



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 4

## 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 závadu
- › Sport byl derivátem sériového modelu ŠKODA 1101 přezdívaného „Tudor“, představeného v roce 1946

Mladá Boleslav, 30. června 2021 – Mezi sportovními modely a speciály značky ŠKODA patří jedno z čelních míst vozu ŠKODA Sport, doposud poslednímu českému automobilu, který nastoupil do slavného čtyřadvacetihodinového vytrvalostního závodu Le Mans s českou posádkou.

Na [ŠKODA Storyboard](#) je k dispozici velká fotogalerie k tiskové zprávě. K výročí [120 let ŠKODA Motorsport](#) je na [ŠKODA Storyboard](#) již nyní k dispozici pestrá škála tiskových zpráv a příběhů, zpravidla doprovázených bohatou fotogalerií.

V letošním roce si ŠKODA AUTO připomíná 120 let od počátku svých sportovních aktivit. 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. Automobilka z Mladé Boleslavi si své sportovní úspěchy letos postupně připomíná prostřednictvím osmnácti závodních speciálů, které v různých obdobích šířily její slávu doma i v zahraničí.

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 čtyřadvacetihodinky 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. Masky vozů 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 předcházela 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.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 4

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 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 závodním automobilu... Do té doby si však ŠKODA Sport vedla znamenitě: Tovární posádka se průměrnou rychlostí 126 km/h proboujela 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 útechou, 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 škodovacké 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.

### Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Ondřej Láník  
Komunikace Classic  
T +420 734 298 184  
[ondrej.lanik@skoda-auto.cz](mailto:ondrej.lanik@skoda-auto.cz)

[/skodacz](https://twitter.com/skodacz) [/skoda.cz](https://www.facebook.com/skoda.cz) [/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr) [/SKODACeskairepublika](https://www.youtube.com/SKODACeskairepublika)



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 4

## 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 rozvlečení bylo prodlouženo.

[Stáhnout](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA Sport (1949)

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

[Stáhnout](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA Sport (1949)

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

[Stáhnout](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA Sport (1949)

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

[Stáhnout](#)

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>.

[Stáhnout](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 4 z 4

## ŠKODA AUTO

- › se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030“;
- › usiluje o to, aby se do roku 2030 pomocí atraktivních nabídek ve vstupních segmentech a dalších modelů s elektrickým pohonem zařadila mezi pět nejprodávanějších značek v Evropě;
- › směřuje na pozici nejúspěšnější evropské značky v Indii, Rusku a severní Africe;
- › v současnosti nabízí zákazníkům 10 modelových řad osobních automobilů: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, SUPERB, KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ IV a KUSHAQ;
- › v roce 2020 dodala zákazníkům celosvětově více než jeden milion vozů;
- › je už 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- › v koncernovém svazku samostatně vyvíjí a vyrábí vedle vozů také komponenty jako motory a převodovky;
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; vyrábí v Číně, v Rusku, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- › zaměstnává celosvětově přes 43 000 pracovníků a je aktivní na více než 100 trzích.