



11 Octavie pro Tour d'Europe 1960
(zprava Václav Bobek/Vladimír Hubáček celková desátá
Miroslav Fousek/Oldřich Horšák a Josef Vidner/Jaroslav Bobek odstoupili)



7 Za volantem Skody 1100 OHV
v roce 1958 s novým řešením
světelných vlniček
(dříve vykopané z ploché přídě)

8 Za volantem první Skody
Supersport z roku 1950
(typ 966), která se od Sportu
liší dlouhkovou karosérií
s odkrytými koly
a přepřehovaným motorem

9 Za volantem Skody 1100
Sport, upravené pro jediný start
ve 24 h Le Mans (1950 posádka
Václav Bobek/Jaroslav Netušil
odpadla pro poruchu pístu)



PAN MISTR...

Před čtyřiceti lety opustil tento svět Václav Bobek starší,
jedna z největších legend
československého automobilového sportu...

TOM HYAN

1 Václav Bobek st.
(podobizna 1963)

2 Václav Bobek
(Skoda 1000 MB F3
typ 992/II)

3 Dva upravené Tudory
(Skoda 1101
a roadster 1102)
s kompresorem
(viz vstup vzduchu nahoru
na přídě)

4 Václav Bobek
(upravené s číslem 26)
po startu
na Libeckém okruhu 1953,
kde zvítězil před týmovým
kolegou Miroslavem
Fouskem (zcela vpravo)

5 Za volantem upravené
Skody Supersport typu 966
v roce 1951
(používaly se motory 1089,
1221 nebo 1490 cm³
s jedním nebo dvěma
kompresory Roots)

6 Dvojice Bobek/Fousek
v 6 h Brno 1967
jejich Skoda 1000 MB
v úpravě B5 měla motor
z formule 3 o výkonu 90 k
(66 kW) a chladič v přídě

chodníkovi zboží ve francouzském voze Salmson.
Začínal také oráním s traktorem na poli.
V roce 1936 nastoupil do dopravního oddělení v ASAP
Skoda v Mladé Boleslavi, nejprve předváděl traktory
Skoda, o rok později přešel do studijního a vývojového
oddělení, kde konečně testoval automobily! Po válce
začal v roce 1947 jezdit na Tudoru (Skoda 1101) jako
spolujezdce svého šéfa Ing. Horáka, v roce 1947 byl
nejrychlejší na Rajdu Polskem v nejlépejších lesních úse-
cích Jelení Hory a s Horákem vyhráli Heinzovu zimní
soutěž 1948. Pak se stal okružním závodníkem s celo-
stovním (Vršovický okruh 1947) i upraveným vozem
Skoda 1101 (Tudor) a dlouhá sportovní kariéra se
zdálo rozvíjet. V roce 1949 startoval na Čeně města
Brna ve třídě 1500 cm³, protože jeho nová speciální
Skoda 1100 Sport dostala motor přepřehovaný kompres-
orem! Bobek dojel druhý za Zdeňkem Treyballem
(Sincva Gordini 1500), Jaroslav Netušil na shodném
voze bez kompresoru vyhrál třídou 1100 cm³. Vozy
prošly dalším vývojem, dostaly dlouhkovou karosérii
s odkrytými koly, větší čtyřválec 1,5 litru coby 1500
Sport, resp. s kompresorem jako 1600 Supersport.
Na Supersportu zajel Bobek při Dnu rekordů v Praze

