

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav translatologie

Bakalářská práce

Aleksandr Isaev

Komentovaný překlad: PAVLŮSEK, Alois, PAVLŮSEK, Ondřej. „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“. 1. vyd. Brno 2008: Computer Press, a.s., s. 178-197.

Annotated translation: PAVLŮSEK, Alois, PAVLŮSEK, Ondřej. “Škoda sports and racing cars from 1965 to the present day”. 1st edition. Brno 2008: Computer Press a.s., pp. 178-197.

Комментированный перевод: ПАВЛУСЕК, Алоис, ПАВЛУСЕК, Ондřejей. «Спортивные и гоночные автомобили Škoda с 1965 года по настоящее время». 1-е издание. Брно 2008: Computer Press, a.s., с. 178-197.

Chtěl bych poděkovat vedoucí této práce Mgr. Ing. Marii Molchan, Ph.D. za důležité připomínky a rady. Také děkuji Danielovi Stukalovovi a Alexanderu Bobrovovi za odborné konzultace a jejich pohled na práci ze strany cílových čtenářů.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného oboru.

V Praze dne

podpis

Anotace

Tato bakalářská práce obsahuje překlad úryvku z knihy Aloise Pavlůska a Ondřeje Pavlůska „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ (s. 178-197) do ruštiny jako první část, a odborný komentář k překladu jako část druhou. Druhá část zahrnuje analýzu originálu, popis metody překladu a strategii řešení překladatelských problémů, včetně typologie překladatelských posunů.

Klíčová slova: překlad, překladatelská analýza, metoda překladu, překladatelský posun, překladatelský problém, ruština, Škoda, sportovní automobily.

Abstract

This bachelor thesis contains a translation of the excerpt from the book "Škoda sports and racing cars from 1965 to the present day" by Alois Pavlůsek and Ondřej Pavlůsek (pp. 178-197) into Russian as the first part, and an expert annotation of the translation as the second part. The second part includes an analysis of the original text, a description of the translation method, and a strategy for solving translation problems, including a typology of translation shifts.

Keywords: translation, translation analysis, translation method, translation shift, translation problem, Russian, Škoda, sport cars.

Obsah

1 Úvod.....	7
2 Překlad	8
3 Překladatelský komentář.....	28
3.1 Analýza originálu.....	28
3.1.1 Extratextuální faktory.....	28
3.1.2 Intratextuální faktory.....	30
3.2 Definice a metoda překladu	33
3.3 Strategie řešení překladatelských problémů a typologie překladatelských posunů	34
3.3.1 Rovina gramatická	34
3.3.2 Rovina lexikálně-sémantická	38
3.3.3 Rovina pragmatická	42
3.3.4 Rovina stylistická.....	44
3.3.5 Další problémy.....	46
4 Závěr	48
Resumé.....	49
Bibliografie	50
Primární literatura	50
Sekundární literatura	50
Elektronické zdroje	50

1 Úvod

Záměrem této bakalářské práce je přeložit úryvek z knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ do ruštiny a přidat k danému překladu odborný komentář, který bude věnován analýze originálu a překladu.

Úryvek z knihy obsahuje dějiny sportovních a závodních automobilů Škoda Favorit a Škoda Felicia. Na rozdíl od novějších modelů české značky Škoda (Octavia, Fabia) rusky mluvící cílový čtenář překladu zná modely Favorit a Felicii jenom povrchně, neboť ruské zdroje nemají skoro žádné informace o daných modelech, zejména o jejich sportovních a závodních verzích. Z tohoto důvodu jsem se rozhodl překládat právě tento textový úsek.

Rád bych druhou část své bakalářské práce podrobně věnoval analýze výchozího textu, případným překladatelským problémům, způsobům jejich řešení, a typologii posunů.

2 Překlad

Škoda Favorit – спортивная спецсерия.

Не прошло и года с момента премьеры Škoda Favorit на выставке в городе Брно, как уже в 1988 году зрители, стоящие вдоль трассы Шумава (Чехия), могли впервые лицезреть автомобиль в спортивной доработке для группы А с экипажем Бергер В. – Петера З. Поскольку для получения омологации для группы А было необходимо производить 5000 автомобилей в течение 12 месяцев, стало очевидно – «Фавориту» придется соревноваться вне классификации. Соответственно, довольно скромная мощность (102 л. с. на автомобиль весом 830 кг) вряд ли бы помогла экипажу завоевать золото, однако это никоим образом не препятствовало заезду. Речь шла в первую очередь о тесте гоночной переднеприводной Škoda в условиях реального ралли.

Тем не менее, с эффективностью у новоиспеченного участника все не было так плохо. В этом могли убедиться конкуренты на ралли Ханки в Финляндии. Свеженький автомобиль с экипажем, который только привыкал к переднему приводу, финишировал шестым. В перспективе станет ясно, что на свет появился такой же отличный спортивный автомобиль, каким была Škoda 130 RS. Он вместе со своим экипажем будет способен завоевать Кубок мира в 1994 году на соревнованиях среди автомобилей класса F2, и в том же году поможет двум экипажам занять 1-е и 2-е места на пьедестале Ралли Монте-Карло.

Первый прототип спортивной Škoda Favorit был закончен еще за несколько месяцев до начала производства его серийной версии. Осенью 1988 года в городе Млада-Болеслав с конвейера сошел пятитысячный автомобиль, поэтому уже ничего не мешало получить омологацию на Škoda Favorit 136 L для группы А. Данная омологация (№ A5373) была одобрена в декабре на заседании FIA и вступила в силу 01.01.1989. «Фаворит» уже мог начинать свою победную серию в автомобильных гонках, однако к концу 1988 года в распоряжении была лишь одна машина – остальные все еще находились в процессе сборки. На первый взгляд гоночная версия не сильно отличалась от своих серийных собратьев, однако она почти не имела запчастей, не доработанных для будущего участия в автогонках.

Начнем с двигателя, который, естественно, был гораздо мощнее моторов серийной версии Škoda Favorit, собирающей в то время огромные очереди перед чехословацкими

автосалонами¹. Его объем 1289,4 см³ можно было повысить до 1299,6 см³ путем увеличения диаметра цилиндра с 75,5 мм до 75,8 мм. Вдобавок была доработана алюминиевая 8-клапанная головка блока цилиндров, были расширены впускные и выпускные каналы, изменилась синхронизация ГРМ с помощью использования распредвала (фаза 320°/320°), а также увеличился ход клапанов. Степень сжатия увеличилась до значения 11,7, хотя двойной карбюратор остался от фирмы Pierburg, типа 2E3, как и на серийных автомобилях. Таким образом мощность увеличилась на 65 %, а крутящий момент на 16,5 %. Итог: 102 л. с. (при 6500 об/мин) и крутящий момент 116,5 Нм (при 4750 об/мин), при этом максимально разрешенные обороты двигателя могли достигать 8000 об/мин.

Двигатель соединялся с сухим однодисковым сцеплением Sachs диаметром 190 мм. Так как двигатель гоночной версии имел более жесткие характеристики, вместо серийной 5-ступенчатой коробки передач пришлось сертифицировать специальную спортивную коробку с уменьшенными передаточными числами. Помимо этого, команда могла в любой момент выбрать один из 7 доступных дифференциалов. Серийный же дифференциал освободил место дисковому самоблокирующемуся «диффу», который вследствие был и вовсе заменен винтовым самоблоком Torsen. Доработано также было крепление двигателя, а кузов укрепили каркасом безопасности, который выделялся на фоне конкурентов своей массой – всего 22 кг (масса дюралевого каркаса на Škoda 130 LR составляла 25 кг). Общая масса автомобиля тоже уменьшилась – с 830 кг прототипа она снизилась до итоговых 750 кг за счет использования более тонких и, соответственно, легких листов металла при изготовлении внешних панелей.

Интерьер «Фаворита» был доработан, чтобы сделать его наиболее привычным для гоночного экипажа. Несмотря на то, что шасси было унаследовано от серийной версии Škoda Favorit, у передней подвески McPherson была регулируемая стойка стабилизатора, изменено крепление амортизаторов Sachs – сзади использовались газо-масляные амортизаторы, а каждое колесо было прорессорено витыми пружинами с дополнительными пенополиуретановыми отбойниками внутри. Задние колеса устанавливались на независимую подвеску с продольными рычагами, соединенными торсионной балкой, а спереди и сзади стоял поперечный стабилизатор. 2-контурная дисковая (на всех колесах) тормозная система лишилась серийного усилителя, однако экипаж получил возможность самостоятельно регулировать давление. Цельные литые

¹ Речь идет о локально-популярных автосалонах Mototechna.

диски 5J x 14 сидели в покрышках от Barum (175/60 R14 OR44, OR32, OR19), а также в «мишленовских» 140/60-14.

Всего было со временем собрано 35 гоночных машин в кузове с габаритами 3815 мм в длину и 1620 мм в ширину. Колесная база равнялась 2450 мм, колея перед/зад 1400 и 1365 мм соответственно. Максимальная скорость Škoda Favorit составила 210 км/ч, а разгон 0–100 км/ч – 10 с.

В 1991 году была основана Škoda Motorsport – спортивная команда при заводе. Теперь участникам команды не требовалось работать за станком в перерывах между соревнованиями, а можно было полностью отдаться подготовке к конкретным мировым первенствам. В распоряжении команды было три гоночных автомобиля, которые обслуживались на уровне других профессиональных спортивных команд. В общем зачете экипаж Сибера П. – Гросс П. одержал победу в своем классе и в итоге финишировал на 25-м месте. Такой же результат экипаж показал в 1992 году, но уже был успешнее в общем зачете – в итоге финишировал 18-м. В 1993 году П. Сибера и Э. Тринер участвовали в восьми соревнованиях, каждое из которых закончилось победой Škoda в своем классе. Таким образом «Фаворит» стал неофициальным чемпионом мира в классе до 1300 см³, а также занял второе место в чемпионате среди спортивных автомобилей с одной ведущей осью и «атмосферником» объемом до 2-х литров.

В 1994 году все с нетерпением ждали преемника «Фаворита», который в свою очередь не хотел просто так сдавать свои позиции, даже несмотря на то, что у него заканчивалась омологация. Škoda Motorsport и их «Фавориты» заняли первые два места на Ралли Монте-Карло в классе А5 до 1300 см³ и это было только начало. В Швеции уже проводился кубок мира по ралли для авто с одной ведущей осью и двигателем до 2-х литров (FIA 2-Litre World Rally Cup), где экипажи «Фаворитов» во главе с Э. Тринером и Й. Штолфой снова заняли первые два места в классе. В Португалии ситуация повторилась, но уже с П. Сиберой и Э. Тринером за рулями двух Škoda. П. Сибера даже набрал балл в зачете производителей в рамках чемпионата мира, и в итоговом зачете FIA 2-Litre World Rally Cup Škoda разместились на 2-м месте, уступая лишь команде Opel. Триумф случился на Ралли Греции Акрополис, где две Škoda разместились в абсолютном топ-10 среди различных турбированных авто, показывающих трехкратную мощность. Победная кампания «Фаворитов» продлилась и в других соревнованиях чемпионата. В свой последний сезон Škoda Favorit одержал итоговую победу для всей Škoda в первом FIA Кубке мира по ралли, рассчитанном на спортивные автомобили с одной ведущей

осью и двигателем объемом до 1600 см³. У вас еще остались какие-то вопросы к качеству недооцененного «Фаворита»?

Однако тридцать пять автомобилей из г. Млада-Болеслав в спортивной доработке для группы А не были единственными «Фаворитами», модифицированными в соответствии со спортивным регламентом FIA для класса А до 1300 см³. Еще осенью 1989 года компания Metalex из города Мельник представила свою версию спортивной переднеприводной Škoda на выставке в городе Брно. У двигателя представленной Škoda была доработана головка блока цилиндров, изменена система фаз газораспределения с помощью распредвала МТХ, были модифицированы впускные и выпускные каналы, а также клапаны. Таким образом мощность двигателя с заводским объемом 1289 см³ достигла 84 л. с. (при 6250 об/мин) и максимального крутящего момента в 124 Нм (при 4600 об/мин), степень сжатия составила 10,8.

Помимо распредвала, компания Metalex подготовила спортивные поршни с модифицированной формой днища. Серийный карбюратор Pierburg теперь имел измененное крепление, поэтому, по понятным причинам, автомобиль остался без автоматического дросселя. Однако остались как оригинальное бесконтактное электронное зажигание PAL, так и серийная система охлаждения двигателя, а также сцепление с 5-ступенчатой коробкой передач с уменьшенными передаточными числами. Также долгожданным дополнением стал самоблок от компании Metalex. Изменения не сильно коснулись шасси – добавились только настраиваемые амортизаторы от компании H+R. Тормозная система получила измененный двухсекционный главный цилиндр, поэтому появилась возможность менять тормозное давление прямо из салона автомобиля – отдельно для передней и задней оси, однако эта функция была доступна только за доплату. Новинкой также стали литые 13-дюймовые диски Metalex, которые позволяли устанавливать дисковые тормоза с внутренним охлаждением.

В базовом исполнении автомобиля были удалены все элементы шумоизоляции, установлены каркас безопасности и анатомические сиденья. Даже если добавить на приборную панель тахометр, какой-нибудь манометр и датчик температуры двигателя, получится не густо по сравнению со специальной гоночной серией, произведенной на заводе в г. Млада-Болеслав. Однако гоночный вариант для группы А в заводской модификации не предназначался для широкого использования и стоил около 400 тыс. чешских крон, в то время как модификацию авто из г. Мельник можно было приобрести в 4 раза дешевле. «Фаворит», доработанный компанией Metalex для группы А,

разгонялся от 0 до 100 за 12,8 с (при массе в 847 кг), а максимальная скорость достигала приблизительно 155 км/ч. И хотя этих характеристик было недостаточно для участия в чемпионате мира, этого было вполне достаточно, чтобы заложить фундамент для дальнейших доработок.

На заводе в г. Млада-Болеслав, не колеблясь, в 1990 году подготовили Škoda Favorit для менее состоятельных любителей автомобильных соревнований, модифицированную под группу N, которая допускала лишь минимальные доработки. Такие доработки на данной N-версии – действительно редкость. Для сборки двигателя использовались детали на пределе допустимых размеров, отсюда было получено большее значение степени сжатия – 10 : 1. Тем не менее пришлось довольствоваться весьма скромной мощностью, которая составляла 68 л. с. (при 5000 об/мин), что было примерно на 5 л. с. больше, чем у серийного «Фаворита», и крутящим моментом 108 Нм (при 3500 об/мин). Для группы N была сертифицирована и коробка передач с уменьшенными передаточными числами, а также теперь можно было использовать более жесткое крепление силового агрегата в кузове. Сам кузов же был сверх нормы оснащен каркасом безопасности для группы A.

В остальном, кроме анатомических кресел с 4-точечными ремнями безопасности и спортивного руля, который устанавливался еще на Škoda 110, отличий от серийного «Фаворита» не было. Подвеска улучшилась благодаря более жестким пружинам, установленным спереди, хотя спортивные амортизаторы Sachs остались на обеих осях автомобиля. Спортивная Škoda Favorit для группы N весила 897 кг, разгонялась от 0 до 100 км/ч за 15,6 с и имела максимальную скорость около 150 км\ч.

