

ŠKODA 1101



Nadace Elišky Junkové

Roadster Škoda Sport
v prvním provedení z roku 1949
s motorem 1,1 litru
a přídí jen se dvěma světlomety.

Sport a Supersport

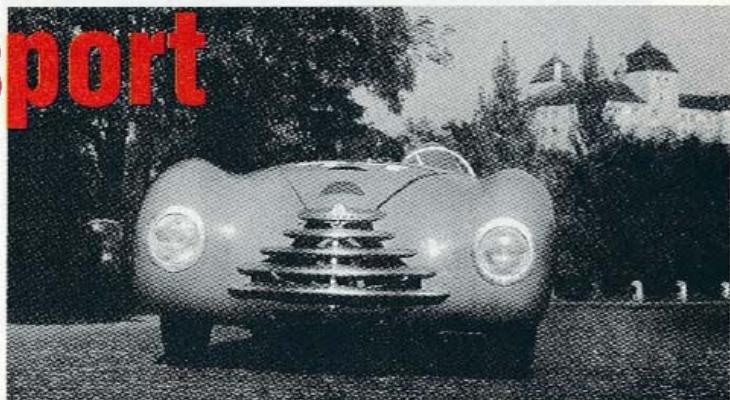
JAN TUČEK

Na přelomu čtyřicátých a padesátých let vzniklo v mlado-boleslavské automobilce několik sportovních a závodních vozů Škoda Sport a Supersport klasické konstrukce, konstrukčně navazujících na sériový typ Š 1101 Tudor.

Vše začalo v létě roku 1949. Po úspěšném červnovém vystoupení automobilů Aero-Minor v prvním poválečném ročníku slavné francouzské čtyřadvacetihodinovky v Le Mans se v Mladé Boleslavi také rozhodli zkoušit štěstí na závodních tratích. Během šesti týdnů vznikla dvojice automobilů Škoda Sport s otevřenou dvoumístnou hliníkovou karoserií pontonového tvaru, postavenou na zkráceném a upraveném podvozku typu Š 1101.

Základ vozu s typovým označením 966 tvořil páteřový rám s centrální nosnou rourou, vpředu rozvidlený pro uchytení motoru a převodovky. Ve srovnání se sériovým typem byla rozvidlená část rámu delší a umožňovala tak montáž většího množství příslušenství i novou polohu nižšího chladiče. Rozvor náprav byl naopak zkrácen na 1950 mm, rozchod měl hodnotu 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu. Zavěšení kol bylo prakticky sériové, vpředu na příčných trojúhelníkových ramenech a vzadu na výkyvných polonápravách, změnila se jen tuhost příčných listových per pro odpružení obou náprav. Kola byla opatřena pneumatikami 5,00 – 15, bubnové brzdy měly jednookruhové kapalinové ovládání a palivová nádrž se přestěhovala do prostoru za sedadla a zasahovala až nad rozvodovku. Karoserie z hliníkového plechu byla dlouhá 3,4 m a bez ochranného štítku před řidičem vysoká jen 0,8 m.

První Škoda Supersport ročníku 1950 s přeplňovaným motorem 1,1 l (za volantem je Václav Bobek).

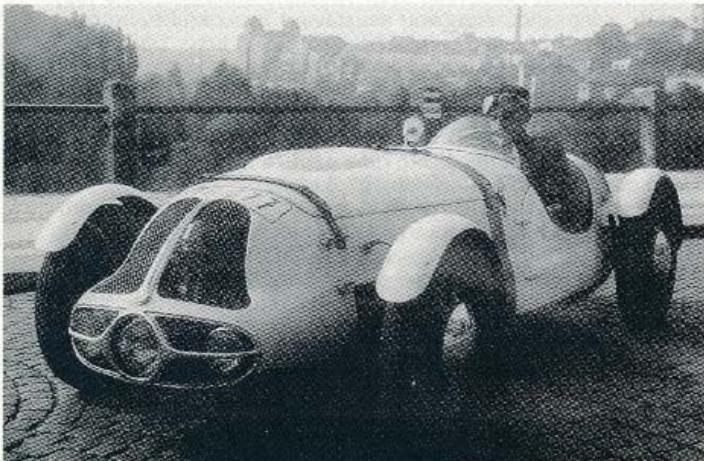


Dva vozy Škoda Sport v brněnském depu v září 1949,
před nimi zleva Miroslav Fousek, Jaroslav Netušil a Václav Bobek.

