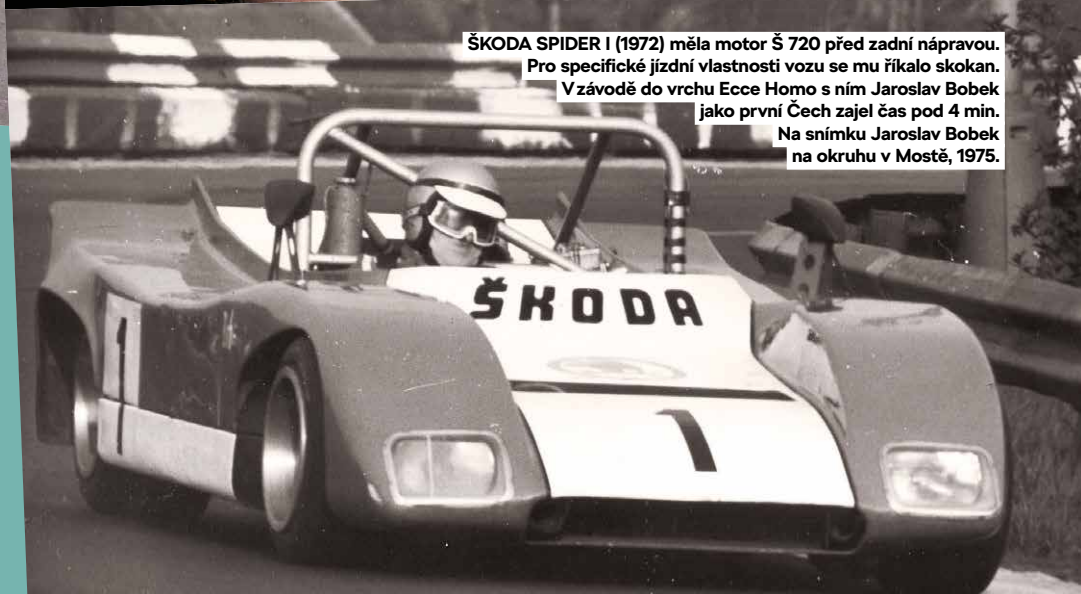
Začal řídit ve čtrnácti letech, v osmnácti získal řidičský průkaz a začal v Norsku objíždět závody na zamrzlých oválech. Nastoupil jako učeďník do technického oddělení dovozce vozů ŠKODA, kde ho objevil servisní technik Karel Švábek. Byla to pro obě strany skvělá spolupráce, která trvala od roku 1968 až do začátku éry favoritu.

John Haugland měl nejprve model OCTAVIA, ale brzy ho vyměnil za sériový vůz ŠKODA 1000 MB. Lehce ho upravil pro skupinu I a začal závodit na zamrzlých norských jezerech. V druhé sezoně už vyhrál, psal se rok 1967.

ŠKODA SPIDER I (1972) měla motor Š 720 před zadní nápravou. Pro specifické jízdní vlastnosti vozu se mu říkalo skokan.

V závodech do vrchu Ecce Homo s ním Jaroslav Bobek jako první Čech zajel čas pod 4 min.

Na snímku Jaroslav Bobek na okruhu v Mostě, 1975.



Sportovní vozy na dálničním přivaděči v Mladé Boleslavi, jaro 1974. Soutěžní ŠKODA 120 S, za ní produkční ŠKODA 110 L Rallye pro začínající jezdce vyráběná od roku 1971, ŠKODA SPIDER I a ŠKODA 110 R Coupé v úpravě pro skupinu prototypů B5.



ÉRA RS ZAČÍNÁ

Po zastavení projektu ŠKODA 720 se mladoboleslavské vozy s maloobjemovým motorem vzadu staly perspektivou na dalších **takřka dvacet let**. Byl to dobrý základ pro automobilový sport.

Čím více vody, sněhu nebo ledu, tím více vynikaly jízdní vlastnosti škodovek s koncepcí „všechno vzadu“.

V březnu 1974 postavili v továrně dva speciály ŠKODA 200 RS a jeden ŠKODA 180 RS. Dostaly společný kód Š 734. Upravené karoserie vycházely z modelu ŠKODA 110 R Coupé, vzadu byl uložen motor Š 720 o objemu 1 997, resp. 1 771 cm³. Představily se v červnu téhož roku. Na startovní rampě ŠKODA 200 RS posádky Oldřich Horský / Jiří Motál.



180+200

Nové předpisy FIA vylučovaly homologaci pouhých tří prototypů. Proto se na jaře 1975 objevil nový sportovní automobil ŠKODA 130 RS, nejprve v závodním provedení. Postavili jej na základě sériového modelu ŠKODA 110 R Coupé a stal se skvělým sportovním nářadím pro příštích osm sezon.



Závodní oddělení, kde se právě rodí soutěžní vozy ŠKODA 1203. Aby mohli převážet závodní vozy, prodloužili v dílně už v roce 1970 sériový valník tím, že ho přeřizli napříč, prodloužili šasi a nastavili spojovací hřídel. Vůz je údajně dodnes v pojiždém stavu.

Splněné naděje

Rallye ŠKODA 1976 vyhráli Václav Blahna s Lubislavem Hlávkou se zbrusu novou stotřicítkou RS v soutěžním provedení. Vůz tak splnil naděje. Odstartovalo 182 posádek z 11 zemí, do cíle jich dojelo 37! ŠKODA 130 RS měla výkon 82,5 kW (112 k) při 7 250 1/min, zrychlení z 0 na 100 km/h za 9 s a k tomu mimořádné jízdní vlastnosti.