v říjnu 1953 průměrnou rychlost 197,7 km/h (z jízdy
oběma směry). Tým AZNP Skoda se zúčastňoval do-
mácích i zahraničních závodů (NDR, Polsko), Bobek
byl třetí na Velké ceně Československa 1950 (Š 1100
Supersport), vyhrál na Sachsenringu 1953 průměrnou
rychlostí 118,9 km/h (Š 1100 Sport). Cenu Brna 1954
(Š 1200 Sport), triumfoval v německých Halle a Lip-
sku, sbíral úspěchy v dalších závodech včetně mis-
trovských titulů. S Jaroslavem Netušilem dokonce je-
li 24 h Le Mans 1950 (Š 1100 Sport), ve své třídě si vedli
velmi dobře, ale ve čtrnácté hodině po poruše pístu
odpadli (do té doby měli průměrnou rychlost 128 km/h).
Byl to jediný start vozu Skoda v legendárním fran-
couzském závodě, tovární posádce AZNP asistoval
vycvičený mechanik Miroslav Fousek, později další z le-
gendárních jezdců Skoda.
Na automobilové soutěži ovšem Václav Bobek neza-
nevil, pokračoval se Spartakem a Octavií (Š 440).
Třikrát jel Viking Rallye (měl Nora za spolujezdce), třikrát
jel Rakouskou Alpeckou soutěží, s belgickým zástupcem
Skody absolvoval Liège-Roma-Liège, několikrát jel
i kanadskou soutěží Shell 4000 (s místním navigátorem)
a Rallye Monte Carlo atd. Závěrem kariéry se vrátil na

7 Václav Bobek
(upravené s číslem 26)
po startu
na Libeckém okruhu 1953,
kde zvítězil před týmovým
kolegou Miroslavem
Fouskem (zcela vpravo)

8 Za volantem upravené
Skody Supersport typu 966
v roce 1951
(používaly se motory 1089,
1221 nebo 1490 cm³
s jedním nebo dvěma
kompresory Roots)

9 Dvojice Bobek/Fousek
v 6 h Brno 1967
jejich Skoda 1000 MB
v úpravě B5 měla motor
z formule 3 o výkonu 90 k
(66 kW) a chladič v přídě

okruhy a od roku 1965 startoval s továrními formu-
lami 3, jezdil se ve startovních listinách objevovaly coby
Skoda 1000 MB (podle motoru nového sériového vozu,
jinak jsou to typy 992 a vylepšené 992/II). V roce 1967
byl druhý v závodě Poháru míru a přátelství F3 v Brně,
když škodovky většinou na Lotus-Ford úspěšného Vla-
dimíra Hubáčka nestačily. Nakonec se Václav Bobek st.
objevil i za volantem prvního spideru a ve formuli
Skoda, ale po roce 1972 s aktivní závodní činností
skončil. V jeho slopách jel bratr Jaroslav (1928–2007)
a syn Václav mladší (ročník 1944). Zůstává jednou z nej-
významnějších postav československého automobi-
lového sportu padesátých až šedesátých let. Pan Mistr
Václav Bobek starší zemřel 2. dubna 1980.

► ŠKODA 130 RS (1975–1981)



NEČEKANÝ TRIUMF

Škoda Auto slaví 125 let.

K největším sportovním úspěchům patří vítězství v mistrovství Evropy 1981 v závodech cestovních vozů...



TOM HYAN



1 Posádka Michl/Martinovský/Vaněček (Škoda 130 RS) významně přispěla k titulu ME 1981 v hodnocení značek (na snímku v britském Doningtonu)

2 Milan Zapadlo vítězil s typem S 130 RS jak v soutěžích (např. absolutní první v Jugoslávské rallye 1977, vítěz třídy Acropolis 1978), tak na okruzích

3 Zleva Josef Michl, Jan Šenkýř a Zdeněk Vojtěch na starém okruhu v Brně

Triumf vozů Škoda 130 RS byl vyvrcholem účasti mladoboleslavských automobilů s motory vzadu v motoristickém sportu. Pro tehdejší Automobilové závody n.p. (AZNP) se stal rok 1964 jedním ze dvou nejvýznamnějších milníků poválečné éry, když z nových továrních hal začaly vyjíždět automobily Škoda 1000 MB zcela nové koncepce, tedy s kapalinou chlazeným čtyřválcovým motorem 988 cm³/33 kW (45 k), uloženým až za zadní poháněnou nápravou, a samonosnou karoserií. Tato koncepce, v šedesátých letech oblíbená, přímo vyvázela k účasti v motoristickém sportu. V Mladé

