

## Škoda Octavia Touring Sport (1960): Úspěšný návrat na světová soutěžní kolbiště

- › V závěru 50. let se Škoda začala pozvolna vracet na mezinárodní sportovní scénu
- › Úspěchy v automobilových soutěžích hojně sklízely vozy Spartak a především Octavia ve sportovní verzi Touring Sport
- › V roce 1961 vyhrála tradiční Rallye Monte Carlo ve své třídě soukromá finská posádka Esko Keinänen – Rainer Eklund s vozem Škoda Octavia TS a celkově se umístila na šesté příčce

**Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Mírné politické tání konce 50. let přineslo návrat vozů Škoda na mezinárodní sportovní scénu, včetně slavné Rallye Monte Carlo 1956, kde značka předtím naposledy soutěžila v roce 1949. Škoda Octavia Touring Sport (TS) získala na počátku 60. let řadu vítězství v mezinárodních soutěžích a navázala tak na úspěšnou sportovní tradici mladoboleslavské značky.**

Tradici sportovně střížených, avšak stále cestovních modelů značky Škoda zahájil v půli 30. let model Rapid, který byl o trochu větší než základní Popular, měl silnější motor a jiné uspořádání hnacího řetězce. Za skutečného předchůdce dnešního vozu Škoda Octavia RS lze ale považovat až model Octavia Touring Sport (TS) z roku 1960.

### **Škoda se vrací na mezinárodní závody**

Nastupující 60. léta byla po všech stránkách velmi zajímavou dekadou a také mladoboleslavská automobilka se snažila využít opatrné československé otevírání se světu. Ideálním prostředkem propagace nových automobilů jsou odedávna sportovní úspěchy, logickým krokem tedy byla snaha obesílat slavné zahraniční soutěže vozy Škoda. Dlouhé rallyové maratony byly opravdovými zatěžkávacími zkouškami techniky i posádek a stále se zrychlující soutěžní vozy nabízely divákům atraktivní podívanou. Účast v rallye také nebyla tak finančně náročná jako v pozdějších dobách, takže mnoho týmů si upravovalo soutěžní vozy samo. Stačilo mít dobrý základ – a přesně takovým byla sériová Škoda Octavia TS.

### **Škoda Octavia TS: Vyšší výkon díky pečlivému ladění**

Model Octavia TS existoval postupně ve dvou objemových, a tedy i výkonových variantách. Původní, o objemu 1089 cm<sup>3</sup>, byl oproti základní verzi vozu Octavia osazen dvěma spádovými karburátory Jikov 32 SOPb. Motor dostal nové sací potrubí a kompresní poměr se díky deflektorům na pístech zvětšil na 8,4:1. Takto upravený agregát generoval výkon 50 k při 5500 min<sup>-1</sup> a točivý moment 74,5 Nm při 3500 min<sup>-1</sup>.

**Od roku 1962: Octavia TS 1200**

V roce 1961 do výroby nastoupily modernizované vozy Škoda Octavia a Felicia, přičemž podstatnou novinkou bylo zavedení verze Super, u níž byl původní motor převrtán na průměr 72 mm a výsledný zdvihový objem tedy narostl na 1221 cm<sup>3</sup>. Zatímco však verze Super pracovala s kompresním poměrem 7,5:1 a výkon činil 47 koní, v lednu 1962 představená Octavia TS 1200 měla díky výše zmíněné větší kompresi o 5 koní víc, tedy 55 k při 5100 min<sup>-1</sup> a točivý moment 86,2 Nm při 3500 min<sup>-1</sup>. To byl ale stále sériový „polotovar“ pro civilní zákazníky. Šikovní ladiči dokázali ze soutěžního motoru vydolovat výkon blížící se k hranici 100 koní. V letech 1960 až 1962 vzniklo více než 2270 sportovně laděných vozů Octavia TS a Octavia 1200 TS.