И «Фаворит» из г. Млада-Болеслав в N-версии, и «Фаворит» A-версии от Metalex были неплохо оценены за свои отличные характеристики, однако главным минусом обеих моделей была низкая мощность, из-за которой оба автомобиля едва ли могли составить конкуренцию на международной арене. Зато дешево и сердито.

Трековый «Фаворит»

Škoda Favorit в трековой модификации была представлена практически одновременно со своим раллийным визави в 1989 году. Один из первых автомобилей, доработанных для

группы А до 1300 см³, появился у АМК Либерец². За его созданием стоял успешный гонщик из города Либерец В. Томашек. Еще в 1988 году он объединился с инженером по фамилии Нивлт, чтобы начать работу над новым несерийным автомобилем, вдохновленным трековыми вариациями подобных авто от других производителей, каковыми являлись, например, Fiat Ritmo или Volkswagen Golf. В ноябре 1988 года два кузова «Фаворита» отправились в немецкую компанию Heigo, которая их не только укрепила, сделав около 580 швов в среде углекислого газа, но и изготовила каркас безопасности. Для того, чтобы максимально облегчить кузов, выбор пал на алюминиевую дугу вместо классической клетки, что помогло сэкономить 7 кг массы. Также компания Heigo изготовила алюминиевую трубчатую распорку моторного отсека между верхними креплениями стоек McPherson.

Омологация № А5373, действующая с 01.01.1989, позволила серийному двигателю увеличить диаметр цилиндра, поэтому рабочий объем увеличился с 1289 до 1299,6 см³, а дальнейшие доработки были направлены на 8-клапанную головку блока цилиндров и поршни. Помимо новых поршней, изготовленных на чехословацком госпредприятии Метаз Тынец, двигатель получил распредвал (фаза 324°/328°), а с помощью использования поршней с двумя компрессионными кольцами была получена степень сжатия 12,4 : 1. Таким образом двигатель смог развить 106 л. с./7000 мин⁻¹ при довольно благоприятном крутящем моменте, который достигал 118 Нм (при 5500 об/мин). При этом двигатель было можно раскручивать до 8000 об/мин. Действующая омологация не позволяла использовать никакие другие карбюраторы кроме исходного Pierburg 2ЕЗ. Топливо поступало в данный карбюратор с помощью двух электрических насосов Mitsuba, один из которых был спрятан рядом с задней осью и подавал топливо в емкость объемом 0,8 л, а второй подавал топливо из емкости в сам карбюратор.

Система зажигания получила электронное бесконтактное устройство Bosch, а система смазки двигателя – охлаждение моторного масла. Даже несинхронизированная коробка передач со сниженными передаточными числами не осталась без доработок. Вдобавок была подготовлена 6-ступенчатая коробка, а весь силовой агрегат дополнился самоблоком от гоночного Ford Fiesta. Изменения шасси в первую очередь представляли собой замену оригинальных цельных штампованных рычагов передней подвески на сварные треугольные рычаги из хромомолибденовых трубок, при этом все точки

² *Автомобилклуб Либерец*. Подобные организации были довольно популярными в Чехословакии и остаются популярными в современной Чехии. Они могут включать в себя курсы безопасной езды, организацию соревнований и т. д.

крепления колес на передней подвеске получили рулевые наконечники Uniball, которые позволяли быстро изменить геометрию подвески. Спереди и сзади были установлены газо-масляные телескопические амортизаторы Sachs, которые были на 30 % жестче, чем у раллийных коллег, и составные витые пружины Eibach.

И хотя тормозная система лишилась усилителя, были добавлены два параллельно разделенных главных тормозных цилиндра от фирмы Girling, позволяющих изменять соотношение тормозного действия между передней и задней подвеской прямо во время движения. На всех колесах были установлены дисковые тормоза: передние – с внутренним охлаждением, а задние – с алюминиевыми 4-поршневыми суппортами. Увеличились также колеса, которые получили следующие размерные характеристики: 5 J x 14 или 5 J x 15, и все это на покрышках Pirelli 160/56 R 14 или Dunlop 170/55.15. Интерьер сохранил в себе только все самое необходимое, поэтому трековому «Фавориту» было достаточно оставить только сиденье из кевлара Sparco, которое весило 3,5 кг и имело 4-точечные ремни безопасности. Колесная база трекового «Фаворита» равнялась 2450 мм, колея перед/зад – 1420/1385 мм, кузов имел длину 3815 мм и ширину 1620 мм, а масса составляла всего лишь 750 кг.

Более мощная вариация спортивного автомобиля, основой для которого являлась Škoda Favorit, появилась в 1992 году и была определена в группу Н. Этот автомобиль приводился в движение от рядного 4-цилиндрового двигателя объемом 1596 см³ с ГРМ от компании ОНС. Данный двигатель, имеющий диаметр цилиндра 78 мм, ход клапанов 83,5 мм и уровень компрессии в 12,0 атмосфер, развивал 175 л. с. (при 8000 об/мин) и 175 Нм крутящего момента (при 5500 об/мин). Благодаря мощному двигателю вкупе с 6-ступенчатой МКПП, автомобиль массой 720 кг мог развивать максимальную скорость 240 км/ч и разгонялся от 0 до 100 за 6 с.

Škoda Felicia – в этот раз 5-дверная

Felicia Kit Car

Трековый пикап

Škoda Felicia alias Rebel

Весной 1994 года в Амстердаме миру был представлен наследник «Фаворита». Однако несмотря на то, что новая модель Škoda получила название в честь родстера 60-хх, гонки тут были ни при чем. Модель также избежала новых конструкций, поскольку на заводе в г. Млада-Болеслав выбрали подобную тактику, как и при переходе от Škoda 100/110 на Škoda 105/120³. В ноябре 1994 года начинает продаваться 5-дверный хетчбек, который показывает абсолютно новый уровень комфорта и удобства для пассажиров по сравнению с «Фаворитом». Шасси и двигатель практически никак не поменялись – Škoda Felicia унаследовала 54- и 67,5-сильные вариации двигателей. Новый кузов, при этом, не имел ничего общего со своим предшественником: формы получились более скругленные, поэтому автомобиль казался гораздо более современным. Интерьер также поменялся в лучшую сторону – теперь в салоне было не только гораздо уютнее по сравнению с «Фаворитом» и его квадратными формами, но и появился дополнительный комфорт во время движения благодаря хорошей шумоизоляции. Сиденья были больше, а комплектация богаче, к тахометру добавился бортовой компьютер. «Фелиция» старалась изо всех сил скрасить жизнь своего владельца: забыл выключить внешнее освещение и вытащил ключ – можешь рассчитывать на звуковое предупреждение; запускаешь двигатель – и все электронные приборы выключаются; постоянно включаешь дворники – они это запомнят и зациклятся. Порадовал владельцев и интерьер, в котором уже было сложно найти жестяные элементы кузова, включая загерметизированные газовые упоры двери багажника или пластиковое ложе капотного упора.

«Фелиция» стала автомобилем года в Чехии в сезоне 94/95, а вариация GLXi в цвете зеленый металлик была выставлена на Женевском автосалоне в 1995 году. Был представлен целый ряд новинок в комплектации, которые для прошлых моделей казались чем-то нереальным: алюминиевые диски, боковые зеркала с электроприводом. Все это было лишь мелочью по сравнению с системой ABS и подушками безопасности, которые впервые появились на автомобилях Škoda. В том же году на выставке в г. Брно была представлена Škoda Felicia Combi (универсал), которая вдобавок к своей практичности, получила масштабно обновленный 4-цилиндровый бензиновый силовой агрегат Volkswagen EA 111 объемом 1,6 л и мощностью 74 л. с., отличающийся от других фольксвагеновских 1,6-литровых двигателей своим распределенным последовательным впрыском топлива с датчиком детонации от известного производителя Magneti Marelli.

³ В контексте современного автомобилестроения речь бы шла скорее о рестайлинге.

Из-за того, что новый двигатель был все-таки тяжелее своего 1,3-литрового предшественника, была возможность дозаказать гидроусилитель руля, который также устанавливался на Škoda впервые. 1,6-литровый двигатель не являлся чем-то эксклюзивным, что устанавливалось только на универсалы – под капотом короткой версии появился тот же самый двигатель, но только, конечно же, в самой высокой комплектации GLX. В 1995 году, кстати, линейка Škoda Felicia расширилась на кузова Pick-up и Van Plus, а что самое интересное – появилась первая лимитированная серия под названием Laurin Klement в честь столетия марки. Роскошная лимитированная «Фелиция» могла похвастаться такими дополнениями, как кожаные сиденья и их 5-ступенчатый обогрев, однако небольшим разочарованием стало отсутствие электростеклоподъемников, которые казались неотъемлемой частью подобных автомобилей. За эксклюзивность приходилось платить – хетчбек стоил 328,7 тыс. чешских крон, а универсал 392 тыс. чешских крон.

Для людей, которые хотели что-то попроще, последовали новинки 1996 года. Первой из них была «Фелиция» с распределенным впрыском топлива (MPI) и базовым двигателем 1,3 л, который дополняли системы впрыска и зажигания Siemens Simos 2P. Второй новинкой являлся дизельный двигатель объемом 1896 см³ и мощностью 64 л. с. Felicia MPI модельного ряда 1997 года имела руль анатомической формы и штатный иммобилайзер, и это еще не все. 68-сильная «Фелиция» могла быть с кондиционером, а гидроусилитель руля стал штатным для моделей с 1,6-литровым и 1,9-литровым двигателями. Последовал также целый ряд дополнений: от алюминиевых дисков до бамперов в цвет кузова. И так максимальную комплектацию «Фелиции» дополнили первой особой серией под названием Atlanta в честь места проведения Олимпийских игр. Как и было в случае с «Фаворитом», после серии Atlanta были выпущены другие особые серии: например, Pacific в зеленом или синем цвете и в богатой комплектации.

В начале 1998 года компания Škoda представила совершенно новую «Фелицию», внешне отвечающую актуальному на тот момент имиджу бренда. Теперь было три комплектации: к комплектациям LX и GLX прибавилась LX Special – «Фелиция» уже была оборудована не только антиблокировочной системой, но и системой электронной блокировки дифференциала. Обновленную внешность получила и новая особая серия под названием Magic в уникальном цвете «гранитный металлик». В 1998 году «Фелиция» заняла четвертое место в обзоре известной телепрограммы Top Gear за 1997 год. В 1999 году была выпущена еще одна особая серия Color Line в ярко-желтом или синем цвете,

в которой цвет салона дополнял цвет кузова. Одной из последних стала особая серия Felicia Combi Excellent. Именитый британский журнал Auto Express в июле 1999 года опубликовал оценку автомобилей на местном рынке, где Škoda Felicia в пятый раз подряд получила звание самой выгодной покупки года.

В конце того же года модель появилась на 14-дюймовых литых дисках в красном цвете Rallye или в черном металлик. Эта особая серия получила название Sport Line. Данная серия была нацелена специально на покупателей, которые считали, что спортивным автомобилем делают литые диски, декоративная выхлопная труба или обтянутый натуральной кожей руль. Это была всего лишь очередная лимитированная серия. Таковой являлась и серия Safe Line, получившая помимо передних подушек безопасности подушки боковые и стоившая ни много ни мало 269,9 тыс. чешских крон. Или серия Felicia Combi Mystery в зеленом или фиолетовом цвете металлик, получившая продолжение, заключённое в кузов универсал и напоминающее дом на колесах – Felicia Combi Space Line. На рынке также появились «Фелиции» Spring и Trumf, а в 2001 году Škoda Felicia была снята с производства. Таким образом на конвейер не попали ни кузов лифтбек, ни спортивные особые серии «Фелиции», вдохновленные гоночными версиями, хотя еще в марте 1996 года на Женевском автосалоне Škoda представила концепт рекреационного авто Felicia Fun.

Еще в далеком 1993 году на автосалоне во Франкфурте-на-Майне был представлен автомобиль Škoda Favorit Pick-up Fun – предшественник «Фелиции» в кузове пикап. Производство этого «предшественника» так и не стартовало, однако пикап на базе «Фелиции» все-таки успел попасть в руки потребителей. Он имел 1,6-литровый двигатель мощностью 74 л. с. и в базовой комплектации стоил ровно 320 тыс. чешских крон. На треках уже всю гонялись пикапы, но даже эта версия не смогла заменить легендарную Škoda R.

Основой для данного автомобиля стала Felicia Pick-up, получившая еще один ряд сидений, доступный откидыванием пассажирского сиденья. После того, как в обновленной версии была демонтирована задняя перегородка кабины, было необходимо увеличить пониженную жесткость кузова нового автомобиля, а кроме этого, в базовой комплектации была добавлена система ABS. Передний бампер нуждался в дополнительном креплении, так как теперь он был оснащен приподнятым кенгурятником. Именно этот автомобиль был представлен миру под названием Felicia Fun.

От компании Metalex также никто не дождался спортивной модификации, хоть и завод считался прародителем родстера на базе «Фаворита» и даже успел сделать «Фелицию» в кузове кабриолет. 4-дверная версия «без верха» не казалась слишком квадратной по сравнению с 2-местным родстером на базе Škoda Favorit и при этом могла в комфорте перевозить пятерых пассажиров, у которых за головами возвышались дуги безопасности. Конечно же, ни о каком «спорте» здесь речи не шло.

Спасла ситуацию небольшая компания из г. Мнихово-Градиште, которая стояла за созданием версии Felicia Fun. Бывший главный инженер по кузовному проектированию чешского госпредприятия LIAZ (Либерецкие автомобильные заводы) из г. Мнихово-Градиште А. Йирасек основал компанию Air Design, которая изначально занималась изготовлением кузовных расширений для рекреационных автомобилей Škoda. В 2001 году компания представила ряд дополнительных аэродинамических элементов, включающих передний и задний спойлеры, расширения на пороги и колесные арки, а также модные для того времени «реснички» на фары.

Целый набор был представлен под названием Carbon Kit, так как данные элементы были сделаны из карбона, а их цвет был подобран под кожаную обивку салона и поверхность приборной панели. Сама же приборная панель, включая переход к центральной консоли, была оформлена ламинированными карбоновыми вставками. Все это дополняли коврики, на которых красовался логотип компании Air Design.

Как и предыдущие модели Škoda, «Фелиция» дождалась своей полностью гоночной версии, и в 1995 году была представлена вариация, подготовленная к кубку мира среди автомобилей с объемом двигателя до двух литров.

Felicia Kit Car

Под капотом Škoda Felicia с наименованием Kit Car 1300 было 135 л. с., при этом был припасен и более мощный двигатель с увеличенным до 1,5 л объемом, выдающий 155 л. с. В 1995 году «Фелиция» приняла участие в 24-х соревнованиях и по итогу заняла третью строчку в зачете производителей в серии W2L – впереди оказались только Peugeot и Renault. Во-первых, «французы» были в два раза мощнее чешского конкурента, а во-вторых, Škoda не смогла поучаствовать в Ралли Монте-Карло из-за отсутствия необходимой омологации для модели Felicia в начале 1995 года.

