

## Škoda Octavia WRC (1999): Do ligy výjimečných

- › Po úspěšné éře modelů Favorit a Felicia s předním pohonem byla Škoda Octavia WRC prvním soutěžním vozem z Mladé Boleslavi s pohonem obou náprav
- › Octavia WRC vynikala kromě rychlosti robustností a spolehlivostí, které proměnila v mnohé úspěchy
- › Vůz Škoda Octavia WRC dosahoval výkonu 300 koní a točivého momentu až 600 Nm
- › Mezi největší úspěchy vozu Škoda Octavia WRC patří třetí místo Armina Schwarze v Safari Rallye v roce 2001 a vítězství ve třech ročnících domácího soutěžního mistrovství

**Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Novodobá Škoda Octavia první generace se veřejnosti představila v roce 1996. Po modelu Felicia z roku 1994 znamenala další velký krok a zároveň vstup mladoboleslavské automobilky do segmentu nižší střední třídy. Ambice modelu Octavia na trhu současně provázela nová, vyšší očekávání i na poli motoristického sportu.**

Po až neskutečných úspěších automobilu Škoda Favorit ve Světovém poháru pro vozy s jednou poháněnou nápravou a atmosférickým motorem do objemu dvou litrů (tzv. třída F2) a výborném navázání na jeho úspěchy díky modelu Škoda Felicia Kit Car, byla logickým cílem továrního týmu Škoda Motorsport snaha ukázat své schopnosti i v nejvyšší třídě světových rallye.

Tomuto záměru ideálně vyhovovalo představení první novodobé generace modelu Škoda Octavia v roce 1996 a rozhodnutí mezinárodní automobilové federace (FIA) z roku 1997 otevřít kategorii WRC (World Rally Car). Té se oproti předcházející skupině A nově mohly zúčastnit i automobilky, které nevyráběly přeplňované speciály s pohonem všech kol. Pro úspěšnou homologaci už totiž nebyla nutná výroba omezené série civilních sportovních verzí, stačilo, když vozidlo vycházelo ze sériově vyráběného typu.

Pro tým Škoda Motorsport byla stavba vozu Octavia WRC nepopsaným listem papíru, jisté zkušenosti s úpravami nového modelu byly získány pouze při vývoji soutěžního typu Škoda Octavia Kit Car s předním pohonem. Konstrukteři tedy ladili technologie, s nimiž se dosud nesetkali, jednoduché nářadí nahradily notebooky s přísně střeženým softwarem, logistika celého procesu neměla s předchozími lety nic společného a na všechno dohlíželi přísní účetní. Pro konstruktéry bylo současně velkým požehnáním, že mohli sáhnout do koncernových řešení a svůj speciál stavět z prověřených a kvalitních komponentů.

Pod kapotou vozu Škoda Octavia WRC našel místo přeplňovaný dvoulitr s pětiventilovou technikou, který ze sebe vydoloval 221 kW (300 k) a při 3250 min<sup>-1</sup> nabídl celých 500 Nm točivého momentu (později až 600 Nm). Pohotovostní hmotnost vozu činila 1230 kg (pravidly stanovený minimální limit), takže spolu s kombinací pohonu 4×4 šlo o nejdynamičtější speciál v celé historii sportovních aktivit automobilky Škoda. S přísným testováním prvních hotových

exemplářů začali technici již v průběhu roku 1998, přičemž bojovali se šibeničním termínem oficiálního nasazení nového vozu do MS v automobilových soutěžích.

Volba tovární jedničky za volant nového vozu Škoda Octavia WRC padla na zkušeného německého pilota Armina Schwarze, který byl ve své době považovaný za nejlepšího testovacího jezdce na tehdejší rallye scéně. Právě jeho zkušenosti a cit pro jemné doladování vlastností vozu Octavia WRC se později ukázaly jako klíčové. Druhým nasazovaným jezdcem měl být vždy jeden z osvědčených českých pilotů – Pavel Sibera nebo Emil Triner – podle toho, na jakém se jelo povrchu.

Aktivní život vozu Škoda Octavia WRC odstartoval v sezóně 1999 legendárním podnikem v Monte Carlu. První sezóna byla pro automobilku velmi důležitá, zejména z hlediska ladění vozu a získávání užitečných zkušeností. Přesto se v posledním podniku celého ročníku, prestižní britské RAC Rallye, belgickému jezdcí Bruno Thiry mu málem podařilo proniknout na stupně vítězů, když skončil celkově čtvrtý. Na konci své první sezóny tak Octavia WRC všem ukázala, jakým obrovským vývojem prošla a z úplného nováčka se dostala až na úroveň plně konkurenceschopného vozu.

Za volantem modelu Škoda Octavia WRC se postupně vystřídalo několik jezdců světové elity. Kromě zmíněného Armina Schwarze a českých stálic Pavla Sibery a Emila Trinera to byli Bruno Thiry, Luis Climent, Roman Kresta, Jan Kopecký, Gabriel Pozzo, Toni Gardemeister, Kenneth Eriksson, Didier Auriol, Mattias Kahle a Stig Blomqvist.

Škoda Octavia WRC si zajistila pevné místo v historii týmu Škoda Motorsport a pomohla zvýšit renomé značky díky vítězství v rychlostních zkouškách, umístění na stupních vítězů (Armin Schwarz, 3. místo v absolutním pořadí Safari Rallye 2001) a spolehlivosti na závodních tratích. To vše podpořilo vysokou prestiž týmu Škoda Motorsport na kolbištích světového šampionátu a připravilo živnou půdu pro vývoj dalšího továrního speciálu pro nejvyšší kategorii WRC.

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 WRC**

S vozem Škoda Octavia WRC, uvedeným v roce 1999, tovární tým vůbec poprvé vstoupil do nejvyšší kategorie FIA Mistrovství světa v rallye. S výkonem 300 k to byl první vůz Škoda označovaný jako World Rally Car.

Zdroj: Škoda Auto



#### **Škoda Octavia WRC**

Za volantem modelu Škoda Octavia WRC se postupně vystříдалo několik jezdců světové elity. Kromě zmíněného Armina Schwarze a českých stálic Pavla Sibera a Emila Trinera to byli Bruno Thiry, Luis Climent, Roman Kresta, Jan Kopecký, Gabriel Pozzo, Toni Gardemeister, Kenneth Eriksson, Didier Auriol, Mattias Kahle a Stig Blomqvist.

Zdroj: Škoda Auto



### Škoda Octavia WRC

Škoda Octavia WRC si zajistila pevné místo v historii týmu Škoda Motorsport a pomohla zvýšit renomé značky díky vítězství v rychlostních zkouškách, umístění na stupních vítězů (Armin Schwarz, 3. místo v absolutním pořadí Safari Rallye 2001) a spolehlivosti na závodních tratích.

Zdroj: Škoda Auto



### Škoda Octavia WRC

Pod kapotou vozu Škoda Octavia WRC našel místo přeplňovaný dvoulitr s pětiventilovou technikou, který ze sebe vydoloval 221 kW (300 k) a při 3250 min<sup>-1</sup> nabídl celých 500 Nm točivého momentu (později až 600 Nm).

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.