

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 záadu**
- › **Sport byl derivátem sériového modelu Škoda 1101 přezdívaného „Tudor“, představeného v roce 1946**

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Mezi sportovními modely a speciály značky Škoda patří jedno z čelných míst vozu Škoda Sport, doposud poslednímu českému automobilu, který nastoupil do slavného čtyřiašedesáti hodinového 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 čtyřiašedesáti hodinovky 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 rozvídlení 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. Masky 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 cm³, byl vybaven Rootsovým kompresorem, se kterým dosahoval výkonu 56 k. Vůz bez kompresoru, určený pro skupinu do 1100 cm³, měl výkon 42 k.

Z Brna do Le Mans

Oba vozy poprvé startovaly 25. září 1949 v závodě o Cenu města Brna, který předcházela dodnes poslední Velká cena Československa pro monoposty Grand Prix. Na voze bez kompresoru startoval Jaroslav Netušil a třídu do 1100 cm³ vyhrál, Václav Bobek na přeplňovaném voze skončil ve třídě do 1500 cm³ 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 přibýly dva přidavné světlomety 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 cm³, 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⁻¹. 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 probíjela na 2. místo třídy do 1100 cm³. Působivé bylo také její 5. místo v celkovém průběžném hodnocení podle koeficientu výkonnosti. Nebylo žádnou útechou, že do cíle nakonec nedorazil žádný ze soupeřů třídy do 1100 cm³. 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 cm³ 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 cm³: 160,1 km/h. Po vyřazení ze škodovské 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

Vítězslav Kodym

Vedoucí Komunikace produktu

+420 604 292 131

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Kateřina Boukalová

Tisková mluvčí Komunikace produktu

+420 734 299 812

katerina.boukalova@skoda-auto.cz

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 14 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Epiq, Elroq, Enyaq, Peaq, 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 ve Španělsku, 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.