

Škoda 1100 OHC (1957): Krásný sen o Le Mans

- › **Závodní speciál Škoda 1100 OHC patří k hlavním milníkům 120letého angažmá mladoboleslavské automobilky v motoristickém sportu**
- › **Dynamické tvary, lehká konstrukce, litrový výkon 85 k a rychlostní maximum 200 km/h dokládají schopnosti konstruktérů automobilky Škoda**
- › **Jeden ze dvou vyrobených a dochovaných exemplářů otevřeného závodního vozu Škoda 1100 OHC je ozdobou sbírky Škoda Muzea**

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Na sklonku roku 1957 dospěla do finále stavba závodního vozu Škoda 1100 OHC. Automobil s interním typovým označením 968 byl určený původně pro vytrvalostní závody na okruzích. Nejprve vznikly dva otevřené vozy, na něž v roce 1959 navázala dvě kupé. Červený otevřený speciál je možné obdivovat ve sbírkách Škoda Muzea v Mladé Boleslavi.

Vývoj dvoumístného sportovního automobilu začal na jaře roku 1956 se zřejmou snahou navázat na první a dosud jedinou účast vozů Škoda v prestižním klání 24h Le Mans v roce 1950. Na rozdíl od předchozích typů Škoda Sport a Super Sport, používajících upravený robustní podvozek sériového modelu Škoda 1101, tvořil základ speciálu 1100 OHC prostorový rám svařený z tenkostěnných ocelových trubek. K vynikajícím jízdním vlastnostem přispívalo takřka ideální rozložení hmotnosti na nápravy, u vozu s řidičem vážícím 75 kg v poměru 49,7:50,3 % ve prospěch poháněné zadní nápravy. Spojka, pětistupňová převodovka i rozvodovka byly soustředěny vzadu, kde tvořily jediný montážní celek.

Raritní vůz Škoda 1100 OHC pohání vpředu podélně uložený řadový čtyřválec se dvěma vačkovými hřídelemi v hlavě válců. Ze zdvihového objemu 1089 cm³ dává úctyhodný výkon 92 koní při 7700 min⁻¹, otáčkové maximum leží na hranici 8500 min⁻¹. V době svého vzniku tento moderní agregát se zdvojeným zapalováním oslnil špičkovým výkonem 85 koní na litr zdvihového objemu. Původně spaloval vysokooktanový letecký benzin, proudící do dvou dvojitých karburátorů československé značky Jikov, později italské výroby WEBER.

Významnou roli hrálo také nezávislé zavěšení kol, vpředu se uplatnila lichoběžníková náprava, vzadu vlečené trojúhelníkové závěsy se šikmou osou kývání. Přesné a strmé řízení se ovládalo prostřednictvím tříramenného volantu, který byl pro snadnější nastupování odnímatelný. Koncem 50. let patřilo k progresivním prvkům také odpružení drátových 15palcových kol Borrani zkrutnými tyčemi.

Závodní stroj o rozvoru 2200 mm a vnějších rozměrech 3880 × 1430 × 964 mm, s karoserií vyrobenou z velmi lehkého sklolaminátu, vážil pouhých 583 kg. Nepřekvapí proto jeho razantní zrychlení a maximální rychlost 190 až 200 km/h (podle zvoleného stálého převodu). Významnou roli však hrál také nízký aerodynamický odpor účelné, a přitom elegantní karoserie z pera konstruktéra Jaroslava Kindla. Její první varianta zaujala i dvojicí výklopných

hlavních světlometů, které ale záhy ustoupily pro závody praktičtějšímu řešení se zabudovanými fixními světlometry s aerodynamickými kryty z organického skla.