Гоночная «Фелиция» внешне отличалась от своих серийных собратьев лишь более дуговыми крыльями, выдвинутой накладкой в передней части крыши для дополнительного проветривания салона и модифицированными бамперами. По правилам серии W2L все элементы кузова, а также наружные детали на Škoda Felicia Kit Car, должны были быть изготовлены из стального листа, а застекление оставалось оригинальным. Исключением стали только такие карбоновые детали, как крылья, получившие более широкие фендеры, и обвесы, изменившие форму и дополненные воздуховодами.

Под капотом находился всем известный легкий алюминиевый двигатель с четырьмя цилиндрами и 8-клапанной «головой». Этот двигатель имел преимущество в виде постели коленвала с тремя опорами, что позволяло снизить уровень трения, хотя ранее данное количество вкладышей считалось неправильным. Вариация с двигателем 1289 см³ достигала мощности в 135 л. с./7000 мин⁻¹ и 140 Нм/5500 мин⁻¹ крутящего момента благодаря современной распределенной системе впрыска, которая сочеталась с электронным зажиганием Bosch. Полуторалитровая версия (1490,9 см³, 78 x 78 мм) с уровнем компрессии 11,8–12 : 1 и вовсе имела мощность 164 л. с. и 170 Нм/5500 мин⁻¹ максимального крутящего момента.

По сравнению с серийными автомобилями Škoda Felicia и спортивной версией с 1,3-литровым двигателем, 1,5-литровый мотор получил увеличенный диаметр цилиндров и увеличенный ход поршней, которые достигали значений 78 x 78 мм, а коленвал, в свою очередь, был оборудован противовесами. Свечи зажигания были уплотнены медными кольцами из-за небольшого расстояния между цилиндрами, а система охлаждения – специальными уплотнителями. Компания Metaz изготовила облегченные поршни, Goetze и чешская компания Vuzuluk Komárov – поршневые кольца. Особая распределенная система впрыска OBR была сделана специализированным датским сервисом Ole Buhl Racing. Обновленной была и выхлопная система, а огромное охлаждение с двумя воздуховодами целиком занимали переднюю часть моторного отсека. Топливо поступало из топливного бака Uniroyal объемом 60 литров, расположенного в задней части автомобиля над задней подвеской, с помощью двух электрических насосов Bosch. К двигателю крепилось однодисковое сухое сцепление Sachs с механическим приводом, связанное с 6-ступенчатой несинхронизированной коробкой передач прямого переключения. Конечно же, неотъемлемой частью автомобиля данного назначения стал самоблокирующийся дифференциал, о наличии которого нет надобности в очередной раз упоминать.

Значительные изменения претерпела ходовая: передняя подвеска, включая подрамник и укрепленные рычаги, была доработана специализированной компанией Cook. Вдобавок к передней подвеске добавили настраиваемый стабилизатор поперечной устойчивости. Задняя же подвеска почти не отличалась от подвески серийной «Фелиции», однако в наиболее жестких условиях могла быть также дополнена настраиваемым стабилизатором. Амортизационная система от компании Proflex разместилась в стандартном месте внутри пружин. Рулевое управление было настроено с помощью гидроусилителя французского производителя SMI, в котором насос приводился в действие клиновым ремнем. Диски Speedline из сплава магния имели размерность обода 5,0 или 6,0 x 15, а также 5,5 x 14 для 1,3-литровой версии. Передние тормоза AP имели полые перфорированные тормозные диски, а задние, тоже дисковые, тормоза были унаследованы от гоночной Škoda Favorit, зарекомендовавшей себя в прошлых годах.

В сравнении с «Фаворитом» обновились и элементы интерьера. Одним из таких обновлений стала sdвоенная цифровая приборная панель Stack, на которой аналоговым был лишь тахометр. Дисплей состоял из четырех частей и показывал температуру антифриза, масла в двигателе и коробке, показывал давление масла, заряд аккумулятора, срабатывание демпфирования и т. д. На автомобилях Felicia Kit Car были установлены спортивные 2-спицевые рули и сиденья Sparco с 6-точечными ремнями безопасности Sabelt. Прямо перед штурманом устанавливался необходимый навигационный прибор от шведского производителя Coralba Tripmaster, дополненный указателем уровня топлива и масла в коробке. Колесная база Škoda Felicia Kit Car 1300/1500 была равна 2450 мм, колея перед/зад – 1500/1480 мм, кузов был длиной 3855 мм и шириной 1705 мм, высота кузова – 1415 мм. Снаряженная масса составила 760 или 850 кг в зависимости от версии (1,3 или 1,5-литровый двигатель), а развивал автомобиль в обоих случаях скорость более 200 км/ч и разгонялся от 0 до 100 км/ч за 7 с.

Вопреки всем успехам, первый год «Фелиции» ясно дал понять, что даже небольшое увеличение мощности может сыграть значительную роль в сокращении времени заезда. По этой причине на домашних для Чехии соревнованиях, проходивших в начале 1995 года в г. Чески-Крумлов, была представлена Škoda Felicia Kit Car 1600, по итогу занявшая третье место вместе со своим экипажем Штолфа Й. – Фанта М. и ставшая лучшим автомобилем марки Škoda на соревнованиях. Старт сезона чемпионата мира получился довольно скромным, так как требовалось время для тестов и отлаживания новой 1,6-литровой версии, но несмотря на это, начало 1996 года было очень даже

многообещающее. На легендарном Ралли Монте-Карло две Škoda Felicia Kit Car 1500 завоевали золото и серебро в классе А6 среди автомобилей с двигателями до 1600 см³, однако все уже с нетерпением ждали появления более мощной 1,6-литровой версии.

Двигатель для Škoda Felicia Kit Car 1600 был унаследован от материнского Фольксвагена и доработан на основе прошлого 1,5-литрового агрегата. Система впрыска OBR, например, вместе с впуском была всего лишь доработана для нового двигателя, но даже так удалось со временем настроить на 190 л. с. при 8000 об/мин и 180 Нм/6000 мин⁻¹ максимального крутящего момента 16-клапанный мотор с ГРМ от компании ОНС и объемом 1598 см³. Этот 1,6-литровый двигатель, по сравнению с 1,5-литровым, имел распределенный впрыск топлива, лучше крутился, а отсечку подвинули на 500 мин⁻¹ выше. Снизу под двигателем располагалась защита, которая была протестирована в кевларовом исполнении, однако из-за плохого отвода тепла, она так и не была использована. Заботиться об охлаждении двигателя было поручено целым трем радиаторам, два из которых помогали охлаждать масло в двигателе и коробке, вентилятор главного радиатора управлялся кнопкой на панели приборов перед штурманом. На двигатель было установлено сухое 2-дисковое сцепление AP Racing, которое соединяло его с 6-ступенчатой несинхронизированной коробкой передач Škoda. Все это было дополнено самоблокирующимся дифференциалом Sader французского производства с настраиваемым процентом блокировки. А чтобы включить заднюю скорость, нужно было потянуть за фиксирующее кольцо кулисы.

Одной из главных причин, почему вариация 1600 участвовала в заездах скорее под конец сезона, стал более тяжелый чугунный блок двигателя, для которого требовалось перенастраивать ходовую часть автомобиля. Жесткость пружин была настроена, основываясь на покрытии конкретной трассы, и благодаря гидропневматическим амортизаторам Proflex, которые были наполнены азотом, появилась возможность менять жесткость подвески перед каждым заездом. На всех колесах с ободами Speedline размером 15“ или 14“ стояли дисковые тормоза, представленные компанией Ate. Спереди устанавливался перфорированный тормозной диск, который имел диаметр 305 мм для асфальтовых трасс и 286/296 мм для щебенки, и который сопровождался 4-поршневым суппортом AP Racing. Сзади также устанавливался полноразмерный тормозной диск, будучи одновременно передним тормозным диском серийных Škoda Favorit. Škoda Felicia Kit Car 1600 имела колесную базу 2450 мм, колею перед/зад – 1500 и 1480 мм соответственно, длина кузова составляла 3855 мм, а его ширина 1705 мм.

Топливный бак мог вместить 60 л горючего, поэтому снаряженная масса автомобиля составила 880 кг. Данная версия могла развивать скорость более 200 км/ч (как и 1,5-литровая модель) и разгоняться от 0 до 100 км/ч за 6 с.

При эксплуатации в сезоне 1996 1,6-литровую модель не раз лихорадило, поэтому команда укомплектовывалась менее мощной 1500-й версией. И несмотря на то, что Felicia Kit Car 1600 боролась за победу с 2-литровыми конкурентами, мощность которых составляла около 250 л. с. и которые имели одну ведущую ось, на пути к победе у Škoda появилось несколько других неожиданных помех. Одной из них стало повреждение поршневого пальца на «Фелиции» под управлением П. Сиберы на RAC ралли, но именно тогда экипаж в лице легендарного С. Блумквиста и штурмана Б. Меландера завоевали третье место в общем зачете.

Дебютом для Škoda Felicia Kit Car 1600 стало Ралли Каталонии на чемпионате мира 1996 года. Экипажи Тринер Э. – Штанц П. и Сиберы П. – Гросс П. победили в своем классе, но преодолеть отставание от таких 2-литровых конкурентов, как команда предприятия Seat или местного матадора Гомеса на Renault Maxi Mégane, проходящих данную классификацию W2L как по маслу, в гонках на «асфальте» было практически невозможно.

Тем временем 1,6-литровые «Фелиции» стартовали на домашнем для Škoda ралли Varum, а Й. Штолфа продолжал тесты автомобиля, имевшего хорошие задатки на медали чемпионата Европы. Команда автопроизводителя успешно проверила и свои полуторалитровые двигатели Škoda Felicia за океаном – Аргентина, Австралия, Новая Зеландия – в двух из трех стартов в этих странах была одержана победа в классе W2L. Выше уже говорилось, что версия 1600 появилась только на соревнованиях в Каталонии и на британском RAC ралли, но в общем зачете чемпионата мира 1996 года «Шкоде» удалось взять третье место и набрать 264 балла, уступив только команде Renault (265 баллов) и Seat (274 балла). До серебра «Шкоде» не хватило всего одного балла.

Самым успешным же стал 1997 год, когда две «Фелиции» под управлением Э. Тринера и П. Сиберы завоевали первое и второе места соответственно в классе F2, расположившись таким образом на 11-м и 12-м местах в общем зачете чемпионата мира. Несмотря на это, сезон 1997 стал последним для Škoda Felicia. Правда, что Škoda Felicia Kit Car 1600 смогла достичь вершины 7-летнего становления гоночных малолитражных автомобилей с передним приводом, однако своего звездного часа уже ждала Škoda Octavia.

Гоночная «Фелиция», которых было в итоге собрано 20, получила и трековых собратьев, хоть и не из своей конюшни. Пражский автогонщик М. Длоуги в 1995 году собрал в своей компании Motosport два трековых автомобиля из заводских деталей. Мощность 1,3-литрового двигателя была увеличена до 145 л. с. И пока одна из них гонялась в Италии, другая трековая «Фелиция» привела создателя к титулу чемпиона мира в группе А для автомобилей с объемом двигателя до 1,3 литров.

Оба трековых авто, по сути, имели базу Škoda Felicia Kit Car 1300 и были доработаны в соответствии с правилами группы А. Кузовные запчасти не отличались от раллийной «Фелиции»: все, включая расширенные передние и задние арки, было выполнено из стальных листов за исключением лишь бамперов, которые были сделаны из кевлара. Внутри располагался обязательный каркас безопасности из хромомолибденовых труб, а сам кузов был укреплен дополнительными швами.

Алюминиевый 4-цилиндровый двигатель объемом 1,3 л, оборудованный газораспределительным механизмом OHV и 3-опорным коленвалом, имел 8-точечную систему впрыска и зажигание Bosch, мощность 145 л. с./8000 мин⁻¹ и 142 Нм/6500 мин⁻¹ крутящего момента. Коробка передач точно, как у раллийных версий, имела шесть передач и не имела синхронизаторы, а также сопровождалась однодисковым сухим сцеплением Sachs. Подрамник передней подвески был доработан, а трубчатые треугольные рычаги с амортизационной стойкой McPherson и независимая задняя подвеска с продольными рычагами были также укреплены. Колеса амортизировали витыми пружинами, внутри которых находились амортизаторы Sachs с регулируемой жесткостью, и настраиваемыми стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади. Тормозная система спереди была представлена тормозными дисками AP с внутренним воздушным охлаждением, а сзади более простыми тормозными дисками. Помимо этого, на обеих подвесках устанавливался распределитель тормозного усилия, который мог управляться из салона автомобиля. Легкосплавные колесные диски Speedline были в двух размерах: 14" и 15".

Наиболее примечательным получился салон автомобиля, который по сравнению с раллийной версией ограничился одним «ковшом» Recaro с 4-точечными ремнями безопасности. Раллийная версия оставила свой след и в общей массе автомобиля – 795 кг – на 35 кг больше разрешенной массы для группы А до 1,3 л. Конкурентом М. Длоуги и его трековой «Фелиции» была не только свора «Фаворитов» или другая Felicia Kit Car

автогонщика Р. Шенкиржа из г. Брно, но и подготавливаемая к гонкам более мощная Škoda Octavia.

Трековый пикап

Осенью 1993 года был представлен новый гоночный автомобиль, построенный на базе Škoda Favorit, а уже в апреле 1994 года на треке в городе Брно стартовали девять еще невиданных трековых автомобилей, число которых к концу года увеличилось до пятнадцати. И все бы ничего, если бы речь шла об обычных «Фаворитах», которые принимают участие в автогонках по всему миру, однако в данном случае это была версия пикап с доработанным 1,3-литровым двигателем, заниженным шасси и пластиковым аэродинамическим удлинением хвостовой части. За созданием такой гоночной задумки под названием «Škoda Pick-up Free Style» стояла группа энтузиастов из компании Autospektrum 2000 (г. Марианске-Лазне) под началом О. Зенкла, вдохновившегося подобными гонками в Америке. Нельзя сказать, что новая гоночная дисциплина сразу же стала центром внимания, все было с точностью до наоборот.

Практически серийный пикап с двигателем объемом 1,3 литра, развивающим 105 л. с., вызывал скорее недоумение, хотя и представлял в то время наиболее бюджетный вариант трекового авто, учитывая, что цена этого нового гоночного фургончика составляла около трехсот тысяч чешских крон. К тому же, среди автогонщиков на т. н. фристайл-пикапах довольно быстро объявилась известная личность – в первой в истории гонке спортивных пикапов одержал победу бывший гонщик команды при заводе Škoda С. Кваизар. Другой известный чешский гонщик М. Адамек, грозивший повесить шлем на гвоздь, не устоял и тоже решил опробовать шустрый фургон.

Изначальные масштабы «Škoda Pick-up Free Style» разрослись еще на десять автомобилей, построенных в г. Марианске-Лазне в 1995 году, а в 1996 году можно было заметить уже тридцать одинаковых фургонов, участвующих в гонках. Вместе с пикапами на базе Škoda Favorit уже появлялись и фургоны, которые представляли собой доработанные Škoda Felicia в том же исполнении «пикап», но и это еще не все новинки кольцевых гонок.