Boleslavi vznikly speciální úpravy pro tehdejší skupiny A1, A2 a B5 už v roce 1966, o rok později jezdila dokonce soutěžní B5 s motorem ze škodovské formule 3, jehož výkon vzrostl na 66 kW (90 k). Automobily Škoda 1000/1100 MB však sbíraly úspěchy většinou jen na domácích tratích, i když Václav Bobek mladší, Oldřich Brundlík a Oldřich Horský získali první body už v Evropském poháru cestovních vozů 1968. O rok později byl Bobek celkově pátý v divizi do 1000 cm³. Změnu přineslo zahájení produkce modernizované řady S 100/110 s novou karoserií po celožádrové dovolené roku 1969. Václav Bobek mladší se v se-



► ŠKODA 130 RS (1975–1981)

MOTOR – kapalinou chlazený zdvihový řadový čtyřválec, uložený vzadu podélě za nápravou, niklový blok a hlava válečků, OHV 2V, dva dvojité karburátory Weber 40 (45) DCOE, 1289 cm³ (e 75,5 x 72 mm); 10,5 až 11,2 l; výkon 113 až 142 k (83 až 105 kW)/7250 až 6500 min⁻¹; točivý moment přes 127 N.m/5250 min⁻¹.

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ – jednodílná šestišlá spojka a 190 mm s kapalinovým vyhlazněním, čtyřšlápná převodovka s řazením na podlaže (3,08 – 2,19 – 1,57 – 1,16 – 2,3,27 pro dle; 3,08 – 1,94 – 1,35 – 1,08 – 2,3,27 pro okružní); homologovaný stálý převod 3,70/3,90/4,10/4,24/4,44; nebo pětisplápná (3,23 – 2,12 – 1,55 – 1,21 – 0,96 – 2,3,00); stálý převod 3,78/4,25. Samosvorný diferenciál, potahy zadních kol.

PODVOZEK – samonosný podvozek skloot s krycími panely z laminátu a tlumičové plováky; všechna kola nezávisle zavěšená, vřetnu dvójla přičná a vzadu víceúčinná křivá ramena; vřetnu prožvý a kapalinové tlumiče. Vřetnu příčný křivý stabilizátor, dvoosokruhový kapalinový brzdý s posilovačem, vřetnu kotoučové a vzadu bubnové; řízení šroubem a malicí, kola z lehkých slitin, standardní pneumatiky 185/70 SR 13.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2400 mm; rozchod kol 1415/1368 mm, d/S/V 4020/1720/1290 mm; hmotnost podle FIA 720 kg.

PROVOZVNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – nejvyšší rychlost 180 až 220 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h kolem 8,0 s; spotřeba paliva neuváděna.



4 Zleva Jan Šenkýř, Břetislav Enga a Zdeněk Vojtěch jsou spolu s manažerem Václavem Barvičem strážci úspěchu Škody v ME značek 1981

5 Dvojice Zdeněk Vojtěch/Břetislav Enga (Škoda 130 RS) na okruhu ME 1978 v Brně (do 1300 cm³ vyhráli Zapadlo/Michl)

6 Posádka Václav Blahna/Jiří Motal (Škoda 130 RS), vítězové třídy do 1300 cm³ a osmí v absolutním pořadí na Rallye Acropolis 1979

7 Tovární tým AZNP Škoda před sezónou 1975 s vozy Škoda 130 RS a slavným dvoulitrovým spiderem typu 733

zoně 1970 stal nejúspěšnějším okružním jezdcem Škody, když po odpadnutí Johana Abta triumfoval v Brně (jeho strýc Jaroslav byl pátý), dojel třetí v Jaramě a pátý v Zandvoortu, aby obsadil celkově třetí místo za Johannem Abtem a Alfredem Faraonim (oba Fiat-Abarth 1000 TCR).

Nové rozdělení divizí (první do 1300 cm³) přineslo vozům Škoda handicap objemu, ale už v Brně 1972 se objevily S 120 S, tedy sladěné se zvětšeným objemem až na 1295 cm³, výkonem 100 kW (136 k) a chladičem vpředu. Páté a osmé místo Jaroslava a Václava Bobků byly dílem nad

očekávání. Absence brněnských závodů mistrovství Evropy pro přestavbu trati v letech 1973–1974 byla dalším zvržením, nicméně vo Velké ceně Brna 1975 třídě 1300 cm³ vládly nové vozy Škoda 130 RS posádky Zlata s Horským a Brunclicka s Jaroslavem Bobkem, které dojezy ►►



-