

## Škoda Sport (1949): Vytrvalec zpoza železné opony

- › **Speciál Škoda Sport se v roce 1950 zúčastnil vytrvalostního závodu 24 h Le Mans a dodnes je posledním českým vozem s českou posádkou, který zde startoval**
- › **V Le Mans 1950 si Škoda Sport vedla skvěle, po 13 hodinách bohužel musela posádka Bobek/Netušil odstoupit pro banální závalu**
- › **Sport byl derivátem sériového modelu Škoda 1101 přezdívaného „Tudor“, představeného v roce 1946**

**Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Mezi sportovními modely a speciály značky Škoda patří jedno z čelných míst vozu Škoda Sport, doposud poslednímu českému automobilu, který nastoupil do slavného čtyřicetihodinového vytrvalostního závodu Le Mans s českou posádkou.**

V památném roce 1901 byl firmou Laurin & Klement vyslán – jako první tovární jezdec – na tehdy nejtěžší soutěž Paříž–Berlín, dlouhou 1196 km, známý motocyklový závodník Narcis Podsedníček a hned napoprvé si vedl znamenitě. V 50. letech minulého století byly automobilové závody v Československu vším možným, jen ne perspektivní disciplínou – vojenská doktrína počítala hlavně s motocykly. Na počátku této dekády, v roce 1950, se ale jel také první ročník nově vzniklého seriálu vozů formule 1 a už rok předtím se konal první poválečný ročník slavné čtyřicetihodinovky v Le Mans.

### **Sport se základy modelu Škoda 1101 „Tudor“**

Touha vyzkoušet československý výrobek v mezinárodním porovnání, jakož i snaha ověřit životnost sériových dílů a propagovat vozy Škoda v zahraničí vedly ke stavbě sportovního derivátu vozu Škoda 1101 „Tudor“, představeného v roce 1946. Nový závodní vůz Škoda Sport dostal odlehčený podvozek typu Škoda 1101. Kvůli malé výšce muselo být upraveno rozmístění agregátů. Páteřová roura byla zkrácena o 400 mm, zatímco přední rozvidlení bylo prodlouženo. Byla pozměněna i poloha řízení a pedálů. Vůz získal nízkou otevřenou dvousedadlovou karoserii, ručně vyrobenou z hliníkového plechu. Palivová nádrž byla přesunuta za sedadla, dodávku paliva zajišťovalo elektrické čerpadlo. Maska vozu dostala pětici žeber, stejnou jako u modernizovaných sériových vozů, a dva světlomety. Škoda Sport používala převážně sériové díly Tudorů, včetně české 12V elektroinstalace PAL nebo pneumatik Barum. Byly vyrobeny dva vozy opatřené motorem 1,1 l, oba v modrém laku. Jeden vůz, určený pro starty ve třídě do 1500 cm<sup>3</sup>, byl vybaven Rootsovým kompresorem, se kterým dosahoval výkonu 56 k. Vůz bez kompresoru, určený pro skupinu do 1100 cm<sup>3</sup>, měl výkon 42 k.

**Z Brna do Le Mans**

Oba vozy poprvé startovaly 25. září 1949 v závodě o Cenu města Brna, který předcházel dodnes poslední Velké ceně Československa pro monoposty Grand Prix. Na voze bez kompresoru startoval Jaroslav Netušil a třídu do 1100 cm<sup>3</sup> vyhrál, Václav Bobek na přeplňovaném voze skončil ve třídě do 1500 cm<sup>3</sup> druhý.

Pro start v Le Mans doznala Škoda Sport řady dalších úprav, souvisejících s vytrvalostním charakterem závodu. Vybrán byl vůz bez kompresoru, který byl na základě dosavadních zkušeností a francouzských předpisů přepracován. Jeho rozvor byl zvětšen o 180 mm, po stranách masky přibily dva přidavné světlometry a vůz dostal lak v národních barvách. Dále byl kvůli symetrii doplněn štítek u spolujezdce a pro závod byl opatřen pneumatikami Michelin. Plně natankovaný vůz vybavený nářadím a náhradními díly (jen ty se směly během závodu použít k opravám) vážil stále vynikajících 700 kg. Pod přední kapotou pracoval osvědčený vodou chlazený čtyřválec objemu 1089 cm<sup>3</sup>, který díky zvýšenému kompresnímu poměru 8,6:1, osazení karburátorem Solex 40 UAIP a dalším úpravám dával výkon 50 k (37 kW) při 5200 min<sup>-1</sup>. Na tehdy obvyklé závodní palivo, směs benzínu, etanolu a acetonu, dosahovala Škoda Sport rychlosti až 140 km/h při spotřebě jen asi 12 l na 100 km. Na plnou nádrž se dalo jezdit čtyři hodiny, takže Václav Bobek a Jaroslav Netušil byli s to zvládat bez zastávek citelně delší úseky než jejich konkurence.