О. Зенкл начал заниматься гонками на доработанных Škoda Octavia, поэтому еще перед началом сезона 1997 в г. Градец-Кралове была сформирована новая организация PICK-UP Free Style под предводительством Й. Боша и Я. Коуделки. В подготовке серии гонок

также приняла участие и компания Škoda Auto, организовавшая соревнования «Trofej Škoda Pick-up Free Style» с привлекательными призами для гонщиков из первых строчек по итогам финального зачета. Используемые машины тоже претерпели изменения.

В 1996 году автомобильные кузова стали более обтекаемыми, поэтому на «кольце» к уже известным пикапам на базе «Фаворита» добавились пикапы на базе «Фелиции» – более округлый кузов длиной 4080 мм, шириной 1660 мм и высотой 1330 мм стал не единственным изменением, которым прошел фургон на базе Škoda Felicia. Компания Air Design (г. Мнихово-Градиште) отвечала за аэродинамическое преобразование кузова, но еще в большей мере важной инновацией стала развитая 6-ступенчатая несинхронизированная МКПП, предназначенная специально для «фрестайла» и имеющая схему переключения передач двойное Н, где обратное переключение осуществлялось отдельным рычажком на центральном тоннеле. Ранние 1,3-литровые двигатели с сезона 1996 заменялись 1,5-литровыми с увеличенным диаметром цилиндров, поэтому последовало и увеличение мощности примерно на 16 л. с. до 119–124 л. с./6500 мин⁻¹ и до 143 Нм/4500 мин⁻¹ крутящего момента. За основу взяли более жесткий блок цилиндров от 1,4-литровой «Октавии», в который был установлен новый кованый коленвал с противовесом бóльшего размера, 6-точечным креплением маховика и электрическим бензонасосом.

По сравнению с серийными двигателями, у которых был электронный инжектор и микропроцессорная бесконтактная система зажигания, на гоночный пикап устанавливался карбюратор с нисходящим потоком Jikov 28-30 LEKR и зажигание Magneton-Bosch с механическим распределителем. Главной причиной таких изменений стала не столько попытка прийти к улучшенным характеристикам двигателя, сколько желание снизить стоимость его приобретения и обслуживания. Блок цилиндров, его головка, крышка ремня ГРМ, впускной коллектор и доступ к дифференциалу были загерметизированы по той же самой причине. Одним из немногих новшеств оказался радиатор бóльшего размера, дополнительный радиатор охлаждения масла, и, помимо этого, разрешалось использование любых свечей и форсунок карбюратора, а также настройка опережения зажигания.

Более низкая подвеска была доработана усилением передних стоек McPherson с наконечниками Unibal. Задняя подвеска осталась серийной, но только со стабилизатором, а амортизацию обеспечивали уже витые пружины, внутри которых находились настраиваемые амортизаторы H&P-Ateso. Тормозная система была

полностью скопирована с серийных «Фаворитов» и «Фелиций», а 14-дюймовые литые диски Vorbet были обуты в покрышки Vagum 170/550-14, которые, как ни странно, не были одноразовые, т. е. могли быть использованы в нескольких заездах. В свою очередь масса автомобиля составляла около 780 кг.

На спортивные пикапы со временем стали устанавливать жесткие крепления для задней подвески, и вместе с этим на передней подвеске появилась возможность устанавливать амортизаторы в разных положениях, устанавливать стабилизатор, а также тормозные диски с увеличенным диаметром и внутренним охлаждением. При этом данные пикапы не тащились как черепахи, а очень даже уверенно развивали максимальную скорость около 210 км/ч и разгонялись от 0 до 100 км/ч за 7 с, имея колесную базу 2450 мм и колею 1440/1385 мм.

Пикапы участвовали не только в трековых гонках: они получили применение и в соревнованиях по подъему на холм, а в 1997 году они получили признание от организаторов ретро Формулы-1. На треке в г. Брно пикап смог развить среднюю скорость 134,45 км/ч, а в г. Мост – 126,34 км/ч, что являлось очень даже приличным результатом для автомобиля с таким объемом двигателя и относительно небольшим количеством доработок.

Škoda Felicia alias Rebel

Хотя публика так и не дождалась спортивного автомобиля на базе «Фелиции» от самого завода Škoda, в автолюбительских журналах стал мелькать спортивный автомобиль, в котором нашлось применение запчастям от Škoda Felicia. В создании автомобиля принимал участие В. Крал – конструктор и дизайнер.

В 1995 году чешский телеканал Nova показал зрителям новое автомобильное произведение искусства – небольшое 2-местное купе, представленное на автосалоне в г. Брно. У телеканала и нового автомобиля точно было что-то общее – как минимум имя – ведь купе получило название DIOSS Rebel Nova. Главным основоположником разработки и постройки стал гендиректор холдинга DIOSS Plzeň инженер Л. Блажек, который еще в 1993 обратился за помощью в создании к В. Кралу. Уже в 1994 году была одобрена концепция небольшого купе с двигателем от Škoda Favorit, а после премьеры Škoda Felicia в 1994 году концепция была доработана в пользу использования более мощных двигателей. Разработку нового автомобиля доверили заводу DIOSS в чешском

городе Клатови, и в 1995 году на свет появились первые два купе желтого и синего цветов. На вышеупомянутом автосалоне в г. Брно к желтому и синему автомобилю добавились еще два – красный и белый. Также из-за того, что покупатели требовали купе с более сильным двигателем, на желтый прототип был установлен 4-цилиндровый 20V двигатель Škoda бóльшего размера с объемом двигателя 1,8 л и мощностью 130 л. с.

Таким образом 2-местное заднеприводное купе, колесная база которого равнялась 2450 мм, колея – 1420/1440 мм, внешние замеры – 3850 x 1650 x 1250 мм и масса 840 кг, имело рядный 4-цилиндровый двигатель Škoda объемом 1289 см³ и ГРМ от компании OHV. При компрессии 9,7 двигатель развивал 74 л. с. (при 5500 об/мин) и 110 Нм крутящего момента (при 4000 об/мин). 6-ступенчатая механика в свою очередь позволяла автомобилю ехать максимум 170 км/ч и разгоняться от 0 до 100 км/ч за 13 с.

Более мощный 20-клапанный двигатель, расположенный в кузове сзади и поперек, имел объем 1781 см³, мощность 125 л. с. (при 6000 об/мин) и крутящий момент 173 Нм (при 4100 об/мин). Этот двигатель добавил автомобилю не только мощности, но и массы, которая выросла до 1050 кг. Однако характеристики автомобиля все-таки улучшились – максимальная скорость 203 км/ч и разгон от 0 до 100 км/ч за 8 с.

Бросающийся в глаза кузов был изготовлен из ламината, который крепился к пространственной раме из стальных труб, сваренных воедино с балкой пола. Колеса крепились к независимой подвеске McPherson, амортизация обеспечивалась витыми пружинами, телескопическими амортизаторами и торсионными стабилизаторами. На автомобиль устанавливались четырнадцатые легкосплавные диски и покрышки размером 185/60 R 14.

DIOSS Rebel в 1997 году был сертифицирован для дорог общего пользования. Изначально планировалось изготавливать 100–250 авто в год, но реализовать данную задумку так и не получилось в свете распада холдинга DIOSS.

3 Překladatelský komentář

Třetí kapitola mé práce je věnována odbornému komentáři k překladu úryvku z knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“. Tato kapitola je rozsáhlá a zahrnuje analýzu originálu (analýza extratextuálních a intratextuálních faktorů), překladatelskou metodu, problémy při překládání a typologii posunů. Uvedené části třetí kapitoly jsou jednotlivými podkapitolami, které ve svém odborném komentáři podrobně popisují a demonstrují.

3.1 Analýza originálu

I když podle Daniele Müglové neexistuje univerzální návod, jak analyzovat výchozí text (2013: 223), slavná německá translatoložka Christiane Nordová nachází způsob strukturace překladatelské analýzy: rozděluje analýzu výchozího textu do rozboru extratextuálních a intratextuálních faktorů (2005). Analýzou těchto dvou faktorů se budu zabývat v následujících podkapitolách.

3.1.1 Extratextuální faktory

Extratextuální (též *vnětextové*) jsou faktory originálu, které definují jeho komunikativní funkci. Christiane Nordová popisuje sedm extratextuálních faktorů: autor, záměr autora, cílový čtenář, médium, místo a čas publikace, důvod komunikace a funkce textu (2005: 42). Některé z těchto faktorů nejsou relevantní pro výchozí text, proto v následujících podkapitolách popíšu jenom nejrelevantnější v tomto případě faktory Nordové: autor, cílový čtenář, médium a funkce textu.

3.1.1.1 autoři

Autory knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ jsou Alois a Ondřej Pavlůskovi. Alois Pavlůsek, podle profilu na webové stránce cpress.cz, absolvoval Vojenskou leteckou školu v Košicích a Vojenskou akademii v Brně, pak pracoval jako letecký specialista v armádě. Svým koníčkem – motorismem – se začal zabývat již v šesti letech a v dnešní době je autorem více než 20 publikací na podobná témata. Alois Pavlůsek je autorem několika publikací o Škodě a motocyklech Jawa, v posledních letech se však vytváří texty, které jsou zaměřené na zahraniční sportovní auta: Ford Mustang, Porsche 911 a Lamborghini.

Stojí za zmínku, že se mi nepodařilo najít další informace o autorech, zejména o Ondřeji Pavlůskovi, který nemá svůj životopis ani na jedné nakladatelské webové stránce. Pokusil jsem se kontaktovat přímo nakladatelství pro rozšíření údajů, ale nedostal jsem žádnou odpověď.

Také jsem pokoušel hledat autory na sociální síti Facebook podle jmen, ale ani tam se mi jejich profil či bližší informace nepodařilo dohledat.

3.1.1.2 cílový čtenář

Zkoumaný úryvek a celá kniha jsou napsány v populárně vědeckém podstylu, což může napovědět ohledně skupiny cílových čtenářů. Dílo obsahuje velké množství odborné terminologie a složitějších vět, přitom je do tohoto odbornějšího stylu zahrnováno publicistické expresivnější zbarvení, které přitahuje zájem čtenáře.

Kvůli této publicistické aktualizaci, kniha/úryvek samozřejmě není něčím, co by student četl v rámci povinné literatury na oborové univerzitě. Cílového čtenáře spíše vidím jako odborníka na opravy podobných aut, majitele sbírky sportovních vozů nebo komentátora závodů. Tito lidé pravděpodobně znají odbornou terminologii použitou v textu a vyznávají se celkově v autech. Navíc komentátoři během své práce používají shodnou syntax a další aktualizací prostředky.

Cílový čtenář by mohl najít danou knihu (a zkoumaný úryvek z ní) nejenom v technických knihovnách, ale i v obecných městských knihovnách po celé České republice a Slovensku, rodinných sbírkách, a autoklubech nebo servisech.

3.1.1.3 médium

Zkoumaný text je úryvkem z tištěné knihy „Sportovní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“. Dané vydání bylo publikováno v roce 2008 v Brně v nakladatelství Computer Press jako součást edice „Autosalon“. Součástí edice jsou i další knihy od týchž nebo jiných autorů věnované různým značkám automobilů. Úryvek se skládá z několika kapitol, které jsou rozděleny zejména podle modelů popsaných aut. Rád bych také dodal, že výchozí text byl upraven odborníky: Milan Šťastný udělal jazykovou korekturu, Pavel Vydra udělal korekturu odbornou.

3.1.1.4 funkce

Primární jazykovou funkcí tohoto textu je funkce referenční. Je zodpovědná za informování adresáta o mimojazykové realitě a odkazování na ni, určuje vztah k tématu (Jakobson 1995, 78-81). V daném případě se realita sportovních automobilů Škoda, jejich technických charakteristik, zúčastněných závodů atd. popisuje pomocí různorodých jazykových prostředků. To znamená, že adresát získává informace o světě během čtení textu. Alois a Ondřej Pavlůskovi použili ve svém populárně naučném díle i sekundární konativní funkci, která má odraz v komunikaci s adresátem textu a navazuje kontakt s ním za účelem zaujatí a ovlivňování (78-81). Předvedu příklady konativní funkce ve zkoumaném úryvku:

- Na podvozku **byste** také mnoho změn nenašly...
- Rozhodně se nedá psát v tom smyslu, že nová disciplína byla od svého počátku středem obdivu, **spíše naopak**.

Autoři se snaží oslovit čtenáře a používat publicisticky volnější výrazy, které jsou zaměřeny na to, aby zaujaly čtenáře. Právě toto je příkladem sekundární konativní funkce.

3.1.2 Intratextuální faktory

Protějškem extratextuálních faktorů jsou faktory intratextuální (též *vnitrotextové*). Tyto faktory souvisejí se samotným textem, včetně jeho neverbálních prvků. Zahrnují předmět textu, jeho obsah, presupozice, styl, neverbální prvky, lexikum, syntax (Nordová 2005, 89) atd. Ve své práci se znovu obracím jedině k faktorům, které jsou nejvýznamnější pro účel dané analýzy: předmětu textu, presupozicím, stylu, lexiku, syntaxi a zmíním neverbální prvky.

3.1.2.1 předmět textu

V této podkapitole bude popsán předmět originálu (knihy a zkoumaného úryvku). Podle Nordové, předmětem textu se rozumí to, *o čem mluví autor* (citováno podle Reissové, 1984), předmět je schopen prokázat *textovou koherenci* (Nordová 2005: 93).

Dílo „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ demonstruje předmět textu již ve svém názvu, který explicitně říká čtenářům, že v této knize půjde o vývoj sportovních a závodních automobilů značky Škoda a o všem, co je s tím spojeno. Dále je předmět členěn na menší předměty, které jsou propojené s názvy jednotlivých kapitol. Kromě toho, jeden dominantní předmět odvozuje přítomnost koherence v textu, nikoliv textovou kombinaci (2005: 93). Taková kombinace není ani v celé knize, ani ve zkoumaném úryvku, neboť je přítomen jediný primární předmět, který seznamuje čtenáře s historií vývoje sportovních a závodních automobilů Škoda.

V případě přeloženého úryvku je předmětem popis vývoje sportovních a závodních modelů Škoda Favorit a Felicia. Názvy jednotlivých kapitol zkoumaného úryvku z knihy prokazují totéž, ale s větší diferenciací a větší detailností. Uvedu pár příkladů:

- *Felicia Kit Car*

Kapitola s tímto názvem prezentuje speciální závodní model značky Škoda – *Felicia Kit Car* (jeho technické vlastnosti, závodní zkušenosti atd) a jde o koherentní text.

- *Favorit na okruzích*

Tato kapitola povídá o modelu Škoda Favorit v úpravě pro závody na okruzích a jde o koherentní text.

Kromě konkrétního vztahu k popsaným modelům Škoda Favorit a Felicia, úryvek zahrnuje časový úsek od roku 1988 až do roku 1997.

3.1.2.2 *presupozice*

Podle Nordové intratextuální faktory *presupozice* v tomto případě nesou význam pragmatické neboli „situační“ *presupozice* (citováno podle Schmidt, 1976), tj. komunikace mezi autorem a adresátem může být úspěšná pouze v případě, že oba implicitně předpokládají stejné *presupozice* v určitém počtu (citováno podle Schmidt 1976: 105).