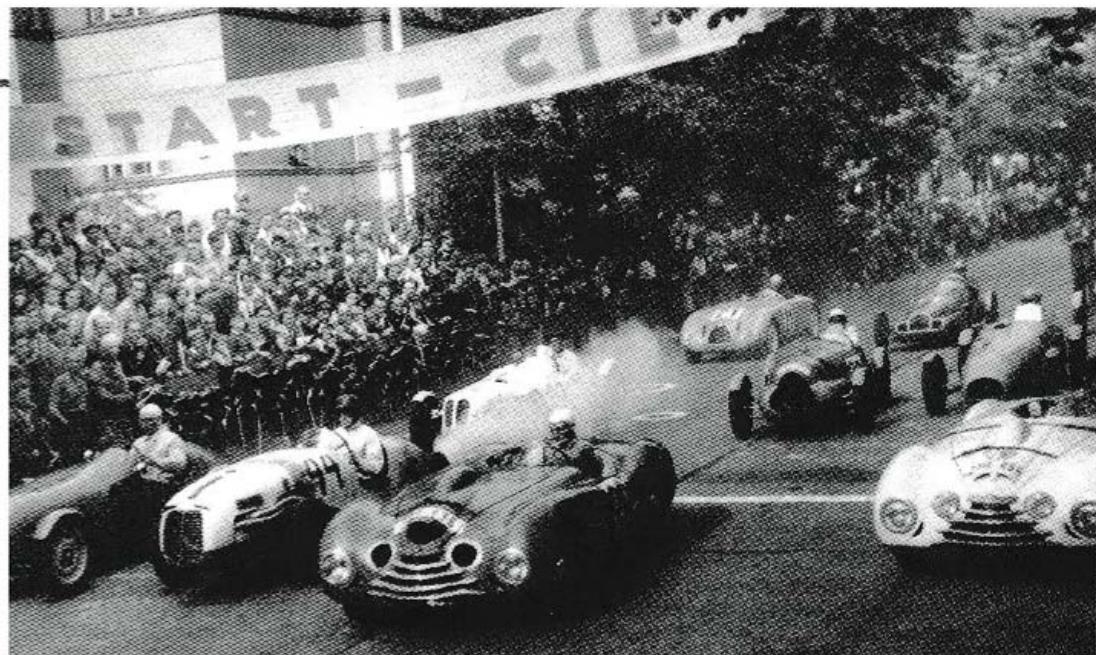
Kapalinou chlazený čtyřválec OHV 1089 cm³ byl uložen podélně za přední nápravou a navazovala na něj čtyřstupňová převodovka, od níž se točivý moment přenášel spojovacím hřidelem, procházejícím rourou rámů dozadu k rozvodovce. Dva první vozy Škoda Sport ročníku 1949 se mimo jiné odlišovaly provedením motoru. První měl atmosférickou verzi čtyřválce o výkonu 42 k (31 kW), druhý dostal přeplňovaný motor, jemuž kompresor Roots pomáhal k výkonu kolem 60 k (44 kW). Rozdílné charakteristice motoru odpovídaly i stálý převod v rozvodovce (4,3 u atmosférické a 3,9 u kompresorové verze). Při pohotovostní hmotnosti lehce nad hranicí 700 kg dosahovaly tyto automobily největší rychlosti 140 a 150 km/h.

Poprvé se vozy Škoda Sport představily publiku koncem září 1949 při závodech o Cenu města Brna, který se jel v rámci dopro-

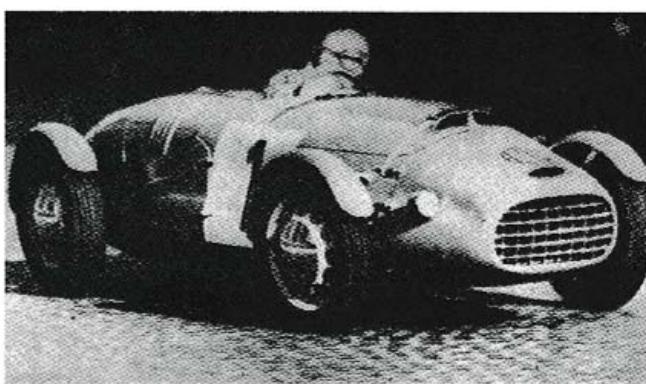
>>>



Vozy Škoda Sport
na startu
Libereckého
okruhu 1953:
uprostřed
Václav Bobek,
vpravo
Miroslav Fousek,
kterým v cíli
patřilo první
a druhé místo.



