

Obsah

Úvod	5
Škodovka nové koncepce	6
Embéčko	10
MBX	17
Roadster a Winnetou	21
Formule 3	26
Stovková řada	29
Stovková řada ve sportu	33
„Erko“	42
„Erko“ jako závodní speciál	56
Dvoustovka	61
„Ereska“	64
„Ereska“ v akci	76
Nedokončená evoluce	86
Formule MTX	91
Spidery skupiny B5	93
Prototypy Škoda typ 742 Supersport a ÚVMV 1100 GT	101
GIOM – sportovní škodovka ze Slovenska	109
Buggy	110
Další prototypy pro běžný provoz	117
Stodvacítka úzká i široká... ..	126
Modely LR, a nejen ony	131
Garde a Rapid	144
Rapid v závodním převleku	163
GIOM podruhé	167

Favorit s pohonem předních kol	168
Roadster z Mělníka	175
Favorit jako soutěžní speciál	178
Favorit na okruzích	182
Felicia – tentokrát pětidveřová.	184
Felicia Kit Car	188
Pick-up na závodním okruhu	194
Škoda Felicia alias Rebel	196
Bestseller Škoda Octavia.	198
Škoda Octavia RS – návrat eresky	201
Octavia Kit Car a WRC	207
Fabia – „velký“ malý vůz	218
Ještě jedna „ereska“	221
Škoda Fabia WRC	224
Formule Škoda	229
Superb a Tudor.	232
Yeti a Joyster – překvapení na závěr	237
Přehled vybraných sportovních a závodních automobilů a prototypů z produkce Škoda	241
Rejstřík	243
Nabídka odborné literatury	252
Příloha	257

Úvod

V předchozím díle věnovaném produkci sportovních automobilů z Mladé Boleslavi pod značkou Laurin Klement a Škoda jsme došli k závěru, že i modely prezentované továrnou jako sportovní mají mnohem blíže k výrobkům nesoucím značku Ford nebo Fiat než k čistokrevným „sportákům“ Porsche či Ferrari. A přesto, že konstrukce i těch nejostřejších speciálů z Mladé Boleslavi vycházela z obyčejných cestovních modelů, co do získaných úspěchů na sportovním poli na tom laurinky ani škodovky nebyly zase tak špatně a sportumilovným zákazníkům měly i v prvních šedesáti letech minulého století co nabídnout.

Zatímco období popisované v předchozí knize bylo charakteristické výrobou automobilů klasické koncepce a vrcholilo výrobou populárních Felicí, následující řádky budou o automobilech poháněných motory uloženými vzadu a automobilech s motorem pod přední kapotou a pohonem přední řízené nápravy. V žádném z obou případů nebude o sportovní modely nouze a některé z nich se dokonce bez nejmenšího uzardění mohou postavit i vedle těch nejlepších sportovních vozů světové produkce, pokud ovšem budeme brát v úvahu omezení daná objemovou třídou a původem, na jehož začátku ve většině případů stál rodinný sedan. První díl končil rokem 1964, kdy byla ukončena výroba Felicí, a rokem 1964 také začneme – do sériové výroby přišla Škoda 1000 MB.

Autoři