V přeloženém úryvku z knihy se také předpokládá, že se čtenářovy znalosti o určitých věcech shodují se znalostmi autora. Tato skutečnost odkazuje k extratextuálnímu faktoru o cílovém čtenáři (viz 3.1.1.2), tj. obecně je kniha určena pro lidi, kteří se vyznají v autech. Tady jde však o konkrétní intratextuální příklady:

- *Zvětšila se také velikost použitých kol na rozměr 5 J x 14, resp. 5 J x 15 s pneumatikami Pirelli 160/56 R 14 nebo Dunlop 170/55.15.*

V tomto příkladu autor považuje za samozřejmost čísla 14 a 15, a zkratku R, což stojí za „rádius kola“. Čtenář dané knihy a daného úryvku ví, co znamená zkratka R nebo zmíněná čísla, a dokáže si přibližně představit, jak velká jsou taková kola. Tato implicitní a vzájemná znalost je právě *presupozicí*.

3.1.2.3 *stylistická rovina*

Stylistická rovina je jedním ze zásadnějších bodů analýzy originálního textu, neboť použité lexikum a syntaktická struktura ovlivňují styl textu. Bez ohledu na tento vliv jsem vytvořil tři jednotlivé podkapitoly věnované stylu, lexiku a syntaxi.

Knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ a zkoumaný úryvek jsou napsány v jediném rázu. Autoři se snaží popsat všechny jevy velmi podrobně – povídají o konkrétních závodech, do detailu mluví o součástkách aut a jejich technických vlastnostech. I když tvůrci zvládají takový popis na vysoké technické úrovni, chtějí, aby jejich práce stále byla přijatelnější než běžný odborný text. Tady navazují na svůj názor o cílovém čtenáři (3.1.1.2). Autoři přidávají textu publicistické zabarvení pomocí lexika (3.1.2.4) a stavby vět (3.1.2.5), proto výsledným stylem textu je styl *populárně vědecký*, nikoliv čistě odborný nebo publicistický.

3.1.2.4 lexikální rovina

Lexikální rovina ovlivňuje především styl textu, proto ji popíšu právě v návaznosti na stylovou rovinu.

Lexikum výchozího textu obnáší souhrn odborné terminologie a číselných výrazů na jedné straně, a nespisovných zkrácenin na straně druhé. Populárně vědecké texty často disponují podobnou lexikální rovinou a zkoumaný text není výjimkou. Uvedu pár příkladů:

- *Jeho objem 1289,4 cm³ bylo možné zvýšit na 1299,6 cm³ zvětšením průměru vrtání ze 75,5 mm na 75,8 mm.*

Tato věta je příkladem používání odborné terminologie. V tomto případě nejde o obtížnou větnou výstavbu (popisují v další podkapitole 3.1.2.5), ale o vysoké frekvenci výskytů odborné terminologie jako jsou čísla a zkratky jednotek délky v jedné větě: *objem* (motoru), *zvětšení průměru vrtání*, *75,8 mm* atd.

Opačným příkladem, tj. příkladem příznačnějším pro publicistické texty, je volnější terminologie. Např. nespisovná zkrácenina, jako *třináctistovka*, která stojí za název motoru s objemem 1,3 litrů; nebo *(Š)škodovka*, která označuje buď auto značky Škoda, nebo automobilku se stejným názvem. „Zkráceniny tohoto typu jsou poměrně hojné, jedná se o univerbizaci víceslovného názvu...“⁴, nebo v případě s názvem Škoda jde spíše o odvození mluveného deminutivního tvaru slova.

3.1.2.5 syntaktická rovina

Vliv syntaxe na styl textu je poněkud menší, než vliv lexika, ale stejně pokládám za relevantní, abych při analýze syntaxe odkazoval zase ke stylové rovině.

Syntaktická struktura zkoumaného úryvku prokazuje kombinaci odborného a publicistického stylu textu, tj. prokazuje jeho populárně vědecký ráz.

Daný úryvek je bohatý na dlouhé věty, ve kterých autoři uvádějí mnoho informací dohromady. Tento rys může být typický pro odborný text:

- *Pro dosažení co nejnižší hmotnosti byl zvolen pouze bezpečnostní hliníkový oblouk oproti obvyklé kleci, čímž bylo ušetřeno 7 kg hmotnosti, a firma Heigo vyrobila také hliníkovou trubkovou výztuhu motorového prostoru mezi horními úchyty vzpěr McPherson.*

⁴ Dostupné z jazykové poradny Ústav pro jazyk český AV ČR [online].

Kromě samotné poměrně složité výstavby věty, je také použita terminologie, která vyžaduje odborné znalosti v této sféře.

Bez ohledu na přítomnost složitějších a odbornějších vět, text obsahuje i mnohem volnější a kratší věty, které připomenou čtenářům, že zároveň čtou článek s publicistickými prvky a konativní funkcí:

- *Tak snad aspoň ta láce.*

3.1.2.6 neverbální prvky

Jediným neverbálním prvkem originálního textu jsou obrázky, které neovlivňují čtení a mají spíše dodatkovou funkci. Čtenář se během čtení originálu může podívat na obrázek a přečíst si jeho popis. Ve své práci jsem se však rozhodl vynechat obrázky a nepřekládat popisy k nim kvůli bezvýznamnosti těchto prvků pro účel této studie.

3.2 Definice a metoda překladu

Chci začít tuto kapitolu definicí provedeného překladu. Roman Jakobson rozlišuje několik druhů překladů: intralingvální, interlingvální a intersemiotický. Zatímco intralingvální překlad stojí za přeformulování v rámci jednoho jazyka, a intersemiotický překlad stojí za meziznakový převod, tj. převod verbálních znaků jednoho jazyka prostřednictvím znaků neverbálního znakového systému; interlingvální překlad je převodem verbálních znaků jednoho jazyka prostřednictvím verbálních znaků jiného jazyka (Jakobson 1971). Překlad úryvku z knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ z češtiny do ruštiny je právě interlingválním překladem.

Chtěl bych znovu poukázat na populárně vědecký styl textu. Častým cílem překladu je zachovat původní styl originálu. Ve své práci jsem se snažil zachovat původní styl také, neboť toto je vyžadováno překlady populárně vědeckých textů. V tomto případě se lze obrátit k J. Levému, který vyvodil dvojí normu překladu: normu *reprodukční* a normu „*uměleckosti*“. Jako populárně vědecké dílo, výchozí text obsahuje přesné termíny a skutečnosti, což směřuje překladatele k volbě reprodukční metody překladu, tj. tzv. věrné metody, která si klade za cíl přesně reprodukovat předlohu, nikoliv ji esteticky adaptovat (Levý 2012: 82).

Dalšími příčinami používání reprodukční metody překladu je závislost na cílovém čtenáři a místě publikace překladu v cílovém jazyce. V daném případě cílovými čtenáři jsou lidé, kteří mají velký zájem o auta a dobře se v tom vyznávají: opraváři v autoservisech, komentátoři závodů, sběratele sportovních a závodních aut atd (viz 3.1.1.2). Kvůli tomu, že jsem překládal

jenom část díla, nikoliv celou knihu, místem publikace takového překladu jako jednotlivého článku by mohlo být internetové zpravodajství „За рулем“ [<https://www.zr.ru/>] nebo „Дром“ [<https://www.drom.ru/>].

Ze zmíněných důvodů a z důvodu primárně informativní a sekundárně konativní funkce původního textu, mnou byla zvolena právě reprodukční metoda překládání, která zachovává nezbytnou pro cílového čtenáře přesnou interpretaci.

3.3 Strategie řešení překladatelských problémů a typologie překladatelských posunů

Typologie problémů a jejich řešení, čímž se zabývám v jednotlivých částech této podkapitoly, obsahují moje individuální členění. Toto členění bere v potaz různé přístupy a má za účel vydělit gramatickou rovinu (zabývá se manipulací s formou), lexikálně-gramatickou rovinu (manipulace s významem), pragmatickou rovinu (klade důraz na znalosti cílového čtenáře) a stylistickou rovinu (manipulace s emotivností).

3.3.1 Rovina gramatická

Velkým počtem problémů pro překlad výchozího textu disponovala gramatická rovina textu. V souladu s funkcí textu a se zvolenou metodou překladu, snažil jsem se ve svém překladu zachovat především přesnost husté odborné terminologie, ale vyskytovaly i problémy různých druhů.

3.3.1.1 odborná terminologie

Daná podkapitola je věnována překladu odborné terminologie. Tady popíšu případy řešení překladatelských problémů v této rovině a ukážu konkrétní příklady překladatelských postupů při řešení problémů.

Prvním z problémů, na který jsem narazil, bylo sousloví *mezistupňový kvocient*. S tímto českým termínem jsem se doposud nesešel, i když podle kontextu bylo jasné, že termín je spojen s upravenou konfigurací převodovky. Pro řešení tohoto problému jsem potřeboval se obrátit na známého odborníka, aby mi pomohl s porozuměním tohoto termínu. Díky konzultaci s odborníkem se mi podařilo pochopit odborný termín a dospět k jeho úspěšnému překladu:

- *Na motor navazovala suchá jednokotoučová spojka Sachs o průměru 190 mm a s ohledem na poněkud tvrdší charakteristiku soutěžního motoru byla vedle sériové pětistupňové převodovky homologována soutěžní převodovka s menšími*

mezistupňovými kvocienty a soutěžní tým mohl vybírat ze sedmi homologovaných stálých převodů.

- *Так как двигатель гоночной версии имел более жесткие характеристики, вместо серийной 5-ступенчатой коробки передач пришлось сертифицировать специальную спортивную коробку с уменьшенными **передаточными числами**.*

Odborný termín *spádový karburátor* byl dalším problémem. Klasifikace karburátorů v ruštině a češtině je rozdílná: v češtině spádový karburátor je druh karburátoru podle polohy směšovací komory, zatímco tentýž druh karburátoru v ruštině je definován podle směru proudu pohonné směsi. K tomuto závěru jsem dospěl, když jsem porovnal obrázky daného druhu karburátoru ve třech jazycích: češtině, ruštině a angličtině – v tu chvíli jsem pochopil, že jde o ten samý druh.

- *Na rozdíl od sériových motorů s elektronickým vstřikováním paliva a bezdotykovým mikroprocesorovým zapalováním byl závodní pick-up vybaven **spádovým karburátorem Jikov 28-30 LEKR**...*
- *По сравнению с серийными двигателями, у которых был электронный инжектор и микропроцессорная бесконтактная система зажигания, на гоночный пикап устанавливался **карбюратор с нисходящим потоком Jikov 28-30 LEKR**...*

3.3.1.2 *abreviace*

Typickým rysem ruštiny je hojné používání abreviací (zkratek), proto kromě obecného překladu odborné terminologie jsem potřeboval v některých případech udělat překlad podle vzoru *plný tvar => zkratka*. Tím vznikly abreviace dvou druhů: (A) *iniciálové zkratky* a (B) *slabičné zkratky*:

- (A) *hlava válců => ГБЦ* (головка блока цилиндров);
- (A) *ventilový rozvod => ГРМ* (газораспределительный механизм);
- (B) *kliková hřídel => коленвал* (коленчатый вал);
- (B) *vačková hřídel => распредвал* (распределительный вал).

Stojí za zmínku, že dané termíny nejsou přeložené všude stejným způsobem. Ruština povoluje používání podobných zkratk, proto jsem si občas volil tuto metodu, abych zabránil zbytečnému opakování stejných termínů. Toto nemá žádný vliv na pochopení textu cílovým čtenářem, dokonce podobné zkratky jsou u cílové skupiny populární.

3.3.1.3 názvy

Názvy vyvolávaly problémy během překládání kvůli nejednoznačnosti jejich řešení. V originálu se vyskytovaly názvy různých druhů – nejenom názvy automobilových značek, modelů, speciálů, ale i názvy téměř neznámých (dokonce i pro cílového čtenáře originálu) malých firem a výrobců. Názvy závodů jsem transkriboval jenom v případě, že jsou obecně známé a mají oficiální překlad.

V ruských zdrojích neexistovalo jediné řešení, a názvy se mohly překládat úplně různě, neboť podobné texty často neprocházejí redakcí. Po konzultacím s vedoucí práce a cílovými čtenáři překladu jsem se rozhodl, že se názvy většinou nebudou překládat, ale budou mít homogenní podobu v latině (názvy v cyrilici s uvozovkami se také vyskytovaly, ale většinou u názvů modelů). Za prvé, homogenost názvů nebude tvořit zbytečný zmatek díky jejich informovanosti/znalostem čtenářů. Za druhé, názvy v latině budou dávat čtenáři potřebný pocit „cizosti“, to se týká např. výrobce nástaveb pro užitkové vozy Škoda, který má název Air Design, nebo samotné značky Škoda. Uvedu několik příkladů v kontextu:

- *Ostatně ani nešlo o zbrusu novou konstrukci. V Mladé Boleslavi zvolili stejný postup, jakým se **Škoda 100/110** přerodila ve **Škodu 105/120**...*
- *Модель также избежала новых конструкций, поскольку на заводе в г. Млада-Болеслав выбрали подобную тактику, как и при переходе от **Škoda 100/110** на **Škoda 105/120**.*
- *Platná homologace neumožňovalo použití jiného karburátoru, než byl původní **Pierburg 2E3**, ke kterému dopravovala palivo dvě elektrická podávací čerpadla **Mitsuba**...*
- *Действующая омологация не позволяла использовать никакие другие карбюраторы кроме исходного **Pierburg 2E3**. Топливо поступало в данный карбюратор с помощью двух электрических насосов **Mitsuba**...*

Bez ohledu na tuto homogenost, ve svém překladu jsem se volil i transkripci:

- *Kromě nových pístů vyrobených v n. p. **Metaz Týnec** dostal motor vačkové hřídele 324°/328°...*
- *Помимо новых поршней, изготовленных на чехословацком госпредприятии **Метаз Тынец**, двигатель получил распредвал (фаза 324°/328°)...*

V tomto případě jde o národní podnik, jehož název zahrnuje obci Týnec. Kvůli tomu, že se názvy geografických objektů obvykle překládají a jde o národní podnik se slovanským názvem, zvolil jsem si transkripci a cyrilici v překladu. Nicméně, tentýž podnik se vyskytuje na jiném místě již v latině, neboť je uveden bez obce *Týnec* a je součástí vyjmenování dalších firem:

- *Компания **Metaz** изготовила облегченные поршни, **Goetze** и чешская компания **Buzuluk Komárov** – поршневые кольца.*

Dalším případem, kdy jsem použil název s cyrilickým písmem, je název modelů aut. Tento postup není homogenní, neboť v některých místech jsem potřeboval zachovat autorskou expresivitu a jeho trochu neformální publicistický styl. Navíc tento postup mi povolil se vyhnout zbytečnému opakování:

- *První prototyp soutěžního **Favoritu** byl dokončen už několik měsíců před zahájením sériové výroby normálního provedení.*
- *Первый прототип спортивной **Škoda Favorit** был закончен еще за несколько месяцев до начала производства его серийной версии.*

O jednu větu dále se znovu objevuje název modelu Favorit:

- ***Favorit** mohl zahájit vítězné tažení světem automobilových soutěží...*
- *«**Фаворит**» уже мог начинать свою победную серию в автомобильных гонках...*

3.3.1.4 změna syntaktické struktury

Další složkou, kterou se zabývá gramatická rovina, je syntax. Originální text disponuje poměrně složitou syntaxí, což není však nezbytným rysem pro text cílový. Z důvodu, že jsem se snažil zachovat informativnost textu a zároveň ho udělat snadnější pro čtení, jsem se rozhodl rozdělit větší věty do několika jednotlivých malých vět. Je třeba brát v potaz, že dílo je napsáno v populárně vědeckém podstylu, tj. obsahuje vědecké prvky: „u vědeckého stylu je primární účelnost [...]. Základem je přesné a srozumitelné převedení věcné informace, takže překladatelé mohou rozbít větné celky a přestavovat je, je-li to v zájmu lepší srozumitelnosti. Forma je u vědeckého stylu sekundární. Primární je obsah, který bývá často obtížně pochopitelný, a překladatel nesmí porozumění textu ztěžovat ještě těžkopádnými, složitými, spleťnými větnými konstrukcemi...“ (Knittlová 2010: 159).

