

## Škoda Felicia Kit Car (1995): Evoluce úspěchů na mezinárodní scéně

- › Po úspěšném účinkování modelu Škoda Favorit na tratích světových soutěží převzala v roce 1995 štafetu nová Škoda Felicia
- › Škoda Felicia Kit Car se pravidelně prosazovala i v celkovém pořadí soutěží Mistrovství světa v automobilových soutěžích
- › Pod kapotou se postupně objevily čtyřválcové motory o objemu 1,3, 1,5 a 1,6 litru
- › Škoda Felicia Kit Car - nejúspěšnější Škoda s pohonem jedné nápravy v Mistrovství světa v automobilových soutěžích

**Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Škoda Felicia byla v 90. letech pro automobilku z Mladé Boleslavi důležitým modelem nejen v běžném prodeji, ale také v rallye, kde tým Škoda Motorsport pro šampionát vozů Formule 2 homologoval plnohodnotný speciál postavený dle pravidel nové kategorie Kit Car.**

Po vítězství soutěžního vozu Škoda Favorit ve Světovém poháru pro vozy tzv. Formule 2 byla očekávání spojená s představením nového soutěžního vozu Škoda Felicia Kit Car veliká. V devadesátých letech bylo běžné, že soutěžní speciály vycházely ze sériových automobilů a Felicia nebyla výjimkou, i když na rozdíl od předešlého modelu Favorit šlo už o vůz s vyšším stupněm úprav, které umožňovala pravidla nové kategorie Kit Car.

Škoda Felicia Kit Car měla sériový celý skelet karoserie, ale také střechu, dveře, kapotu či zasklení. Vnější rozměry byly takřka identické jako u sériové verze, širší byly jen blatníky, aby se do nich vešla větší a širší kola. Kromě širších blatníků byly jiné taky nárazníky, ale třeba palubní deska byla opět sériová, byť místo běžných přístrojů měla závodní přístroje značky Stack. Brzdy pocházely od AP Racing a tlumiče dodával Proflex.

Největší změny se odehrály pod kapotou. Škoda Motorsport měla v době vývoje modelu Škoda Felicia Kit Car běžně k dispozici nejen osvědčenou třináctistovku OHV, ale pro tento vůz homologovala i motor s objemem zvětšeným na 1,5 litru. Výkony 136 a 156 koní znějí po pětadvaceti letech úsměvně, šlo však o spolehlivé a lehké agregáty. Vzhledem ke skutečnosti, že konkurenční značky běžně používaly dvoulitrové čtyřválce, bylo nicméně zřejmé, že mladoboleslavské vozy a jejich posádky budou na tratích světových rallye muset bojovat o to udatněji.

Specialisté z týmu Škoda Motorsport dostali z tehdejší techniky maximum. Motor měl kované písty i klikovou hřídel, vícebodové vstřikování paliva OBR, vstřikovací trysky Bosch, škrticí klapky Jenswey, svíčky Champion a automobilka používala i speciální sportovní katalyzátory, které nesnižovaly výkon.

Přední náprava typu McPherson byla plně nastavitelná a jízdními testy se ověřovaly všechny možnosti, které toto řešení nabízelo. Zadní náprava vycházela z užitkového modelu Škoda Pick-Up, byla však ještě dodatečně vyztužena.

V roce 1995 se tým Škoda Motorsport zúčastnil čtyřicetileté soutěže, z toho sedmi v rámci Mistrovství světa. Třetí místo ve Formuli 2 bylo příjemným překvapením, vždyť před ním skončily jen týmy Peugeot a Renault, které měly k dispozici silnější vozy. Ale třetí místo bylo svým způsobem také závazkem, nicméně očekávání bylo v následující sezóně naplněno měrou vrchovatou.

V Mladé Boleslavi si moc dobře uvědomovali, že jestli má vůz svoji třídu vyhrávat pravidelně, bude přece jen nezbytné získat silnější motor. Díky již fungujícímu spojení s koncernem Volkswagen nebyl problém dostat se ke čtyřválcí OHC o objemu 1,6 litru vybavenému vícebodovým vstřikováním, který se současně objevil i v sériových vozech s okřídleným šípem.

Volkswagen ovšem tuto jednotku nikdy pro závodění nepoužil, a tak se téměř celý vývoj odehrával v režii týmu Škoda Motorsport v Mladé Boleslavi. Litinový čtyřválec dostal kované písty, ojnice i klikovou hřídel, o časování se postarala nová vačka. Výsledný dosažený výkon 174 koní znamenal nárůst hnací síly o osmnáct jednotek oproti lehčí patnáctistovce, velmi rychle se ale ukázalo, že největší výhodou motoru je širší rozsah použitelných otáček, což dokázaly posádky v čele s Pavlem Siberou a Emilem Trinerem nejen docenit, ale také podložit mnoha vynikajícími výkony.

Poprvé se šestnáctistovka představila v Portugalsku a Sibera tam dojel druhý mezi dvoukolkami. V Austrálii s ní vyhrál a to samé pak zopakoval Triner na Novém Zélandu, kde se na věky proslavil příjezdem na cílovou rampu táhlým driftem navzdory tomu, že Škoda Felicia Kit Car používala pouze pohon předních kol. Největší úspěch ale s autem zajel legendární Stig Blomqvist na slavné RAC Rallye ve Velké Británii, kde nejenže vyhrál třídu, ale hlavně dojel na třetím místě v celkovém pořadí, což byl nevídaný počín!

Soutěžní vozy Škoda Felicia Kit Car pravidelně sbíraly vavříny i v domácím mistrovství, již v průběhu roku 1997 je ale v továrním týmu postupně nahradil větší model Škoda Octavia Kit Car, který byl zase předstupněm vůbec prvního soutěžního vozu Škoda s pohonem všech kol, Škoda Octavia WRC. Vozy Felicia Kit Car představovaly špičkové sportovní náčiní a ve startovních listinách rozličných podniků se objevovaly ještě dlouhá léta po skončení tovární kariéry.

Kontakt

**Jan Hrbek**

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

[jan.hrbek@skoda-auto.cz](mailto:jan.hrbek@skoda-auto.cz)

<https://skoda-motorsport.com>

**Škoda Motorsport:**



Facebook



YouTube



X

### Fotografie k tématu



#### **Škoda Felicia Kit Car**

V roce 1995 se tým Škoda Motorsport zúčastnil čtyřadvaceti soutěží, z toho sedmi v rámci Mistrovství světa. Třetí místo ve Formuli 2 bylo příjemným překvapením.

Zdroj: Škoda Auto



#### **Škoda Felicia Kit Car**

Škoda Felicia Kit Car měla sériový celý skelet karoserie, ale také střechu, dveře, kapotu či zasklení. Jednou z mála změn na karoserii byly rozšířené blatníky, aby se do nich vešla větší a širší kola.

Zdroj: Škoda Auto



#### Škoda Felicia Kit Car

Přední náprava typu McPherson byla plně nastavitelná a jízdními testy se ověřovaly všechny možnosti, které toto řešení nabízelo. Zadní náprava vycházela z užitkového modelu Škoda Pick-Up, byla však ještě dodatečně vyztužena.

Zdroj: Škoda Auto



#### Škoda Felicia Kit Car

Poprvé se šestnáctistovka představila v Portugalsku a Sibera tam dojel druhý mezi dvoukolkami.

Zdroj: Škoda Auto



#### Škoda Felicia Kit Car

Vůz Škoda Felicia Kit Car s motorem 1,6 litru dosahoval výkonu 172 koní a na 100 km/h zrychloval za 6 s.

Zdroj: Škoda Auto

### 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 pětkrát 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.