ŠKODA SPIDER II, typ 733 postavili v roce 1975, karoserii ladili v aerodynamickém tunelu. Vůz dovezl Jaroslava Bobka k titulu mistr republiky. Téhož roku ale J. Bobek v závodě do vrchu projel cílem, za nímž proti němu couval jiný jezdec. Jaroslav Bobek skončil se zlomenou nohou, vůz to nepřežil.



Tovární jezdci Oldřich Horskák a Jaroslav Bobek se střídali za volantem vozu ŠKODA 130 RS na brněnském okruhu v roce 1977. Vůz absolvoval první vítězný závod mistrovství Evropy cestovních vozů ve třídě do 1 300 cm³.



Oldřich Horskák (1932)

Zkušební jezdec s velkým citem pro techniku, závodil už za vojenské služby v pražské Dukle. V továrním týmu se proslavil za volanty vozů ŠKODA 120 S, ŠKODA 200 RS a ŠKODA 130 RS.

Václav Blahna (1948)

Začal kariéru ještě se stovacítkou S. Vítěz Poháru míru a přátelství 1977 i 1980, vyhrál Rallye ŠKODA 1976, Barum Rallye 1977, Rallye Valašská zima 1983. Mistr republiky 1974, 1975, (ŠKODA 120 S), 1976, 1983, 1987. V Rallye Monte-Carlo 1977 vítěz třídy, na Rallye Acropolis 1979 a 1981 dvakrát celkově 8., což jsou nejlepší výsledky značky v éře ŠKODA 130 RS.

NEJLEPŠÍCH 1 300 KUBÍKŮ

V roce 1977 vypravila ŠKODA svůj tovární tým na Rallye Monte-Carlo. Posádky Václav Blahna / Lubislav Hlávka, Svatopluk Kvaizar / Jiří Kotek a Miloslav Zapadlo / Jiří Motal se stotřícítkami natrénovaly denně 500 kilometrů.



Tým ŠKODA v cíli v Monte Carlu. Vůz startovního čísla 49 je posádka Václav Blahna / Lubislav Hlávka. Vyhráli třídu do 1 300 cm³, v absolutním pořadí dojeli na 12. místě.

John Haugland poprvé startoval za tým ŠKODA v Rally Acropolis 1971. Vozy s motorem vzadu ovládal jako nikdo jiný, značku ŠKODA proslavil v celé Evropě, svoji třídu vyhrával pravidelně, v absolutním hodnocení porážel desítky mnohem silnějších vozů. Třikrát vyhrál Rallye Škoda, třikrát Barum Rallye. Ještě s favoritem vyhrál Ulster Rally 1989. Kariéru ukončil v roce 1990.



Rallye Monte-Carlo 1977 a pohled na servis během přestávky. Automobilka se vydala na nejstarší soutěž, aby o sobě dala vědět. Nový model ŠKODA 120 byl na trhu teprve od roku 1976 a na jeho úspěšném exportu velmi záleželo. Byl to jeden z tehdy nemnoha zdrojů tvrdé měny.



Skvělý úspěch

Do soutěže odstartovalo 198 posádek, v cíli jich klasifikovali 45, mezi nimi dvě Š 130 RS. Vítězství ve třídě a celkově 12. místo patřilo Blahnovi s Hlávkou, druzí ve třídě a 15. celkově dojeli Zapadlo / Motal. Skvělý úspěch vozu s motorem OHV o objemu pouhých 1 300 cm³ a jen 4stupňovou převodovkou. ŠKODA 130 RS neměla ve své třídě v Evropě konkurenci. Za všechny výsledky ještě Rally Acropolis, součást seriálu MS značek. Miloslav Zapadlo s Jiřím Motalem si v roce 1978 dojeli pro 9., Václav Blahna se spolujezdcí Jiřím Motalem (1979) a Václavem Schovánkem (1981) dokonce pro 8. místo v absolutní klasifikaci.

Jedním z vrcholů éry stotřícítek se stal titul Mistr Evropy značek v závodech na okruhu v roce 1981, který získala posádka Zdeněk Vojtěch / Břetislav Enge / Jan Šenkýř / Václav Bervid, doplněná soukromými posádkami Josef Michl / Petr Martinovský / Oldřich Vaniček a Josef Sivík / Adolf Fešárek.

ŠKODA 738 byl studijní typ (1978) původně s motorem Š 720 OHC o objemu 1,8 l, později s celohliníkovým motorem z prototypu ŠKODA 760 2x OHC 1,6 l. Do závodů byl nasazován jen dva roky.

Břetislav Enge (1950–2020), Zdeněk Vojtěch (1951–1998)

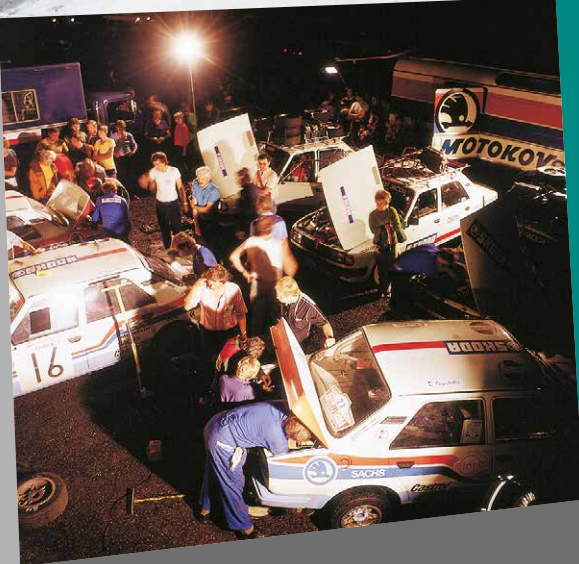
Na titulu Mistr Evropy 1981 pro značku ŠKODA v závodech cestovních vozů na okruzích se podílelo více jezdců, ti dva byli hlavními aktéry. Enge začal se soutěžením, záhy ale přešel na okruhové závody. Byl znám spolehlivostí a prakticky stejnými časy na kolo po celý závod. V roce 1979 obsadil 2. místo v divizi I ME cestovních vozů. Později se stal několikrát mistrem ČR.