- *Pro ročník 1994/1995 byla Felicia zvolena autem roku České republiky a v Ženevě roku 1995 byla vystavována Felicia GLXi v tmavě zelené metalíze, ale především s celou řadou prvků výbavy, o které se dosavadním vyráběným modelům mohlo jenom zdát —*

elektronová kola nebo elektricky ovládaná vnější zrcátka byla pouhou maličkostí vedle ABS a airbagu, kterými byl automobil nesoucí značku Škoda vybaven vůbec poprvé.

- *«Фелиция» стала автомобилем года в Чехии в сезоне 94/95, а вариация GLXi в цвете зеленый металлик была выставлена на Женевском автосалоне в 1995 году. Был представлен целый ряд новинок в комплектации, которые для прошлых моделей казались чем-то нереальным: алюминиевые диски, боковые зеркала с электроприводом. Все это было лишь мелочью по сравнению с системой ABS и подушками безопасности, которые впервые появились на автомобилях Škoda.*

Vyskytovaly se i složitější případy větné transpozice, které zahrnovaly změnu perspektivy a ukazovaly jev *modulace*. V následujícím příkladu porovnání originálu a překladu lze pozorovat právě změnu perspektivy ceny auta – *sto tisíc Kčs a čtyřnásobek* proti *400 тыс. чешских крон* a *в 4 раза дешевле*:

- *Jenže jestliže soutěžák pro třídu A v tovární úpravě nebyl jen tak pro každého, mělnické „Áčko“ jste mohli mít za přijatelných sto tisíc Kčs, zatímco tovární speciál přišel zhruba na čtyřnásobek.*
- *Однако гоночный вариант для группы А в заводской модификации не предназначался для широкого использования и стоил около 400 тыс. чешских крон, в то время как модификацию авто из г. Мельник можно было приобрести в 4 раза дешевле.*

Toto řešení překladatelského problému je zdůvodněno nepochopením českých částek cílovým čtenářem. Proto je lepší v překladu ukázat větší částku (400 tisíc Kč) než částku menší (100 tisíc Kč) pro názornost porovnání cen.

3.3.2 Rovina lexikálně-sémantická

3.3.2.1 konkretizace

Konkretizace je postup, kdy překladatel nahrazuje obecný výraz výrazem konkrétnějším:

- *...takže výkon motoru s **původním** objemem válců 1289 cm³...*
- *Таким образом мощность двигателя с заводским объемом 1289 см³...*

Doslovný překlad původního slova do ruštiny má několik možností: *исконный, первый, ранний, исходный* atd, jenomže všechna tato slova mají různou sémantiku. Ruština používá určitý překlad slova *пůvodní* v závislosti na kontextu, proto jsem se rozhodl přeložit tento

problematický prvek pomocí konkrétnějšího termínu – *заводской*, což v kontextu věty znamená, že motor měl stejný objem, jako když byl poprvé emitován továrnou.

Není to jediný případ používání konkretizace. Dalším výskytem je konkretizovaný druh převodovky:

- *Высоко́нный мотор в соедине́нии с ше́стиступе́нчовой **п**р***е***в***о***д***о***в***к*о***у** *у***м***о***ж***н***о***в***о***л***я***л***о***с***ь** *720 кг ва́ж***и***ц***и***м***у** *в***о***з***у** *д***о***с***á***h***n***o***u** *н***е***ж***в***é***j***š***í** *р***ы***ч***л***о***с***т***и** *а***ž** *240 км/ч* *а* *з***р***ы***ч***л***и***т* *з* *0* *н***а** *100 км/ч* *з***а** *6* *с*.**
- *Благодаря мо́щному* *д***в***и***г***а***т***е***л***ю* *в***к***у***п***е* *с* *6-**с***т***у***п***е***н***ч***а***т***о***й* *МКПП*, *а***в***т***о***м***о***б***и***л***ь** *м***а***с***с***о***й** *720 кг* *м***о***г* *р***а***з***в***и***в***а***т***ь* *м***а***к***с***и**м***а***л***ь***н***у***ю** *с***к***о***р***о***с***т***ь** *240 км/ч* *и* *р***а***з***г***о***н***я***л***с***я** *о***т** *0* *д***о** *100* *з***а** *6* *с*.*

Generalizovaný výchozí termín *п***р***е***в***о***д***о***в***к***а** se překládá jako *МКПП* (*manuální převodovka*), aby se termíny v cílovém textu vyhnuly častému opakování. Také stojí za zmínku, že automatická převodovka je mnohem populárnější v rusky mluvících zemích než v České republice, proto je třeba navíc zdůraznit, že jde právě o manuální převodovku. Tady se může jednat i o jev *adaptace*.

3.3.2.2 generalizace

Opakem konkretizace je generalizace. Některé termíny zní přijatelněji v cílovém jazyce, kdy mají obecnější význam:

- *...takže bylo možné z **m**í***s***t***a** **ř***í***d***í***č***e* *m***ě***n***í***t* *br***z***d***o***v***ý** *t***l***a***k** *z***v***l***á***š***ť** *н***a** *п***р***е***d***n***í** *а* *з***а***d***n**í** *н***á***п***р***а***v***ě*...**
- *...поэ́тому* *п***о***я***в***и***л***а***с***ь* *в***о***з***м***о***ж***н***о***с***т***ь* *м***е***n***я***t***ь** *т***о***р***м***о***з***n***о***е* *д***а***v***л***e***n***e***n***и***е** *п***р***я***m***о* ***и**з* *с***а***л***о***n***a** *а***в***т***о***м***о***б***и***л***я** – *о***т***д***е***л***ь***n***о** *д***л***я* *п***е***r***e***d***n***e***й** *и* *з***а***d***n***e***й** *о***с*и*...**

Výraz *из салона автомобиля* je hojně používán v ruských automobilových zdrojích a zní mnohem přijatelněji pro čtenáře v cílovém jazyce, kdy jde o dálkové ovládání nějakou funkcí auta (např. pomocí tlačítka). *Místo řidiče* a *салон автомобиля* mají vztah část : celek, neboť místo řidiče je pouze částí interiéru auta.

Ještě jedním příkladem generalizace je převod konkrétního názvu autosalonů *Mototechna* do obecnějšího *чехословацкие автосалоны*:

- *З***а***ч***н***e***m***e* *м***о***t***о***r***e***m*, *к***т***е***r***ý* *б**ы***л** *с***а***m***о***з***р***e***ж***м***e** *м***н***о**г***e* *в***ý***к***о***n***n***e***j***š***í** *н***e***ž* *м***о***t***о***r***ы** *Ф***а***v***о***r***и****т***ů*, *н***a** *к***т***e***r***é* *с***e** *с***t***á***л***y* *д***л***о***u****h***e* *ф***r***о**n***t***ы** *п***р***e***d** *т***e***h***d***e***j***š***í** ***М**о***t***о***t***e***ч***n***о***u*.**
- *Н***а***ч***н***e***m** *с* *д***в***и***г***а***т***e***л***я*, *к***о***t***о***r***ы***й*, *е***с***т***e***с*t***v***e***n***n**о*, *б**ы***л** *г***о***r***а***з***d***о* *м***о***щ***n***e***e** *м***о***t***о***r***о***v* *с***e***r***i****й***n***о***й* *в***e***r***s***i***и** *Š***k***o*d**a* *Ф***а***v***о***r***и****t**, *с***о***b**и***р***а***ю***щ**e***й** *в* *т***о** *в***р***e***m***e***n***e* *о***г***r***о***m***n***ы***e** *о***ч***e***r***e***d***ы* *п***e***r***e***d* ***ч**ех**о***с***л**о***v***а***ц***к**i***м***i* *а***в***т***о***с***а***л***о***n***a***m**i*.**

Bez ohledu na použití obecnějšího výrazu, přidal jsem vysvětlující poznámku pod čárou pro pochopení reálií cílovým čtenářem.

3.3.2.3 *metafora a metonymie*

Na lexikálně-sémantické rovině jsem se setkal s dalšími problematickými složkami, jako je překlad metafor a použití metonymie. Při překladu metaforických a metonymických výrazů z jednoho jazyka do jazyka druhého překladatel potřebuje najít v cílovém jazyce vhodnou ekvivalenci. Pokusil jsem to udělat stejným způsobem:

- *...že poměrně skromný výkon 76 kW nepasoval vůz vážící 830 kg zrovna mezi **aspiranty na zlatý věnec**.*
- *Соответственно, довольно скромная мощность (102 л. с. на автомобиль весом 830 кг) вряд ли бы помогла экипажу **завоевать золото**...*

Tento příklad ukazuje, jak se může překládat metafora. Metaforu z výchozího jazyka jsem nahradil metaforou z jazyka cílového, i když *завоевать золото* má trochu menší míru expresivity než *pasovat mezi aspiranty na zlatý věnec*. Primárně jsem se snažil interpretovat referenční funkci, a proto jsem neměl za účel všude zachovávat stejnou míru emotivnosti. Navíc jsem si zvolil metaforický výraz, který je velmi známý pro ruského čtenáře a je vhodný v daném kontextu.

Kvůli tomu, že autoři výchozího textu použili velmi krátkou a elidovanou poslední větu, která mi svými expresivními vlastnostmi od začátku dělala problémy při překládání, rozhodl jsem se použít v překladu metonymický výraz:

- *...ale v celkovém hodnocení mistrovství světa za rok 1996 získal první místo Seat se ziskem 274 bodů, druhý Renault měl 265 bodů a celkově třetí Škoda 264 bodů. Pouhý jeden bod rozdíl.*
- *...но в общем зачете чемпионата мира 1996 года «Шкоде» удалось взять третье место и набрать 264 балла, уступив только команде Renault (265 баллов) и Seat (274 балла). До **серебра** «Шкоде» не хватило всего одного балла.*

Pro řešení tohoto problému se musíme podívat do kontextu. Víme, že Seat měl 274 bodů, Renault 265 bodů, a Škoda měla 264 bodů, tj. třetí místo. V poslední větě autoři implicitně říkají, že Škoda měla „pouhý jeden bod rozdíl“, a tím míní, že je to jeden bod rozdíl do druhého místa v celkovém hodnocení. „Druhé místo“ je často označováno jako *серебряная медаль* neboli metonymicky *серебро* (*abstraktum za konkrétum*). Abych zachoval expresivitu

poslední věty z výchozího textu, použil jsem metonymický výraz *до серебра «Шкоде» не хватило...*, který je výsledkem metonymické *modulace* (změna perspektivy – abstraktum : konkrétum).

3.3.2.4 defrazeologizace

Na lexikálně-sémantické rovině jsem použil i zvláštní metody pro řešení překladatelských problémů. Takovou metodou je defrazeologizace, která je zodpovědná za interlingvální změnu *frazeologismus => běžné slovní spojení*.

- *Ostatně těch byste na mladoboleslavském „Enku“ našli jako šafránu.*
- *Такие доработки на данной N-версии – действительно редкость.*

Při hledání vhodného frazeologismu v cílovém jazyce jsem pochopil, že ruština nemá frazeologický výraz, který by odpovídal podmínkám kontextu. Z tohoto důvodu jsem se rozhodl použít běžné slovní spojení místo frazeologického výrazu.

3.3.2.5 překlad nejednoznačných prvků

Zkoumaný úryvek obsahoval mj. výraz, který mi od začátku nebyl jasný. Nicméně, aby překlad byl úspěšný, je třeba porozumět tomu, co autor měl na mysli.

Autoři se obracejí ke karoserii *sedan* při popisu modelu Felicia, i když tím míní karoserii, která vypadá jako *hatchback*. Je známo podle zevnějšku, že Škoda Felicia měla jenom dva druhy karoserií: *hatchback* a *kombi*, ale v přehledu automobilů a prototypů z produkce Škoda, který je uveden ve výchozí knize, lze pozorovat položku *závodní sedan*. S tímto termínem jsem se nikdy nesetkal a mohu připustit, že autoři mínili karoserii sportovního auta, které má vyšší výkon než běžné *hatchbacky*.

Použití doslovného překladu by působilo zmatek pro cílovou skupinu čtenářů, proto jsem si zvolil lokalizační možnost překladu, aby se rusky mluvící adresát neztratil v textu:

- *Exkluzivně ovšem odpovídala i cena — **sedan** za 328 700 Kč a **kombi** 392 000 Kč.*
- *За эксклюзивность приходилось платить — **хетчбек** стоил 328,7 тыс. чешских крон, а универсал 392 тыс. чешских крон.*
- *...a v listopadu roku 1994 se na trhu objevil pětidveřový **sedan** přinášející oproti Favoritu zcela novou kvalitu co do úrovně pohodlí a komfortu poskytovaného svým cestujícím.*

- В ноябре 1994 года начинает продаваться 5-дверный хетчбек, который показывает абсолютно новый уровень комфорта и удобства для пассажиров по сравнению с «Фаворитом».

3.3.3 Rovina pragmatická

Tato kapitola je věnována rovině pragmatické, která si stanoví v daném případě znalosti cílového čtenáře a adaptaci výchozího textu podle těchto znalostí.

3.3.3.1 lokalizace

I když čeština a ruština nemají velké rozdíly v metrické soustavě, existují rozdíly v jednotkách výkonu. Zatímco čeština běžně používá kilowatt pro označení výkonu spalovacího motoru, v ruštině je stále populárnější koňská síla. Je zajímavé, že užívání koňské síly v Rusku je formálně potlačeno, ale tato jednotka stejně zůstává široce užívána, dokonce i v oficiálních dokumentech⁵.