Škoda Supersport s přeplňovaným motorem 1,2 l na Mladoboleslavském okruhu koncem května 1953.



vodného programu Velké ceny Československa na Masarykově okruhu. Jaroslav Netušil s vozem bez kompresoru vyhrál třídu do 1100 cm³, Václav Bobek, jehož přeplňovaný motor zařadil mezi jedenapůlitrkovou konkurenční, se musel spokojit s druhým místem, když ho předstíhl Zdeněk Treybal s vozem Simca-Gordini. Velký okamžik nastal 24. a 25. června 1950, kdy jeden z vozů Škoda Sport startoval v 18. ročníku závodu 24 h Le Mans. Roadster mezitím prošel řadou úprav, kvůli zlepšení směrové stability byl rozvor prodloužen na 2,13 m a celková délka karoserie vzrostla na 3,5 m, na přidi se objevila dvojice přídavných světlometů, otvory pro přívod vzduchu k brzdám a ochranný štítek přibyl i před místem spolujezdce, aby vůz vyhověl tehdejším francouzským předpisům. Za volantem bílého automobilu s modrým svislým pruhem, červenými prahy a startovním číslem 44 se střídali Václav Bobek a Jaroslav Netušil. Až do poloviny závodu si vedli velmi dobře, jezdili průměrnou rychlosťí kolem 125 km/h a podle klasifikace poměřující výkon motoru a ujetou vzdálenost byli mezi nejlepšími. Skrt přes rozpočet jim však udělala uvolněná pojistka pistního čepu, která poškodila válec i píst, takže museli vzdát.

Novinkou sezony 1950 byly vozy Škoda Supersport, opět na klasickém podvozku s rozvorem 2130 mm, ale s užší karoserií doutníkového tvaru a malými odnímatelnými blatníky motocyklového typu. Dva automobily Škoda Supersport se objevily koncem září 1950 na Ceně města Brna, přičemž se pochlužily nově upravenými motory 1089 cm³ se zcela novou hlavou s ventily do V a půlkulovými spalovacími prostory. Atmosférické verze čtyřválců dávala výkon kolem 75 k (55 kW), přeplňovaná s kompreserem Roots až 120 k (88 kW). Václav Bobek s kompresorovou verzí Supersportu tehdy zaznamenal jedno třetí a jedno páté místo, Jaroslav Netušil a Josef Černohorský s atmosférickou a kompresorovou verzí roadsteru Škoda Sport však vyhráli třídy do 1100 a 1500 cm³. Počátkem října téhož roku při dvanáctihodinovce v Brně obsadili Miroslav Fousek a Antonín Komár s vozem Škoda Sport třetí místo podle ujeté vzdálenosti za dvěma kopřivnickými automobily Tatrajan Sport.

Mladoboleslavští se pochopitelně snažili, aby se přinejmenším vyrovnali valašské konkurenční – s nikým jiným vlastně ani závodit

Škoda Sport s atmosférickým motorem 1,1 l pro 24 h Le Mans 1950.



Škoda Supersport v závodním provedení pro sezonu 1952 s přeplňovaným motorem 1,2 l.

nemohli, s výjimkou několika startů v tehdejší Německé demokratické republice. A tak počínaje sezonou 1952 montovali do postupně zdokonalovaných vozů Škoda Sport a Supersport větší motor 1221 cm³, jehož přeplňovaná verze se dvěma kompresory Roots dávala až 140 k (103 kW). Ve stejně době sportovní vozy dostaly vylepšenou brzdovou soustavu s dvouokruhovým ovládáním, ovšem i nadále se čtverci bubnových brzd. Další etapa následovala v závěru sezony 1953, kdy se ve vozech Škoda Supersport objevil nově vyvinutý čtyřválec 1490 cm³, jenž měl v atmosférické verzi výkon 90 k (66 kW) a v provedení s dvojicí kompresorů údajně až 180 k (132 kW). Při rekordních jízdách s ním Václav Bobek počátkem října v Praze útočil na hranici 200 km/h, oficiálně však jel nejvíce 197,8 km/h. Připomeňme, že dva automobily Škoda Sport s pontonovou karoserií se od roku 1950 tvarově prakticky neměnily, většinou závodily se zakrytým místem spolujezdce a jeden z nich se zaslepenými otvory původně určenými pro přídavné světlomety. Vozy Škoda Supersport vznikly patrně tři, výrazněji však měnily zevnějšek, zejména příd doutníkovité karoserie v letech 1952 a 1953. ■