Vojtěch se v roce 1976 stal mistrem republiky v závodech do vrchu. V roce 1979 obsadil s Engem 2. místo v divizi I ME, v roce 1980 v této divizi vyhrál spolu s Josefem Michlem a Petrem Samohýlem. I pro Vojtěcha byl titul v ME 1981 vrcholem kariéry. Zahynul při dopravní nehodě.



Mistrovství Evropy 1980, závod v sicilské Perguse, pro Zdeňka Vojtěcha a Břetislava Engeho vítězství ve třídě a 5. místo absolutně.

Typický obrázek ze závodů Poháru míru a přátelství 1981. Všichni na ladách stíhají jediný vůz ŠKODA 120 L Petra Samohýla. Honí, ale nedohoní.



Noční zázemí továrního týmu při Rallye ŠKODA 1985. ŠKODA 130 LR č. 21 je posádky Jiří Urban / Jiří Klíma, která skončila na 7. místě, další ŠKODA 130 LR s č. 19 posádky Gerhard Kalnay / Günter Tazreiter dojelela osmá.

Labuť píseň

Homologace vozu ŠKODA 130 RS skončila v roce 1983. Vystřídala ji ŠKODA 130 LR v karoserii sériového sedanu. Ač vůz už nevypadal tak jedovatě, s předchůdcem si nezahládal. Za všechny úspěchy Rallye Acropolis 1985, kdy Křeček s Motlem dojeli na celkově 13. místě, ač startovali s číslem 56 a na rychlostních zkouškách museli předjet dva i tři soupeře. Na voze se měnily jen pneumatiky a brzdové destičky. A ještě jednu věc nevídaná: v soutěži mistrovství Evropy Boucles de Spa 1986 skončila tato posádka celkově na 2. místě a vyhrála třídu B 2 000 cm³. Lepší byl jen Ford Sierra 4×4!



ŠKODA RAPID 130 R/H absolvovala v letech 1987–1989 Vevedol Cup, seriál vytrvalostních závodů na Nürburgringu. V závodě na 24 hodin se střídali Petr Samohýl, německý prodejce vozů ŠKODA Willi Obermann a Svatopluk Kvaizar.

ŠKODA FAVORIT

Řešení s motorem a pohonem vzadu se přežilo, na řadě byl model ŠKODA FAVORIT, představený na podzim 1987.

Vlastní správnou cestou

Automobilka jako jediná ze všech zemí za železnou oponou šla vlastní cestou a zvolila moderní koncepci „všechno vpředu“. V karoserii od Bertoneho patřil vůz ve své třídě k nejlepším. V té chvíli nikdo nemohl ani tušit, že FAVORIT zajistí značce ŠKODA skvělou budoucnost. ŠKODA se vydala správnou cestou. Na správnou cestu se vydala i celá občanská společnost. Sametová revoluce v listopadu 1989 ukončila marné socialistické pokusnictví. Do automobilky vstoupil v roce 1991 koncern VW, což znamenalo i profesionální přístup ke sportu. Na tom, že vozy ŠKODA nadále opanují svoji třídu i na světových soutěžích, se nic nezměnilo. Nejlepším důkazem se stala čtyři vítězství v řadě Pavla Sibery s Petrem Grossem na Rallye Monte-Carlo v letech 1991–1994. Novinkou roku 1993 byla soutěžní Formule 2 pro mistrovství světa, v níž startovaly vozy s jednou poháněnou nápravou a atmosférickým motorem do objemu 2 000 cm³. ŠKODA vstoupila do mistrovství s favority o objemu jen 1,3 l. Průběh byl dramatický a výsledek skvělý: druhé místo.



Soutěžní zahraniční premiéra favoritu se odehrála v srpnu 1989 na Rallye tisíce jezer. 180 vozů na startu, 60 v cíli. FAVORIT posádky Kalevi Aho / Miko Hakala skončil na celkové 25. místě, Ladislav Křeček s Bořivojem Motlem byli 36.



V roce 1994 sbíraly vozy ŠKODA FAVORIT body v Rallye Austrálie. Vítězství ve třídě a celkové 13. místo pro Pavla Sibery s Petrem Grossem.



V roce 1990 se ve Veedol Cupu objevil vůz ŠKODA FAVORIT opět ve skupině H. Pod kapotou motor OHV 1,5 l s 6st. převodovkou. V závodech na 24 hodin znovu vyhráli Petr Samohýl, Willi Obermann a Svatopluk Kvaizer třídu do 1,6 l.

Podle plánu

Rok 1994 a jediný cíl: zvítězit ve světovém poháru F2. Že měly vozy FAVORIT menší objem, nižší výkon? Všechno šlo podle plánu. V Rally Acropolis, která ničí vozy jako málokterá soutěž, obsadily obě posádky Emil Triner / Jiří Klíma a Pavel Sibera / Petr Gross první dvě místa ve skupině a skončily v první desítce absolutně. ŠKODA postoupila do vedení šampionátu a místo už nepustila. Vítězství značky ve Světovém poháru FIA bylo skvělým úspěchem v závěru výroby vozu FAVORIT. Na řadě byla ŠKODA FELICIA, představila se v září 1994.



Historické vítězství značky ve FIA Manufacturers Cupu 1994. Stoje zleva jezdci Emil Triner, Vladimír Berger, Jindřich Štolfa, Pavel Sibera, kličející spolujezdci Jiří Klíma, Pavel Štanc, Miroslav Fanta, Petr Gross.

Pavel Sibera s Petrem Grosseem na Rallye Monte-Carlo 1991 skončili první ve třídě, celkově 25. ze 75 klasifikovaných. 100 posádek soutěž nedokončilo.