Výchozí text je napsán v populárně naučném podstylu, proto jsem potřeboval zachovat interakci s cílovým čtenářem s ohledem na jeho znalosti. Kromě toho, jednotka výkonu v překladu má pouze významovou hodnotu, nikoliv hodnotu koloritu (Levý 2012: 114). Z tohoto důvodu jsem si zvolil *lokalizaci* kilowattů do koňských sil, které byly ukázány v originálu pouze v závorkách:

- ...takže motor dosahoval největšího výkonu **78.5 kW (106 k)**/7000 min⁻¹ při poměrně příznivém průběhu točivého momentu, který dosahoval svého vrcholu 118 Nm při 5500 ot/min.
- Таким образом двигатель смог развить **106 л. с.**/7000 мин⁻¹ при довольно благоприятном крутящем моменте, который достигал 118 Нм (при 5500 об/мин).
- ...čímž vzrostl výkon asi o **12 kW (16,2 k)** na **88 kW (119 k)** až **92 kW (124 k)**/6500 min⁻¹ a točivý moment na 143 Nm/4500 min⁻¹.
- ...поэтому последовало и увеличение мощности примерно на **16 л. с.** до **119-124 л. с.**/6500 мин⁻¹ и до 143 Нм/4500 мин⁻¹ крутящего момента.

⁵ Oficiálním dokumentem je tzv. GOST 8.417-2002.

Jiným problémem, pro který jsem si zvolil opačné řešení, je lokalizace měny. „Převádět cizí měnu není možné, protože měna charakteristická vždy pro určitou zemi...“ (2012: 114). Neprováděl jsem žádnou lokalizaci měny do rublů a nechal jsem české koruny:

- *Exkluzivně ovšem odpovídala i cena — sedan za 328 700 Kč a kombi 392 000 Kč.*
- *За эксклюзивность приходилось платить — хетчбек стоил 328,7 тыс. чешских крон, а универсал 392 тыс. чешских крон.*

3.3.3.2 intelektualizace

Intelektualizace je pojem, který není spojen se změnou, ale spíše s vysvětlováním cílovému čtenáři neznámých jevů. Vždycky existuje pravděpodobnost, že je cílový čtenář neobeznámen s určitými fakty, proto je třeba mu to vysvětlit. V této podkapitole půjde o implicitní vnitřní vysvětlivky.

Levý zmiňuje 3 typy intelektualizace: zlogičťování textu, vykládání nedořečeného a formální vyjadřování syntaktických vztahů (2012: 132). Ve svém překladu jsem se uchýlil k *vykládání nedořečeného* z důvodu vysvětlování neúplně jasných pro cílového čtenáře prvků. Většinou to bylo spojeno s názvy českých měst a obcí:

- *Na podzim roku 1988 opustil výrobní linku v **Boleslavi** pětitisící vyrobený vůz a nic už nebránilo homologaci Škody Favorit 136 L pro skupinu A.*
- *Осенью 1988 года в **городе Млада-Болеслав** с конвейера сошел пяти тысячный автомобиль, поэтому уже ничего не мешало получить омологацию на Škoda Favorit 136 L для группы A.*

Město Mladá Boleslav není pro ruského čtenáře tak známé, jako pro čtenáře českého, proto je třeba dopsat název města, aby bylo úplné – *Млада-Болеслав*, a upřesnit, že jde právě o město – *город Млада-Болеслав*.

Existují však i další případy, kde jsem potřeboval implicitně objasnit význam výrazu. Autoři používají výraz „formuli 2“, který je poměrně zmatečný. Jedním z druhů závodů je Formule 2 (závody pro monoposty na okruzích), ale autoři mínili něco jiného – „formule 2“ je neformální název pro rallye, které probíhaly v devadesátých letech a byly určeny pro auta s hnanou jednou nápravou a objemem motoru méně než 2 litry. Název „formule“ je používán díky právě formuli pohonu kol – 2x4, tj. hnaná jsou dvě kola z čtyř. Abych se vyhnul tomuto zmatku, použil jsem název těchto závodů v angličtině – *FIA 2-Litre World Rally Cup*.

- *Sibera navíc získal bod v MS značek a Škoda byla v celkovém hodnocení **formule 2** na druhém místě za Opelem.*
- *П. Сиберга даже набрал балл в зачете производителей в рамках чемпионата мира, и в итоговом зачете **FIA 2-Litre World Rally Cup** Škoda разместилась на 2-м месте, уступая лишь команде Opel.*

Tento příklad dokonce třikrát ukazuje případ zlogičťování a vykládání nedořečeného:

- *MS => чемпионат мира;*
- *formule 2 => FIA 2-Litre World Rally Cup;*
- *Opel => команда Opel.*

3.3.4 Rovina stylistická

Překladatelské problémy se vyskytovaly i na stylistické rovině. Expresivita a nemožnost její interpretace na stejném místě v cílovém textu se stala jedním z největších problémů v této rovině. Z tohoto důvodu jsem musel používat kompenzaci a nivelizaci, o čemž půjde v následujících jednotlivých částech.

3.3.4.1 kompenzace

Tady jsem se rozhodl vyčlenit kompenzaci jako samostatnou část, neboť se to dotýká přenosu emotivnosti, neboli autorské publicistické aktualizace. *Aktualizace* v daném významu označuje prvky v publicistickém textu, které ovlivňují čtenáře, působí na ně takovým způsobem, aby přitahovaly jeho pozornost.

Interlingvální překlad neumožňuje vždycky převádět expresivitu lexikálních jednotek na to samé místo v cílovém jazyce, proto vyvstává potřeba přemístit aktualizací jednotku na jiné místo ve větě nebo ve větším textovém úseku. Právě tento jev má název *kompenzace*. A. Popovič navrhuje pro kompenzaci i název *výrazová záměna*, což je součástí nadřazeného termínu *výrazová shoda* (1975: 123). Příklady kompenzace v překladu vypadají takto:

- *I když přidáme rozšíření palubní desky o otáčkoměr, nějaký ten tlakoměr a teploměr, řeknete si v porovnání s továrním speciálem **žádná sláva**.*
- *Даже если добавить на приборную панель тахометр, какой-нибудь манометр и датчик температуры двигателя, **получится не густо** по сравнению со специальной гоночной серией, произведенной на заводе в г. Млада-Болеслав.*

Překlad uvedený výše ukazuje jednu z možností, jak lze převést emotivně zabarvené jednotky do cílového jazyka. V případě, kdy neexistuje způsob pro překlad konkrétního lexikálního

prvku s toutéž publicistickou aktualizací, je možnost kompenzovat tuto expresivitu na jiném místě ve větě, popř. pomocí jiných lexikálních jednotek.

Přítom absence oslovení čtenáře (*řeknete si*) v překladu se kompenzuje až o několik odstavců předem:

- *Je třeba ještě další komentář ke kvalitám občas přezíraného Favoritu?*
- *У вас еще остались какие-то вопросы к качеству недооцененного «Фаворита»?*

3.3.4.2 nivelizace (zeslabování)

Nivelizace je úzce spjatá s kompenzací tím, že jedna původně expresivní jednotka při kompenzaci ztrácí svou expresivitu, a to je právě případem nivelizace. To znamená, že určitá jednotka se stává stylisticky neutrální. Popovič charakterizuje daný jev jako ochuzení, zjednodušování a zploštění stylu originálu (1975: 123).

Expresivita původního textu byla buď kompenzována, nebo vypuštěna z důvodu zachování v překladu primárně informativní textové funkce, tj. v některých případech mohla proběhnout nivelizace fatické a persvazivní funkce.

Na rozdíl od ruštiny, čeština je ve své hovorové podobě velmi tolerantní k užívání zkratkových slov se sufixy *-ka*, *-ko*, *-ák* atd. Překládat taková slova do ruštiny je nemožné: výsledek je buďto nesmyslný, nebo reprezentuje až moc expresivní a hovorový výraz. Ve svém překladu jsem se rozhodl pro nivelizaci takových zkratkových slov:

- *Jak „enkový“ Favorit z Mladé Boleslavi, tak „áčkový“ Favorit z Metalexu byly sice vysoce hodnoceny pro své vynikající vlastnosti...*
- *И «Фаворит» из г. Млада-Болеслав в N-версии, и «Фаворит» A-версии от Metalex были неплохо оценены за свои отличные характеристики...*
- *Na začátku roku 1998 představila Škodovka inovovanou Felicii s tváří, která odpovídala novému image značky.*
- *В начале 1998 года компания Škoda представила совершенно новую «Фелицию», внешне отвечающую актуальному на тот момент имиджу бренда.*

3.3.4.3 výrazové zesilování

Výrazové zesilování, stejně jako nivelizace, může být výsledkem kompenzace nebo zdůrazňováním typických výrazových črt originálu (Popovič 1975: 123).

Příklady ukazují zesilování expresivity jako výsledek kompenzace, neboť na jiném místě v textu došlo k nivelizaci:

- *Miroslav Adámek, který vyhrožoval pověšením závodního volantu na hřebík, také neodolal a vyzkoušel si i **rychlou** dodávku.*
- *Другой известный чешский гонимик М. Адамек, грозивший повесить шлем на гвоздь, не устоял и тоже решил опробовать **шустрый** фургон.*
- ***Čerstvý** vůz s posádkou, která si teprve zvykala na pohon předních kol, skončil na šestém místě.*
- ***Свеженький** автомобиль с экипажем, который только привыкал к переднему приводу, финишировал шестым.*

První příklad demonstruje v cílovém jazyce výrazové zesilování uskutečňované použitím hovorového adjektiva namísto stylisticky neutrálního slova ve výchozím jazyce. Ve druhém příkladu lze pozorovat záměnu stylisticky neutrálního adjektiva na adjektivum v deminutivní formě, což také způsobuje výrazové zesilování.

3.3.5 Další problémy

Během překládání jsem narazil i na další problémy, jimž se mi nepodařilo dát konkrétní název. Tykalo se to spíše kontroly skutečností, kdy jsem potřeboval obracet se na určité zdroje a lidi.

První problém byl rozsáhlejší a je spojen s mým rozuměním faktů. Např. při překladu textu o modelu Škoda Felicia Fun jsem hledal doplňkové informace na internetu, jelikož jsem nebyl seznámen s tímto modelem předtím. Obrátil jsem se na webovou stránku *drive2.ru* a konkrétně na článek, který je věnován tomuto modelu Škoda. V této části *drive2.ru* lze číst články, které pocházejí přímo od majitelů aut, proto jsou užitečné a důvěryhodné. Ve své práci jsem používal zmíněný zdroj i v dalších případech, např. při hledání technického popisu a odborných termínů.

Druhým problémem, který vyžadoval netypické řešení, se stalo sousloví *chrommolybdenové trubky*. Pro kvalitní překlad tohoto sousloví jsem nejenom potřeboval vědět, jak se překládá přídavné jméno týkající se látky, ale také znát zvláštnosti samotné látky. Tady jsem se telefonicky spojil se svým dědečkem, který je metalurgem s 50letou zkušeností, aby mi o zvláštnostech tohoto materiálu pověděl. Dědečkova pomoc přispěla k úspěšnému řešení a k porozumění faktům originálního textu.

Nepodařilo se mi vyřešit poslední problém v této kategorii. Tykal se úprav modelu Škoda Felicia, které byly uskutečňovány firmou Air Design. Uvádím problematickou větu:

- *Celá souprava byly nabízena pod názvem Carbon Kit signalizujícím druh materiálu, který byl použit při její výrobě, a barevně byla sladěna s koženým čalouněním interiéru i se základní plochou štítu **přístrojů**. **Přístrojová deska** včetně přechodu do **středové konzoly** byla vykládána laminovanými karbonovými plochami a celek doplňovaly koberečky ozdobené symbolem firmy Air Design.*

Podle daného textového úseku není dokonce jasné, kde se právě nacházely v interiéru karbonové prvky. *Přístrojová deska* je nejednoznačné sousloví v obou jazycích, neboť tato deska se může nacházet buď naproti řidiči, nebo centrálněji. Pro to, abych zjistil lokaci karbonových prvků v interiéru, jsem se spojil s muzeem Škoda v Mladé Boleslavi pomocí elektronické pošty – jejich odpověď obsahovala rekomendaci obrátit se přímo na firmu Air Design. Komunikace s firmou Air Design však nebyla úspěšná, neboť jsem zůstal bez odezvy. Z tohoto důvodu jsem zvolil řešení, které nejvíce korelovalo s mojí osobní překladatelskou a automobilovou zkušeností:

- *Целый набор был представлен под названием Carbon Kit, так как данные элементы были сделаны из карбона, а их цвет был подобран под кожаную обивку салона и поверхность **приборной панели**. Сама же **приборная панель**, включая переход к **центральной консоли**, была оформлена ламинированными карбоновыми вставками. Все это дополняли коврики, на которых красовался логотип компании Air Design.*

4 Závěr

Hlavní cíl dané práce spočíval v překladu úryvku z knihy „Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ do ruštiny a ve vytvoření komentáře, který zahrnuje překladatelskou analýzu originálu, popis zvolené metody překládání, a typologii překladatelských problémů a posunů.

Překlad musel odrážet základní stylistické prvky originálu, zachovat přesnost odborné terminologie a vztah s cílovou skupinou čtenářů takovým způsobem, aby nebylo jasné, že jde o přeložený úryvek.

Komentář demonstroval analýzu originálu z vnětextového a vnitrotextového pohledu, což právě určilo můj hlavní cíl překladu a poukázalo na prvky, které je třeba zachovat v cílovém textu. Komentář navíc popisoval překladatelské problémy, jejich řešení, a typologii posunů, a to za účelem pochopení procesu překladu a procesu dosažení jeho cílů.

Resumé

Daná práce je překladem úryvku z textu Aloise Pavlůska a Ondřeje Pavlůska „Sporovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti“ (s. 178-197) do ruštiny. Také práce zahrnuje komentář k překladu, který je věnován extratextuální a intratextuální analýze originálu, definici a metodě překladu, překladatelským problémům, způsobům jejich řešení, a typologii překladatelských posunů.

Summary

This thesis is a translation of the part of the text by Alois Pavlůsek and Ondřej Pavlůsek “Škoda sports and racing cars from 1965 to the present day” (pp. 178-197) into Russian. Also, the paper includes a annotation on the translation that focuses on the extratextual and intratextual analysis of the original text, the definition and method of the translation, translational problems, ways of solving them, and a typology of translational shifts.

Резюме

Данная работа представляет перевод отрывка из текста А. Павлусека и О. Павлусека «Спортивные и гоночные автомобили Škoda с 1965 года по настоящее время» (с. 178-197) на русский язык. Также работа включает в себя комментарий к переводу, который посвящен экстралингвистическому и интралингвистическому анализу оригинального текста, определение и метод перевода, переводческие проблемы, пути их решения и типологию переводческих сдвигов

Bibliografie

Primární literatura

PAVLŮSEK, Alois, PAVLŮSEK, Ondřej. Sportovní a závodní automobily Škoda od roku 1965 do současnosti. 1. vyd. Brno: Computer Press, a.s., 2008, s. 178-197.

Sekundární literatura

JAKOBSON, Roman. On Linguistic Aspects of Translation. In: *Word and Language*. II. Originally published 1971. Germany: De Gruyter, 1971, s. 260-266. ISBN 9027917663. Dostupné z: <https://doi.org/10.1515/9783110873269.260>.

JAKOBSON, Roman; POKORNÁ, Terezie; VODIČKA, Felix; ČERVENKA, Miroslav a CHLÍBCOVÁ, Milada. *Poetická funkce*. Jinočany: H & H, 1995. ISBN 80-85787-83-0.

