

Škoda F3, typ 992 (1964): Formule evropské třídy

- › **Monoposty Škoda F3 představovaly v 60. letech špičkové náčiní pro stejnojmennou kategorii formulových závodů**
- › **Technika modelu Škoda 1000 MB s motorem vzadu, hmotnost 420 kg, motor 1,0 l, výkon až 90 k a maximální rychlost 210 km/h**
- › **V roce 1966 zvítězil Jaroslav Bobek s monopostem Škoda F3 v mistrovství republiky, v roce 1968 vyhrál Miroslav Fousek tehdejší mistrovství F3 socialistických zemí**

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Na změnu řádů tradiční monopostové kategorie Formule 3 v roce 1964 zareagovala díky chystanému modelu Škoda 1000 MB i mladoboleslavská továrna. Během sezóny 1965 se objevily tři zbrusu nové formule s osvědčenými jezdci Václavem a Jaroslavem Bobkovými a Miroslavem Fouskem. Existence této třídy byla ojedinělou příležitostí poměřit síly i se západoevropskou konkurencí.

Mezinárodní automobilové a zejména formulové závodění v socialistickém Československu na dlouhou dobu skončilo s poslední Velkou cenou Československa v září roku 1949. Paradoxně se tehdy na Masarykově okruhu utkaly ty nejzářivější hvězdy světa Velkých cen, z nichž většina stála o rok později u zrodu šampionátu formule 1. Nebyly peníze, chyběl materiál, a hlavně politická vůle. Přesto v primitivních podmínkách vznikaly pod rukama několika nadšenců jednomístné závodní stroje, které se jejich tvůrci snažili přizpůsobit předpisům mezinárodních formulí.

První F3 z konce čtyřicátých let prosadila dostupné jednoválce 500 cm³ z motocyklů, v roce 1951 se změnila na International F3, tedy mezinárodní. Italové ovšem koncem padesátých let iniciovali modernější formuli Junior se čtyřválcí do 1100 cm³ ze sériové produkce, která se k 1. lednu 1964 změnila na klasickou formuli 3 s objemem válců do 1000 cm³.

Projekt nového monopostu Škoda dostal v Mladé Boleslavi označení Škoda 992, které prozrazovalo příbuznost s typem Škoda 990, tedy tehdy zbrusu novým moderním vozem Škoda 1000 MB, připraveným do výroby na jaro 1964. První monopost Škoda 992 byl dokončen ale už v únoru 1964. Měl prostorový rám z ocelových trubek a nezávislé zavěšení všech čtyř kol, vpředu na lichoběžníkových polonápravách, vzadu na pětiprvkových závěsech. Bezesporu progresivním řešením i v mezinárodním měřítku bylo umístění vinutých pružin a tlumičů obou náprav ke středu podélné osy karoserie do jejích útrob, což mělo blahodárný vliv i na aerodynamiku monopostu.

Stavitelné tlumiče umožňovaly měnit světlou výšku vozu, jehož 13“ elektronové ráfky, obouvající pneumatiky Dunlop, brzdila čtveřice britských kotoučových brzd Girling. Podélně před zadní nápravou byl uložen řadový čtyřválec Škoda s rozvodem OHV a na třikrát uloženou klikovou hřídelí. Tento agregát v nesčetných obměnách mimochodem vydržel ve výrobě až

do roku 2003, kdy dožil v první generaci modelu Škoda Fabia. V monopostu F3 měl díky kratšímu zdvihu a většímu vrtání zdvihový objem 999 cm³ a byl skloněn o 12° vlevo od svislé osy, vzadu na něj navazovala spojka.

Mezi spojkou a převodovkou byl tzv. „vložený převod“, který umožňoval snížit těžiště motoru a přizpůsobit celkové převody charakteru konkrétní závodní trati. Diferenciál byl sériový se stálým převodem 4,44. Chladiče vody a oleje byly umístěny v přední monopostu před nohama jezdce, po jehož obou stranách se nacházely palivové nádrže o celkovém objemu 30 litrů. Štíhlá, několikadílná odnímatelná karoserie, vyvíjená v aerodynamickém tunelu, byla zprvu hliníková, brzy se ale přešlo na laminátovou. Prostor jezdce byl dosti stísněný, což dokladuje maličký volant o průměru 300 mm. Pohotovostní hmotnost stroje Škoda F3 se pohybovala těsně pod hranicí 420 kg, přičemž na přední osu připadalo 41,5 % hmotnosti, zbývající část na záď s motorem.

Z úvodního výkonu litrového motoru 53 kW (72 k), dosahovaného při 7250 min⁻¹, se postupným zvyšováním kompresního poměru a dalšími úpravami, podařilo v sezóně 1966 docílit výkonu až 66 kW (90 k). To už subtilní agregát točil 8000 min⁻¹ a celý monopost se naopak podařilo o 15 kg vylehčit. Takže zatímco při testech v závěru roku 1964 na letišti v Hoškovicích bylo dosaženo rychlosti 188 km/h, v roce 1966 už monoposty ŠKODA F3 jezdily i přes 200 km/h.

Prakticky hned od počátku své kariéry sbíraly formule Škoda F3 vavříny ve všech podnicích, kterých se zúčastnily – jezdilo se tehdy ještě výlučně na záludných přírodních okruzích a v ulicích měst s dlažebními kostkami, propadlými víky od kanálů a podobně. Takovým závodem bylo i tradiční brněnské klání Mezi pavilony, konané na improvizované trati, která byla vedena mezi pavilony tamního známého výstaviště. V roce 1966 tam Václav (st.) a Jaroslav Bobkové se svými rychlými škodovkami obsadili první dvě místa. Jaroslav Bobek se v témže roce stal mistrem republiky ve formuli 3, o dva roky později triumfoval jeho stájový kolega Miroslav Fousek v mistrovství socialistických zemí.

To už ale byla labutí píseň mimořádně pohledných a technicky zdařilých monopostů Škoda F3. Na mezinárodních závodech se v závěru 60. let musely čím dál častěji potýkat s ostrou konkurencí západoevropských formulí značek Brabham, Tecno a v domácích především Lotus Cosworth, které si opatřil tým Dukly Praha se známými jezdci Vladimírem Hubáčkem a Vladislavem Ondřejíkem. Mrštné škodovky však v těchto často nerovných soubojích obstály se ctí a právem patří do zlatého fondu našeho motoristického sportu. Definitivní konec boleslavských monopostů přišel se změnou předpisů pro formuli 3 v roce 1971, které nově předepisovaly objem motoru 1,6 litru. Další formulových klání se tedy značka Škoda zúčastňovala už pouze zprostředkovaně coby dodavatel techniky pro nové značkovou formuli Škoda.

Vůz Škoda F3 Václava Bobka st. zůstal v majetku AZNP a dnes je součástí sbírky Škoda Muzea. Vůz Miroslava Fouska byl v roce 1971 předán do sbírek NTM v Praze a monopost Jaroslava Bobka byl v polovině 70. let přestavěn Václavem Králem na dvoumístný spider Baghira.

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 jezdci 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 Grijazin/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.