FAVORIT byl i vynikající výkonnostní náčiní. Začínala s ním i pozdější tovární posádka Jaroslav Starý / Miroslav Šlambora.



Pavel Sibera (1962)

Začal jezdit motocyklové soutěže, ale rychle přešel na čtyři kola. Vystřídal soutěžní vozy ŠKODA od modelu 120 LS po OCTAVIA WRC. Už to vypovídá o jeho jezdeckých schopnostech. Spolehlivým spolujezdcem mu byl Gross. Sibera měl lív podíl na vítězství značky ŠKODA ve Světovém poháru F2 1994. S vozem ŠKODA OCTAVIA Kit Car vybojoval v roce 1999 titul vicemistra Evropy ve F2. Celkem třikrát se probojoval do první desítky absolutního pořadí v soutěžích MS.

NA OKRUŽÍCH I DO VRCHU

Vozy značky ŠKODA se v druhé polovině 90. let účastnily mnoha závodů a soutěží po celém světě. Na blízku už byl šampionát WRC.

ŠKODA FELICIA KIT CAR

Do světového šampionátu 1995 nastoupila ŠKODA FELICIA Kit Car, postavená podle nových předpisů pro Formuli 2. Dovoľovaly větší úpravy, „kitová“ auta byla rychlejší, měla vyšší výkon, výkonnější brzdy, lepší jízdní vlastnosti. Na suchém asfaltu mohla konkurovat i vozům s pohonem všech kol. ŠKODA nasazovala vůz jak s motorem 1 300 cm³, tak s objemem 1 500 cm³, o rok později 1 600 cm³. Sezónu zakončila třetím místem, solidní umístění vzhledem k syrovosti vozu.

Poslední dějství šampionátu 1996 se tradičně odehrálo na RAC Rally. S vozem FELICIA nastoupil bývalý mistr světa Stig Blomqvist. Jel jako za mlada, suverénně zvítězil ve Formuli 2 a po skvělém výkonu obsadil celkové 3. místo. Sezóna skončila, ŠKODA na třetím místě za Seatem a Renaultem. Světový šampionát 1997 zahájil mladoboleslavský tým skvěle. V lednové Rallye Monte-Carlo škodovky v kategorii F 2 kralovaly, Triner zvítězil, Sibera byl druhý, v absolutním pořadí skončili na 11. a 12. místě. Celkově se značce dařilo, i když se už připravoval zcela nový model. Druhé místo v závěru šampionátu bylo rozhodně úspěchem.



ŠKODA FELICIA Kit Car na Rally Acropolis
1995 a skvělé 8. místo pro posádku
Pavel Sibera / Petr Gross.

ŠKODA PICK UP

Závodění je lákavé, ale drahé hobby. Myšlenku na cenově přijatelný vůz uskutečnil prodejce vozů ŠKODA Ota Zenkl. Jako základ použil model ŠKODA PICK UP. Důkazem úspěchu je deset závodních sezón, ta první v roce 1996.



ŠKODA zaznamenala v roce 1996 skvělé výsledky v Rally New Zealand (Emil Triner a Pavel Štanc, vítězové třídy), v Rally Australia excelovali Pavel Sibera s Petrem Grossem (vítězové třídy). Senzací se stalo 3. místo Stiga Blomqvista s Bennym Melanderem v celkovém hodnocení RAC Rally 1996 (na snímku).

OCTAVIA CUP

Ohlas pickupů inspiroval závody vozů ŠKODA OCTAVIA na okruzích. V roce 1997 se zrodil Česká pojíšťovna ŠKODA OCTAVIA Cup. Byl hodnocen jako nejlepší seriál okruhových závodů v České republice. Po krátké přestávce se v roce 2017 rozjel seriál závodů znovu, tentokrát jako čistý OCTAVIA Cup. Na jeho přitažlivosti se nic nezměnilo.



Kvalita soubojů a ohlas mezi diváky i v médiích překonaly očekávání obou partnerů. Během třinácti ročníků se za volanty vystřídal řada závodníků i známých osobností.

Maratonské soutěže

V roce 1993 se uskutečnila repríza soutěže Londýn–Sydney 1968 bez doprovodných vozidel. Karel Šimek s Otou Landeckým jeli s vozem ŠKODA 1000 MB, skončili na 75. místě, Jiří Šedivý s Jiřím Kotkem na 77. místě ze 105 startujících. Po dvou letech vyrazili veteráni na trať Londýn–Mexiko. Nejlépe si vedli Karel Šimek s Otou Měřinským na 39. místě z více než stovky účastníků. V roce 1998 proběhl Štít Afriky, měřící 12 000 km. Karel Šimek s Otou Kramářem se Š 1000 MB dojeli v polovině pole. Vyvrcholením maratonů byl ročník 2000, který se jel z Londýna do Sydney, dlouhý 16 000 km. Tentokrát startovali Jiří Šedivý / Jiří Kotek, dojeli na 26. místě, nově Josef Michl / Marek Šimik, celkově na 39. místě. Během 34 dnů absolvovali 59 rychlostních zkoušek.

Pod kapotou měly pickupy motory 1,3, později 1,5 l. Celkem vzniklo 25 závodních vozů, které startovaly na okruzích i do vrchu. Bylo to chytré řešení, a jak vidno, za málo peněz hodně muziky.



V roce 1997 se jelo z Panamy na Aljašku. Čeští jezdci využili zkušeností, Jiří Šedivý s Jiřím Kotkem skončili na výborném 19. místě, ve třetí desítce se umístili Ota Kramář a Ota Landecký.

ŠKODA OCTAVIA WRC

V roce 1997 vypsal Mezinárodní automobilová federace FIA technické specifikace pro World Rally Car (WRC). Začala vznikat ŠKODA OCTAVIA WRC s dvacetivrtolovým přeplňovaným čtyřválcem 2 l a pohonem všech kol.