**Škoda Sport v závodě 24 h Le Mans 1950**

Závod byl odstartován 24. června 1950 ve čtyři hodiny odpoledne klasickým způsobem – vozy na jedné straně dráhy, jezdci na druhé a poklusem, kdo skočí za volant dřív. Střídající se tovární jezdci Václav Bobek s Jaroslavem Netušilem si od samého startu vedli velmi dobře. Po třinácti hodinách, ve 121. kole, ale vůz ztratil výkon a musel z nadějně rozjetého závodu odstoupit. Kvůli neuvěřitelné maličkosti – prasklé pojistce pístního čepu. Opravovat se smělo pouze pomocí dílů vezených s sebou v závodícím automobilu.

Do té doby si však Škoda Sport vedla znamenitě: Tovární posádka se průměrnou rychlostí 126 km/h probojovala na 2. místo třídy do 1100 cm<sup>3</sup>. Působivé bylo také její 5. místo v celkovém průběžném hodnocení podle koeficientu výkonnosti. Nebylo žádnou útěchou, že do cíle nakonec nedorazil žádný ze soupeřů třídy do 1100 cm<sup>3</sup>. Ze 112 toho roku přihlášených zájemců přitom pořadatelé pustili na trať rekordně vysoký počet posádek – 60.

V dalším ročníku Le Mans se již vůz Škoda na startu z politických důvodů neobjevil, a tak se můžeme jenom dohadovat, jak by se mu dařilo, kdyby ho technická závada nepotkala – v roce 1951 debutovalo v Le Mans ve třídě do 1100 cm<sup>3</sup> Porsche 356 a jeho časy na jedno kolo za výkony vozu Škoda Sport v předešlém ročníku zaostávaly! Do Le Mans se Škoda Sport ve své době sice už nikdy nevrátila, v následujících dvanácti letech se ale zúčastnila dalších 80 závodů a většinou velmi úspěšně. Žel šlo především o závody pouze československé nebo východoevropské, v nichž startovaly posádky z dalších lidově demokratických zemí.

Škoda Sport byla postupně osazována čím dál silnějšími motory. V posledním stadiu vývoje přišla karburátorová verze o výkonu 120 koňských sil, pak motor se dvěma kompresory, který dosahoval až impozantních 190 k. Po některých aerodynamických modifikacích dosáhl

vůz z Le Mans roku 1953 československého rychlostního rekordu ve třídě do 1100 cm<sup>3</sup>: 160,1 km/h. Po vyřazení ze škodovické tovární stáje speciály skončily v rukách soukromých jezdců, kteří s nimi závodili až do roku 1963.

V roce 2020 byl u příležitosti 70. výročí posledního startu v Le Mans plánován start vzorně zrenovovaného vozu Škoda Sport, skutečného účastníka památného závodu, ve vzpomínkovém klání Le Mans Classic, pandemie covid-19 však vedla ke zrušení závodu. Dlouho očekávaný návrat originálního vozu z Le Mans 1950 se tak uskutečnil až v roce 2022, kdy Škoda Sport nastoupila do Le Mans Classic se svým historickým startovním číslem 44. V červenci 2025 se pak na slavný okruh vrátila a znovu připomněla své výjimečné místo mezi legendami vytrvalostních závodů.

#### 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 Sport (1949)

Nový závodní vůz Škoda Sport dostal odlehčený podvozek typu Škoda 1101. Kvůli malé výšce muselo být upraveno rozmístění agregátů. Páteřová roura byla zkrácena o 400 mm, zatímco přední rozvidlení bylo prodlouženo.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Sport (1949)**

Vůz získal nízkou otevřenou dvousedadlovou karoserii, ručně vyrobenou z hliníkového plechu.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Sport (1949)**

Palivová nádrž byla přesunuta za sedadla, dodávku paliva zajišťovalo elektrické čerpadlo.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Sport (1949)**

Na tehdy obvyklé závodní palivo, směs benzínu, etanolu a acetonu, dosahovala Škoda Sport rychlosti až 140 km/h.

Zdroj: Škoda Auto



**Škoda Sport (1949)**

Pod přední kapotou pracoval osvědčený vodou chlazený čtyřválec objemu 1089 cm<sup>3</sup>, který díky zvýšenému kompresnímu poměru 8,6:1, osazení karburátorem Solex 40 UAIP a dalším úpravám dával výkon 50 k (37 kW) při 5200 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 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 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.