**Octavia TS: 920 kg, čtyřstupňová převodovka, nezávislé zavěšení všech kol**

Ačkoli byla uzavřena Octavia TS 1200 s pohotovostní hmotností 920 kg o 20 kg těžší než Felicia, výrobce udával identické jízdní výkony i spotřebu paliva, takže jezdila až 130 km/h při průměrné spotřebě 9,1 l/100 km. Čtyřstupňová převodovka s řazením na podlaze měla druhý až čtvrtý převodový stupeň synchronizované, páteřový rám s centrální nosnou rourou nesl nezávislé zavěšení všech čtyř kol.

**První úspěchy**

Vozy v soutěžní úpravě měly 15" kola obutá do pneumatik Barum nebo Michelin s hroty pro rychlostní zkoušky na ledu a sněhu. Už během prvních soutěží se Octavia ukázala jako silný konkurent v kategorii do 1300 cm<sup>3</sup>. Toho si všimli nejen mladí Seveřané, ale také týmy z Rakouska, Polska nebo Řecka. Jejich odvážné rozhodnutí sáhnout po relativně levném voze z východní poloviny Evropy se ukázalo jako správná volba.

**Esko Keinänen/Rainer Eklund dominovali Monte 1961**

Největších úspěchů dosáhla Octavia TS v soukromých rukách na Rallye Monte Carlo a finské Rallye tisíce jezer. V roce 1961 se v Monaku finská posádka Keinänen–Eklund umístila na šestém místě celkově a první ve třídě.

O rok později se Rallye Monte Carlo zúčastnilo již 16 vozů Škoda Octavia s posádkami z osmi zemí. Stejně jako o rok dříve ve třídě jasně dominoval Fin Esko Keinänen a zvítězil před čtveřicí vozů Alfa Romeo.

Tovární vozy pro Rallye Monte Carlo 1962 byly jen lehce upravené – komprese zůstala na hodnotě 8,4, motor dostal hliníkovou vanu oleje a ze dvou homologovaných stálých převodů byl použit ten s poměrem 4,78. Pneumatiky pro tuto soutěž byly vybrány Barum OS 11 5,60×15 nařezané a Michelin Valiart s hřeby.

**Octavia TS: Vítězství ve třídě, absolutně druhá ve Finsku, pátá na Tour d'Europe**

Úplně největší úspěch přišel na Rallye tisíce jezer, kde Keinänen dokázal porazit všechny soupeře vyjma Toivonena s Citroënem DS 19 a celkově si dojel pro stříbro, přičemž jasně opanoval svou třídu. Ani v roce 1963 nezůstala Octavia bez úspěchu. Do třetice se jí podařilo

zvítězit ve třídě v Monaku, tentokrát díky norské posádce Gjölberg–Karlán. Skvělý výsledek se potom dostavil i na sněžné rallye ve Finsku – čtvrté místo Keinänen absolutně.

Josef Vidner a Bohuslav Staněk vyhráli třídu do 1,300 cm<sup>3</sup> na Tour d'Europe v roce 1963 a skončili na skvělém pátém místě absolutně. Lehká a mrštná Škoda Octavia TTS sbírala mezinárodní úspěchy i v dalších letech.

Nejznámějšími českými jezdci sedlajícími výkonné a spolehlivé vozy Octavia Touring Sport a TS 1200 byli Jaroslav a Václav Bobkové, Miroslav Fousek, Vladimír Hubáček, Zdeněk Mráz, Leopold Lancman, Josef Vidner, Jiří Srnský a další.

#### 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 Octavia TS 1200

Škoda Octavia Touring Sport (TS) získala na počátku 60. let řadu vítězství v mezinárodních soutěžích a navázala tak na úspěšnou sportovní tradici mladoboleslavské značky

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Octavia TS 1200**

Octavia TS 1200 s pohotovostní hmotností 920 kg jezdila až 130 km/h. Páteřový rám s centrální nosnou rourou nesl nezávislé zavěšení všech čtyř kol.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Octavia TS 1200**

Čtyřstupňová převodovka s řazením na podlaze měla druhý až čtvrtý převodový stupeň synchronizované.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Octavia TS 1200**

V roce 1962 představená Octavia TS 1200 měla díky větší kompresi 55 k při 5100 min<sup>-1</sup> a točivý moment 86,2 Nm při 3500 min<sup>-1</sup>.

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.