Podzim 1998 a v závodním oddělení se rodí ŠKODA OCTAVIA WRC.



První testovací kilometry.



První seznámení

Při Rallye Monte-Carlo 1999 a Portugalské Rally ještě zlobila elektronika. V Řecku v Rally Acropolis překonaly oba vozy ŠKODA nástrahy tratě, Armin Schwarz skončil v absolutním pořadí na 12. místě, Emil Triner jen o místo dál. Na poslední soutěži šampionátu, britské Network Q Rally, přijel Bruno Thiry do cíle na skvělém čtvrtém místě.

Na Safari!

Vrcholem sezony pro tým ŠKODA se stala Rally Safari. Africká premiéra vyšla, Schwarz dojel do cíle v Nairobi jako sedmý, na osmém místě dojel Luis Climent. Na asfaltové Katalánské rally vyhrála OCTAVIA WRC poprvé rychlostní zkoušku. Speciály měly formu, A. Schwarz to potvrdil 5. místem v Rally Acropolis. V roce 2000 absolvovala ŠKODA OCTAVIA WRC český národní šampionát s mladým Romanem Krestou za volantem. Titul mistra ČR vybojoval v poslední soutěži.

Rally Portugal 2000 a známý skok u obce Fafé. Armin Schwarz tady se spolujezdcem Manfredem Hiemerem pospíchali pro 8. místo a bod. Snímek skoku obletěl svět. „Byl to hodně, hodně dlouhý let...“ vzpomínal Hiemer.

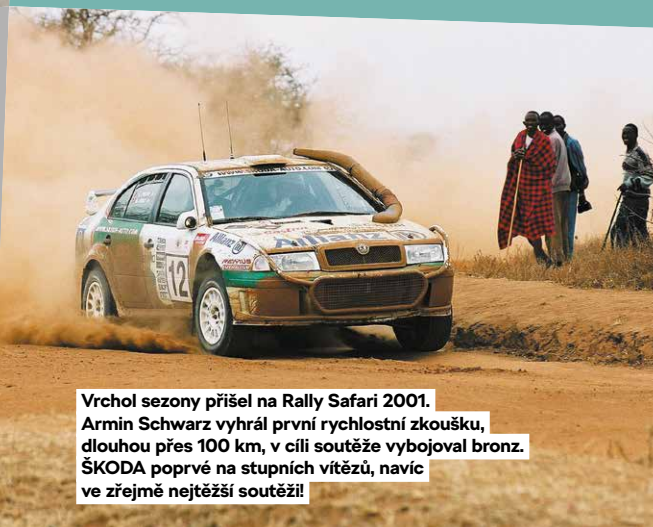


Rok 2001

Pro sezону 2001 se k Arminu Schwarzovi s Manfredem Hiemerem přidala posádka Bruno Thiry / Stéphane Prévot. Vypravili se v lednu na RMC. Čtvrté místo znamenalo první tři body pro Schwarze, ŠKODA získala první čtyři body. Thiry dokončil soutěž na osmém místě, tým byl spokojen. Další body připsal Schwarz do klasifikace jezdců i hodnocení značek v závěru sezony v Británii svým 5. místem. ŠKODA obsadila v MS značek 5. místo. V domácím mistrovství obhájil Kresta s vozem OCTAVIA WRC loňský titul, tentokrát nekompromisně, už dvě soutěže před závěrem seriálu.



To, co se přihodilo na Rally Argentina 2001, motoristický svět ještě nezažil. Na vozy čekající před časovou kontrolou se převrátila hasičská cisterna, jejíž řidič nezvládl řízení a zdemoloval obě škodovky. Vážně zraněn byl manažer Jens Pohlmann, posádky vyvázly bez úhony.



Vrchol sezony přišel na Rally Safari 2001. Armin Schwarz vyhrál první rychlostní zkoušku, dlouhou přes 100 km, v cíli soutěže vybojoval bronz. ŠKODA poprvé na stupních vítězů, navíc ve zřejmě nejtěžší soutěži!

Dvě ženy

Pro MS 2002 angažovala ŠKODA Fina Toni Gardemeistera a zkušeného Švéda Kennetha Erikssona. Ve třetím kroze se měli střídát Roman Kresta a mistr světa z roku 1984 Švéd Stig Blomqvist. ŠKODA se stala jediným továrním týmem, v němž jako navigátorky usedaly dvě ženy, Tina Thörner (s Erikssonem) a Anna Goni (s Blomqvistem). První body si tým připsal až v Argentině za 5. (Gardemeister) a 6. místo (Eriksson).

Armin Schwarz (1963)

Objevil se v Československu na Rallye ŠKODA a Barum Rallye 1986. V roce 1988 startoval poprvé v MS. O rok později se stal smluvním jezdcem týmu ŠKODA Motorsport. Velkou měrou se během následujících tří sezon zasloužil o vývoj modelu OCTAVIA WRC. Je znám nejen svými jezdeckými výkony, ale i jako vynikající testovací řidič. V roce 2001 přivedl na Safari Rally značku ŠKODA poprvé na stupně vítězů v soutěži mistrovství světa nejvyšší kategorie WRC.

Dodnes největší úspěch značky ŠKODA ve světovém šampionátu WRC, jistě i jeden z největších úspěchů posádky Armin Schwarz / Manfred Hiemer.





ŠKODA FABIA WRC
se představila na
ženevském autosalonu
2003, v polovině roku
měla premiéru na
Deutschland Rally.

ŠKODA FABIA

S modelem OCTAVIA nasbíral ŠKODA Motorsport zkušenosti, na řadu přišla FABIA WRC, kompaktnější, lehčí, tedy s většími ambicemi.