Veřejnou premiéru a zároveň první vítězství si vůz Škoda 1100 OHC, řízený zkušeným členem továrního závodního týmu Miroslavem Fouskem, připsal koncem června 1958 na městském okruhu v Mladé Boleslavi. Do kokpitu těchto speciálů usedali také závodníci Václav Bobek st., Václav Čížkovský, Josef Vidner a Jaroslav Bobek. Kromě domácích sportovních akcí dosahovali úspěchů také v zahraničí, vzhledem k nelehké politické situaci přelomu 50. a 60. let minulého století se však angažmá závodního vozu z Mladé Boleslavi oproti plánované účasti v 24h Le Mans nakonec omezilo jen na socialistické země.

Po dvojici otevřených vozů s laminátovou karoserií, vyrobených v závěru roku 1957 a počátkem roku 1958, následovaly v roce 1959 dva uzavřené vozy Škoda 1100 OHC Coupé s karoserií z hliníkových plechů. U rozměrnějšího kupé se podařilo dosáhnout velmi nízké hmotnosti 555 kg a zachovat vysokou rychlost.

Oba otevřené vozy se dochovaly, exemplář Škoda Muzea se dlouhodobě úspěšně účastní domácích i zahraničních veteránských akcí. Druhý vůz – v majetku oficiálního zastoupení Škoda UK – slouží k propagaci mladoboleslavské značky především na půdě Velké Británie.

Kontakt

Jan Hrbek

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

jan.hrbek@skoda-auto.cz

<https://skoda-motorsport.com>

Škoda Motorsport:



Škoda Motorsport:

- > Škoda slaví 125 let v motoristickém sportu, a to jak v rally, tak na okruzích.
- > Mezi největší úspěchy patří vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) v roce 1981 s vozem Škoda 130 RS.
- > Od roku 2009 vybojovala pro českou automobilku mnoho úspěchů na tratích světových rally Škoda Fabia.
- > Do roku 2014 si Škoda Fabia S2000 (atmosférický motor 2,0 litru, pohon všech kol) zajistila v rally 50 mezinárodních a národních titulů. Škoda Fabia S2000 také pomohla třikrát zvítězit ve FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC) a v Intercontinental Rally Challenge (IRC).
- > V roce 2015 na scénu vstoupila Škoda Fabia R5 (motor 1,6 l turbo, pohon všech kol). Později se přejmenovala na Škoda Fabia Rally2 a po ní následovala dále zdokonalená Škoda Fabia Rally2 evo; tyto vozy do konce roku 2022 získaly v 68 zemích téměř 2000 vítězství.
- > Během tohoto období vybojovali tituly v kategorii WRC2/WRC2 Pro FIA Mistrovství světa tovární jezdcí Škoda Motorsport Jan Kopecký (CZ), Esapekka Lappi (FIN), Pontus Tidemand (S) a Kalle Rovanperä (FIN). Škoda Motorsport také v letech 2015 až 2019 získala pětikrát za sebou titul v kategorii WRC2/WRC2 Pro určený pro výrobce.
- > Od počátku sezóny 2020 změnila Škoda Motorsport strategii a začala s podporou privátních týmů. Úspěšný příběh pokračoval: Andreas Mikkelsen (N) a Emil Lindholm (FIN) se s vozem Škoda Fabia Rally2 evo týmu Toksport WRT v letech 2021 a 2022 stali mistry světa v kategorii WRC2. Tým Toksport WRT získal za podpory Škoda Motorsport v letech 2020 až 2023 čtyřikrát za sebou v kategorii WRC2 také týmový titul. V roce 2025 získal tým Toksport WRT další týmový titul v kategorii WRC2 a posádka Nikolaj Grjazin/Konstantin Aleksandrov z týmu Toksport WRT se stala šampiony v kategorii WRC2 Challenger.
- > Zákaznické týmy Škoda Motorsport získaly tituly rovněž ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC), FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC), FIA Mistrovství Afriky v rally (ARC), FIA Mistrovství Severní a Střední Ameriky v rally (NACAM), FIA Mistrovství Jižní Ameriky v rally (CODASUR) a FIA Mistrovství Asie a Tichomoří v rally (APRC).

Škoda Auto

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.