Nesmazatelný Colin

Během dvou a půl sezony dosáhly posádky vozů FABIA WRC jen na několik šestých míst, do paměti fanoušků se ale nesmazatelně zapsal Colin McRae heroickým bojem o stupně vítězů na Rallye Australia 2005. Technika ale na konkurenci nestačila. Tým byl rozpuštěn, vozy prodány soukromým jezdcům s příslibem technické pomoci. Domácí posádka Jan Kopecký / Filip Schovánek pak dosáhla na 5. místo na Rallye Catalunya 2006, pátá skončila na Deutschland Rally 2007.



Toni Gardemeister a Paavo Lukander na Rallye Australia 2003. Gardemeister dostal cenu Hvězda soutěže, protože ji odřídil jednou rukou, druhou měl zlomenou.

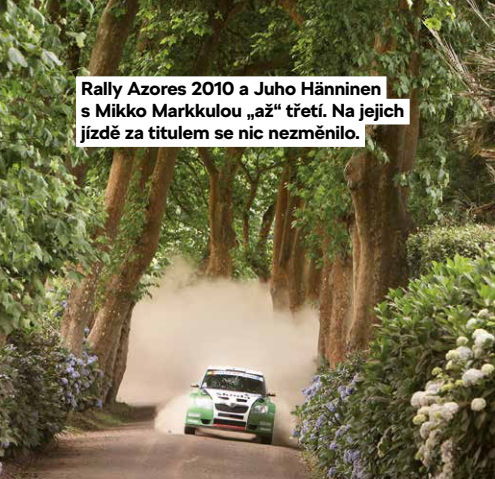


Rallye Monte-Carlo 2009 a výborná premiéra vozu ŠKODA FABIA Super 2000. Při prvním startu skončila posádka Jan Kopecký / Petr Starý těsně pod stupni vítězů. Na snímku jejich vůz o přestávce v péči mechaniků.

FABIA Super 2000 IRC

Od roku 2006 byl vypsán nový seriál soutěží Intercontinental Rally Challenge (IRC). ŠKODA FABIA Super 2000 se na firemním polygonu rozjela 14. ledna 2008. Následoval rok tvrdé práce, testů a ladění. Premiéra vozu se odehrála na Rallye Monte-Carlo 2009. Se dvěma vozy startovali Jan Kopecký s Petrem Starým a Juho Hänninen s Mikko Markkulou. Česká posádka dojela čtvrtá, Finové havarovali. Ve své první sezoně skončily posádky na celkovém 2. a 6. místě.

Rally Azores 2010 a Juho Hänninen s Mikko Markkulou „až“ třetí. Na jejich jzdě za titulem se nic nezměnilo.



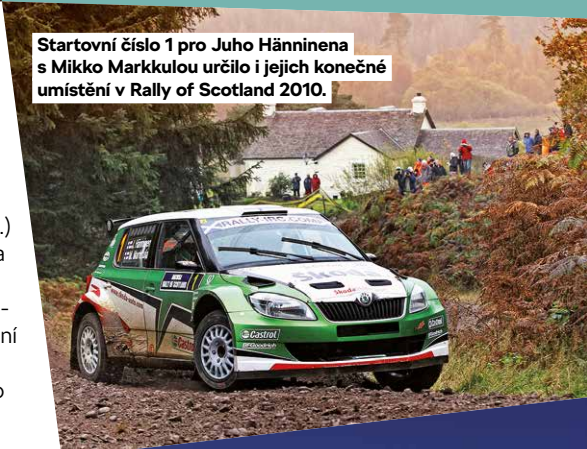
Odvážná čtyřka

V roce 2010 na Rallye Monte-Carlo startovaly už čtyři vozy FABIA, v cíli obsadily 2., 3., 5. a 6. místo. Na třetím podniku, jímž byla Rally Argentina, oslavila ŠKODA hatrick díky Hänninenovi, Wilksovi a Kopeckému! Ne dost na tom, stupně vítězů jen pro sebe měla ŠKODA také v Belgii a v České republice, kde startovalo v IRC 27 soutěžních posádek. Do kompletního seriálu zbývaly ještě tři soutěže, když ŠKODA už měla titul značek. V Rally Sanremo si dvě soutěže před koncem zajistili titul IRC v hodnocení posádek i Hänninen s Markkulou. Kopecký se Starým skončili druzí. Lepší to být nemohlo.

Těžká obhajoba

Obhájit vítězství je těžší než vyhrát poprvé. Na některých podnicích se v roce 2011 sešlo i více než 110 posádek s vozy IRC. Na Kanárských ostrovech zvítězil Hänninen, na 2. místě dojel Kopecký. Značka sbírala body také na Korsice (2., 3. místo), na Jaltě (1., 3., 4.) i v Belgii (1., 2., 5., 6.). Za hatrickem jel tým na Azorské ostrovy. Druhý hatrick pro značku se odehrál na Barum Rally. Předposlední soutěž ve Skotsku rozhodla o titulu. V cíli poslední Rallye Cyprus dosáhl na individuální trofej Andreas Mikkelsen, který porazil Kopeckého o 1,5 bodu. ŠKODA obhájila oba tituly.

Startovní číslo 1 pro Juho Hänninena s Mikko Markkulou určilo i jejich konečné umístění v Rally of Scotland 2010.



Cyprus Rally 2011, posádka Andreas Mikkelsen / Ola Fløene a FABIA Super 2000 si jedou pro vítězství.



Premiéra sezony na Rallye Monte-Carlo 2011 nevyšla podle plánu, soubroje rozhodla změna počasí a volba pneumatik. Freddy Loix s Frédéricem Miclottem skončili druzí, další jezdci týmu ŠKODA dojeleli na 6., 7., 8. a 11. místě. Kdo by před lety nebyl nadšený z druhého místa?



ŠKODA FABIA SUPER 2000 SWRC

Od sezony 2010 bylo vypsanó i mistrovství světa jezdců na vozech S 2000 jako šampionát SWRC. V sezoně 2011 měla ŠKODA své želízko v ohni.



**Rally Yalta 2011
a 1., 3., 4., 7., 8., 9. místo
pro značku ŠKODA.
Jan Kopecký s Petrem
Starým si jedou pro
bronzovou medaili.**

Nový tým

Vznikl tým Red Bull ŠKODA, v němž startovali Juho Hänninen s Mikko Markkulou a Hermann Gassner jr. s Katharinou Wüstenhagenovou. Hänninen se angažoval přednostně v mistrovství světa SRWC, pokud termíny nekolidovaly, pak i v IRC. V MS to byl napínavý souboj. Soutěžilo se nejen v Evropě, ale také v Mexiku a Jordánsku. Rozhodla až poslední Rally Catalunya. Se 133 body si pohár přidali do sbírky Hänninen s M. Markkulou. Radovala se také ŠKODA, když získala poprvé v historii titul mistr světa!

Sbírání titulů

Seriál IRC vstoupil v roce 2012 do svého posledního ročníku, v němž si ŠKODA Motorsport předvezval tři jezdecké tituly v ICR, v mistrovství Evropy a v mistrovství ČR, čtvrtý titul chtěla ŠKODA v mistrovství značek. IRC zahájila Rally Azores, kde vyhrál úřadující mistr Mikkelsen, druhý dojel Hänninen, čtvrtý skončil Sepp Wiegand startující za ŠKODA AUTO Deutschland. Další double byl na řadě na Kanárských ostrovech, kde se těšil z prvního místa Kopecký, druhý byl Mikkelsen. V Chorvatsku vyhrál Hänninen, bezpečně vedl v IRC. Podobně si vedli Hänninen s Markkulou v Belgii, kde porazili sedminásobného vítěze Rally Ypres Freddyho Loixe s vozem Peugeot. Na Madeiře si J. Hänninen vybral svoji porci smůly, když i vinou dvou defektů pneumatiky skončil na sedmém místě. Na Barum Rally Zlín ovšem vyhrál a stal se dvě soutěže před koncem šampionátu mistrem IRC 2012. Proto ŠKODA Motorsport nasadil do Polska jedenadvacetiletého Fina Esapekku Lappiho s navigátorem Janne Fermem. Svoji premiéru proměnili ve zlato. V poslední Rally Sanremo skončil Kopecký druhý, Hänninen po nehodě odstoupil.



Vznášet se je tak snadné! ŠKODA FABIA s Freddy Loixem a Frédéricem Miclottem skončila v Rally Ypres 2011 na prvním místě.

V Irské rally slavila ŠKODA FABIA hattrick, v cíli bylo pořadí Juho Hänninen, Andreas Mikkelsen, Jan Kopecký (na snímku).





Rally Český Krumlov a Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem si jedou pro zlatý věnec. V Hustopečích to posádka zopakovala, stejně jako v konečném účtování sezony.

Na snímku Lappi s Fermem vyhráli soutěž na Novém Zélandu Asijsko-pacifického šampionátu APRC. V červnu se na soutěži v Nové Kaledonii vyznamenali místní Gaurav Gill / Glen Macneall, kteří v Malajsii úspěch zopakovali. ŠKODA tak získala titul, stejně jako Gill s Macneallem.



Rally Azores 2013 vyhrála posádka Jan Kopecký / Pavel Dresler. Vrátili se se zlatým věncem a upevnili si postavení v evropském šampionátu. Po soutěži na Korsice (na snímku) se posádka druhým místem soupeřům vzdalovala. Kopecký završil sezonu číslem 222. Tolik domácích, evropských a světových soutěží dosud absolvoval.



Kam přijeli, tam vyhráli

Roku 2013 startovali s vozem FABIA Lappi / Ferm, nasazení byli rovněž Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem. Důležitá novinka: v roce 2013 se šampionát IRC spojil s mistrovstvím Evropy a došlo k vytvoření jednoho kontinentálního seriálu – ERC. A už to jelo: Nejprve rakouská Jänner Rally, kterou česká dvojice vyhrála. Na Kanárských ostrovech zvítězil potřetí Kopecký. Na Portugalské rally si Finové spravili chuť, posádka vedla od první rychlostní zkoušky a dojele první. Na Barum Rally vyhráli Kopecký s Dreslerem všech devět rychlostních zkoušek. V Polsku skončili třetí. Ještě před soutěží v Chorvatsku už dosáhli na titul mistrů Evropy. Kam přijeli, tam zpravidla vítězili. Zpráva pro budoucnost: ŠKODA Motorsport oznámil, že v roce 2015 vyjede ŠKODA FABIA R5.

ŠKODA FABIA R5

Zatím poslední kapitola motoristického sportu pod značkou ŠKODA se jmenuje FABIA R5. Její historie se začala psát v roce 2014.

Nová Kaledonie už je na značku ŠKODA zvyklá, i na to, že si tam posádky jezdí pro pohár za první místo. Češi vyhráli, na druhém místě byla rovněž ŠKODA FABIA. Gaurava Gilla s Glenem Macneallem.



Nový úkol

Posádka Kopecký / Dresler došla v roce 2014 nový úkol. Mistrři Evropy se pokusí vyhrát asijsko-pacifický šampionát APRC, dosud ovládaný prakticky jen místními jezdci. Češi ale v šesti soutěžích na Novém Zélandu, v Nové Kaledonii, v Austrálii, Malajsií, Japonsku a Číně nasbírali 190 bodů a vyhráli mistrovství APRC o 72 bodů.

Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem si v Asii užili cestování i úspěchů. Zde na poslední soutěži seriálu APRC v Číně, druhé místo a celkové vítězství s drtivou převahou.



Premiéra v Krumlově

Mezinárodní automobilová federace FIA zavedla v roce 2012 novou soutěžní třídu R5, která nahradila třídu Super 2000. Smyslem bylo zlevnit, tedy zpřístupnit soutěžní sport širšímu počtu zájemců. ŠKODA v sezoně 2015 nasadila speciál FABIA R5. Kopecký s Dreslerem si premiéru odbyli v Českém Krumlově. Postupně vyhráli pět domácích soutěží po sobě, tedy další titul mistrů ČR. Totéž se jim povedlo v roce 2016. Výzvou se stala účast v mistrovství světa. Tady se zase předpokládalo, že v hodnocení značek nedá ŠKODA nikomu šanci. Byl to správný předpoklad, který se naplnil. Ze 14 soutěží jich vyhrála 10.

Díky čtyřem vyhraným soutěžím se ŠKODA stala šampionem WRC2, Esapekka Lappi s Jannem Fermem vyhráli v Polsku (na snímku) a ve Finsku, v hodnocení posádek skončili na třetím místě.



Deset a třináct

Nenudí vás to? Tak pojďme do sezony 2017. V průběhu šampionátu WRC2 se nedělo nic nového – 13 soutěží, desetkrát vyhrála ŠKODA FABIA R5, čtyřikrát vystoupili na nejvyšší stupínek Pontus Tidemand s Jonase Andersonem. Psát historii WRC2 na psacím stroji, pomohl by kopírovací papír. Bez něj zkusíme sezonu 2018 rozepsat. Tradičně třináct soutěží, tentokrát jedenáctkrát ŠKODA FABIA R5 na nejvyšším stupni vítězů.

Pontus Tidemand / Emil Axelsson při skoku vysoko-dalekém na Rally Portugal 2017. Odhadnete tu výšku?



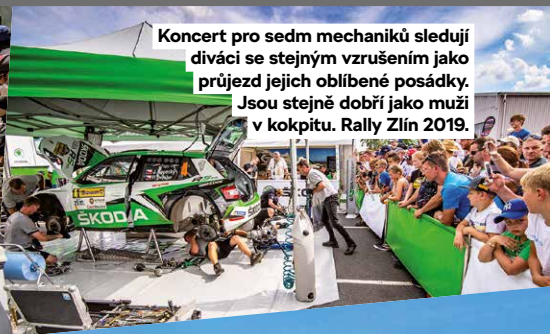
Dvě skupiny

Sezona 2019 přinesla rozdělení soutěžního mistrovství světa formule R5 do dvou skupin. FIA nově vypsal WRC2 Pro vyhrazenou automobilovým výrobcům, zatímco ve WRC3 startovaly soukromé týmy. A byl to neúspěšnější rok v historii ŠKODA Motorsport. Finové Kalle Rovanperä a Jonne Halttunen vyhráli tituly mistrů světa v kategorii WRC2 Pro. Spolu s výsledky Jana Kopeckého a jeho spolujezdců Pavla Dreslera a Jana Hlouška vybojovala ŠKODA mistrovský titul v hodnocení výrobců. Zákaznická posádka ŠKODA Francouzů Pierre-Louis Loubet / Vincent Landais triumfovala v kategorii WRC2. Další mistrovský titul FIA vyhráli jezdci s vozem FABIA R5 v evropském šampionátu ERC, juniorském mistrovství Evropy FIA ERC1, africkém mistrovství ARC a středo- a severoamerickém mistrovství NACAM. Další zákaznické týmy ŠKODA zvítězily ve 23 národních šampionátech.

Ať sedí za volantem, kdo chce, připsuje si ŠKODA body, nejčastěji za první místo. Jako na Rally Portugal 2019, kde vyhráli Kalle Rovanperä s Jonne Halttunenem.



Koncert pro sedm mechaniků sledují diváci se stejným vzrušením jako průjezd jejich oblíbené posádky. Jsou stejně dobří jako muži v kokpitu. Rally Zlín 2019.



Jan Kopecký (1982)

V šestnácti se stal vicemistrem v mezinárodním motokárovém mistrovství ČR. Se značkou ŠKODA začal v závodech pick-upů. V průběhu let se jako člen týmu ŠKODA Motorsport stal jeho nejúspěšnějším soutěžním jezdce s nejdelší kariérou v novodobé historii. Jan Kopecký startoval na všech kontinentech, kde se rally jezdí, a vždy na špičce. S dlouholetým kopilotem Pavlem Dreslerem se jako první čeští jezdci stali mistry světa v rally sportu v kategorii WRC2, v jejich případě s vozem ŠKODA FABIA R5.

Rok 2018: Pětkrát vyhráli Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem, třikrát Pontus Tidemand. Za zmínku stojí dodat, že se původně s Janem Kopeckým pro seriál vůbec nepočítalo. Pak dostal nabídku jet Monte-Carlo. Vyhrál, ale o dalším startu se dále uvažovalo. Povolán byl nakonec i na Korsiku, a opět vyhrál.



Doma si dali Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem repete. Pět startů, pět vítězství, v období 2014–2018 zajeli celkem 23 vítězných domácích soutěží v řadě. To je pro soupeře hořká pilulka.



Kdo porazí značku ŠKODA?

Zatím jen covid-19, který zasáhl celý svět. Mnoho plánovaných soutěží v České republice i po celém světě muselo být v sezoně 2020 zrušeno. V kalendáři WRC/WRC2/WRC3 jich zrušili 10, zbylo sedm, započítávalo se šest. V celkovém hodnocení sezony 2020 WRC2 skončila posádka Pontus Tidemand / Patrik Barth se 108 body na druhém místě, o 4 body za dvojici Mads Østberg / Torstein Eriksen.