KARLÍK, Petr; NEKULA, Marek a PLESKALOVÁ, Jana. *Nový encyklopedický slovník češtiny*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2016. ISBN 978-80-7422-480-5.

KNITTLOVÁ, Dagmar; GRYGOVÁ, Bronislava a ZEHNALOVÁ, Jitka. *Překlad a překládání*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2010. ISBN 978-80-244-2428-6.

LEVÝ, Jiří; JETTMAROVÁ, Zuzana a HAUSENBLAS, Karel. *Umění překlada*. Čtvrté, upravené vydání. Praha: Apostrof, 2012. ISBN 978-80-87561-15-7.

MÜGLOVÁ, Daniela a VILÍMEK, Vítězslav. *Komunikace, tlumočení, překlad, aneb, Proč spadla Babylonská věž?* Nitra: Enigma, 2013. ISBN 978-80-8133-025-4.

NORD, Christiane; SPARROW, Penelope a NORD, Christiane. *Text analysis in translation: theory, methodology, and didactic application of a model for translation-oriented text analysis*. 2nd ed. Amsterdam: Rodopi, 2005. ISBN 90-420-1808-9.

POPOVIČ, Anton. *Teória umeleckého prekladu: aspekty textu a literárnej metakomunikácie*. Druhé prepracované a rozšírené vydanie. Bratislava: Tatran, 1975.

Elektronické zdroje

Cpress.cz [online]. Cit. 29.4.2024. Dostupné z <https://www.cpress.cz/autori/8860528/alois-pavlusek/>.

Drive2.ru [online]. Dostupné z <https://www.drive2.ru/>

Drive2.ru – Škoda Felicia Fun [online]. 14.4.2012, cit. 29.4.2024. Dostupné z <https://www.drive2.ru/b/288230376152240740/>.

ГОСТ 8.417-2002 [online]. 1.9.2003, cit. 2.5.2024. Dostupné z <https://web.archive.org/web/20121110154140/http://www.leotec.ru/upload/iblock/432/432b148f277da39bdd5df10e1cd52d2d.pdf>.

Грамота.ru [online]. Cit. 29.4.2024. Dostupné z <https://gramota.ru/>.

Internetová jazyková příručka [online] (2008–2024). Praha: Ústav pro jazyk český AV ČR, v. v. i. Cit. 27. 4. 2024. <<https://prirucka.ujc.cas.cz/>>.

Jazyková poradna [online]. Praha: Ústav pro jazyk český AV ČR, v. v. i. Cit. 27. 4. 2024. Dostupné z <https://ujc.avcr.cz/jazykova-poradna/zajimave-dotazy/190514-zajimave-dotazy-ekologicka-nobelovka.html>.

Favorit jako soutěžní speciál

Neuplynul ještě ani rok od premiéry Škody Favorit na brněnském veletrhu a už v polovině května roku 1988 jej mohli diváci stojící podél trati Šumava poprvé vidět v soutěžní úpravě pro skupinu A s posádkou Berger-Petera. Protože pro získání homologace ve skupině A byla podmínkou produkce 5 000 vozů ve dvanácti po sobě jdoucích měsících, je zřejmé, že vůz musel startovat mimo klasifikaci, takže vůbec nevedilo, že poměrně skromný výkon 76 kW nepasoval vůz vážící 830 kg zrovna mezi aspiranty na zlatý věnec. Ostatně v první řadě šlo o vyzkoušení soutěžní škodovky s pohonem předních kol v reálných podmínkách automobilové rallye.



Na prosincovém zasedání FIA byla homologace Škody Favorit pro skupinu A schválena pod číslem A 5373 s platností od 1. 1. 1989

O tom, že s tou bezzubostí nového soutěžačku to přece jen nebylo tak špatné, se mohli přesvědčit konkurenti na Hankí Rallye ve Finsku. Čerstvý vůz s posádkou, která si teprve zvykala na pohon předních kol, skončil na šestém místě. Budoucnost měla ukázat, že se zrodil stejně dobrý závodní automobil jako byla Škoda 130 RS, který svou posádku doveze k zisku titulu Mistra světa v automobilových soutěžích ve třídě F2 pro rok 1994, a v téže roce skončí posádky dvou Favoritů na prvním a druhém místě ve své třídě na Rallye Monte Carlo.

První prototyp soutěžního Favoritu byl dokončen už několik měsíců před zahájením sériové výroby normálního provedení. Na podzim roku 1988 opustil výrobní linku v Boleslavi pětitisíc vyrobený vůz a nic už nebránilo homologaci Škody Favorit 136 L pro skupinu A. Na prosincovém zasedání FIA byla homologace schválena pod číslem A 5373 s platností od 1. 1. 1989. Favorit mohl zahájit vítězné tažení světem automobilových soutěží, ale na konci roku 1988 byl k dispozici pouze jediný vůz a další byly teprve rozestavěny. Na první pohled se od svých sériových sourozenců ani moc nelišily, přestože prakticky neexistoval jediný díl, který by nebyl upraven s ohledem na budoucí účast v automobilových soutěžích.

Začneme motorem, který byl samozřejmě mnohem výkonnější než motory Favoritů, na které se stály dlouhé fronty před tehdejší Mototechnou. Jeho objem 1289,4 cm³ bylo možné zvýšit na 1299,6 cm³ zvětšením průměru vrtání ze 75,5 mm na 75,8 mm. Úpravou prošla hliníková osmikanálová hlava válců, sací a výfukové kanály měly

zvětšený průřez, změnilo se časování ventilového rozvodu použitím vačkové hřídele 320/320 a zvětšil se i zdvih ventilů. Kompresní poměr tak vzrostl na 11,7, a i když dvojitý karburátor nesl značku Pierburg stejně jako karburátory sériových vozů, jednalo se o typ 2E3, takže výkon nakonec vzrostl o 65 % a točivý moment o 16,5 % – 76 kW (120 k)/6500 ot/min a 116,5 Nm/4750 ot/min, přičemž nejvyšší povolené otáčky byly 8000 ot/min.

Na motor navazovala suchá jednotkoučková spojka Sachs o průměru 190 mm a s ohledem na poněkud tvrdší charakteristiku soutěžního motoru byla vedle sériové pětistupňové převodovky homologována soutěžní převodovka s menšími mezistupňovými kvocienty a soutěžní tým mohl vybírat ze sedmi homologovaných stálých převodů. Sériový diferenciál uvolnil místo samosvornému lamelovému diferenciálu, který byl později nahrazen šroubovým diferenciálem značky Torsen. Upraveno bylo i uchycení motoru v karoserii, která byla vybavena předepsanou ochrannou klecí pozoruhodnou především svou bezkonkurenčně nízkou hmotností – pouhých 22 kg (duralový rám použitý ve Škode 130 LR vážil 25 kg). Ostatně i celková hmotnost byla z 830 kg prvního prototypu snížena na 750 kg použitím tenčích, a tedy lehčích plechů na výrobu povrchových panelů.



Interiér soutěžní Škody Favorit v úpravě pro skupinu A z roku 1989

Interiér byl upraven v souladu se zvyklostmi soutěžních posádek. Podvozek sice vycházel ze sériového provedení Favoritu, ale přední náprava McPherson měla seřiditelné upevnění vzpěr, bylo upraveno uložení tlumičů Sachs, přičemž vzadu byly použity plynokapalinové jednotky a každé kolo bylo odpérováno vinutými pružinami s uvnitř uloženými přídavnými pružinami z pěnového polyuretanu. Zadní kola byla na klikové nápravě s vlečnými rameny, spojenými torzně poddajnou příčkou a vpředu i vzadu byl příčný zkrutný stabilizátor. Dvouokruhové brzdy s kotouči na všech kolech přišly o sériový posilovač, ale zato bylo možné regulovat tlak podle rozhodnutí posádky. Nedělená litá kola 5J × 14 byla obouvána do pneumatik Barum 175/60 R 14 OR 44, OR 32, OR 19 a Michelin 14/60-14.

Celkem bylo postupně postaveno 35 soutěžních Favoritů s karoserií dlouhou 3815 mm a širokou 1620 mm. Rozvor náprav byl 2450 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1400/1365 mm a vůz dosahoval rychlosti až 210 km/hod při zrychlení z 0 na 100 km/hod za 10 s.

V roce 1991 vznikl tovární soutěžní tým Škoda Motorsport, takže jeho členové už nemuseli jako dříve pracovat v přestávkách mezi soutěži na výrobních linkách a mohli se plně věnovat přípravě na jednotlivé podniky mistrovství světa. K dispozici byly tři soutěžní vozy s veškerým servisem obvyklým u všech profesionálních soutěžních týmů a posádka Pavel Sibera – Petr Gross v celkovém hodnocení mistrovství světa zvítězila ve své třídě a celkově skončila pětadvacátá. Stejný výsledek zopakovala tato posádka i v roce 1992, pouze v celkovém hodnocení byla ještě úspěšnější – osmnácté místo celkově. V roce 1993 se Pavel Sibera a Emil Triner zúčastnili osmi soutěží mistrovství a všechny starty proměnili ve vítězství ve své třídě, takže Favorit se stal neoficiálním mistrem světa ve třídě do 1300 cm³ a v šampionátu soutěžních automobilů s pohonem jedné nápravy a nepřepřehovaným motorem o objemu do dvou litrů skončil na druhém místě.



Tovární soutěžní tým Škoda Motorsport vznikl v roce 1991

V roce 1994 byl už netrpělivě očekáván nástupce Favoritu, ale ten se nemínil vzdát své role jen tak lehce, i když mu končila platnost homologace. Škoda Motorsport se svými Favority obsadil první dvě místa v Rallye Monte Carlo ve třídě A5 do 1300 cm³, a to byl teprve začátek. Ve Švédsku se už jelo podle nové formule 2, tedy pro vozy s hnanou jednou nápravou, a Favority řízené Trinerem a Štolfou opět obsadily první dvě místa ve třídě, v Portugalsku se situace opakovala – první dvě místa, za volanty Sibera a Triner. Sibera navíc získal bod v MS značek a Škoda byla v celkovém hodnocení formule 2 na druhém místě za Opel. Triumfem se stala Rallye Acropolis, dvě škodovky v první desítku absolutního pořadí celé soutěže mezi speciály disponujícími trojnásobným výkonem přeplňovaného motoru a vítězná tažení Favoritů pokračovalo i v dalších soutěžích šampionátu. Favorit ve svém posledním služebním roce získal pro Škodovku celkové vítězství v prvním Světovém poháru FIA ve formuli 2 – soutěžních automobilů s jednou poháněnou nápravou a motorem o objemu do 1600 cm³. Je třeba ještě další komentář ke kvalitám občas přezíraného Favoritu?

Pětatřicet mladoboleslavských speciálů pro skupinu A ovšem nebylo jediným Favority upravenými podle sportovních řádů FIA pro třídu A do 1300 cm³. Už na podzim roku 1989 vystavoval mělnický Metalex na brněnském strojírenském veletrhu svoji verzi soutěžní škodovky s poháněnými předními koly. Její motor měl upravenou hlavu válců, změněné časování ventilů použitím vačkové hřídele MTX a upravené sací a výfukové kanály a ventily, takže výkon motoru s původním objemem válců 1289 cm³ se dostal na hodnotu 62,1 kW (84 k)/6250 ot/min a největší točivý moment 124 Nm/4600 ot/min při kompresním poměru 10,8.

Kromě jiné vačkové hřídele pocházely z dílen Metalexu sportovní píсты s upraveným tvarem dna. Sériový karburátor Pierburg měl pozmeněné osazení a automatický sytič musel být z pochopitelných důvodů amputován. Zachováno zůstalo i původní bezdotykové elektronické zapalování PAL a sériová chladič soustava motoru, stejně jako spojka navazující na pětistupňovou převodovku s těsnějším odstupňováním jednotlivých převodových stupňů. Vítaným doplňkem pak byl samosvorný diferenciál z produkce Metalexu. Na podvozku byste také mnoho změn nenašli, snad s výjimkou stavitelných tlumičů značky H+R, a brzdová soustava měla o jeden hlavní válec navíc, takže bylo možné z místa řidiče měnit brzdový tlak zvláště na přední a zadní nápravě, ovšem pouze v tom případě, pokud jste si připlatili. Novinkou byla třináctipalcová litá kola vyráběná Metalexem, umožňující montáž kotoučových brzd s vnitřním chlazením.

Standardní nabídkou bylo odstranění všech tlumicích výplní, montáž předepsaného ochranného rámu a anatomických sedaček. I když přidáme rozšíření palubní desky o otáčkoměr, nějaký ten tlakoměr a teploměr, řeknete si v porovnání s továrním speciálem žádná sláva. Jenže jestliže soutěžák pro třídu A v tovární úpravě nebyl jen tak pro každého, mělnické „Áčko“ jste mohli mít za přijatelných sto tisíc Kčs, zatímco tovární speciál přišel zhruba na čtyřnásobek. Favorit v úpravě pro skupinu A z Metalexu dokázal zrychlit při hmotnosti 847 kg z 0 na 100 km/hod za 12,8 s a největší rychlost se pohybovala kolem 155 km/hod. Na mistrovství světa by podobné parametry sice nestačily, ale jako základ sloužící k dalším úpravám celkem slušné.



Na Rallye Monte Carlo v roce 1994 obsadily posádky jedoucí na Škodách Favorit první dvě místa ve třídě A do 1300 cm³

V Mladé Boleslavi ovšem neváhali a pro méně majetné zájemce o automobilové soutěže připravili v roce 1990 Favorit upravený pro skupinu N povolující úpravy pouze v minimálním rozsahu. Ostatně těch byste na mlado-boleslavském „Enku“ našli jako šafránu. Při kompletaci motoru byly použity díly s rozměry na hranici povolených limitů, takže bylo dosaženo vyššího kompresního poměru 10:1 a jezdcí si museli vystačit s největším výkonem 50 kW (67,5 k)/5000 ot/min, což bylo asi o 4 kW (5,4 k) víc než měly sériové Favority, a točivým momentem 108 Nm/3500 ot/min. Alespoň že byla homologována i pro skupinu N převodovka s těsnějším odstupňováním převodových stupňů a mohlo být použito tužšího uchycení pohonné jednotky v nosném skeletu, který byl nadstandardně vyztužen ochranným rámem schváleným pro skupinu A.

Jinak až na anatomická sedadla se čtyřbodovými pásy a sportovní volant známý už ze stodesítek nebylo nic nového v porovnání se sériovým Favoritem. Podvozek byl vylepšen tužšími pružinami montovanými na přední nápravu, ale sportovní tlumiče Sachs byly nejen vpředu, ale i vzadu. Soutěžní Favorit pro skupinu N vážil 897 kg, zrychloval z 0 na 100 km/hod za 15,6 s a dosahoval největší rychlosti kolem 150 km/hod.

Jak „enkový“ Favorit z Mladé Boleslavi, tak „áčkový“ Favorit z Metalexu byly sice vysoce hodnoceny pro své vynikající vlastnosti, ale těžké body ztrácely oba soutěžáky díky svému výkonu, který jim dával jen pramalé šance na úspěch v jakékoliv mezinárodní konkurenci. Tak snad aspoň ta láce.

Favorit na okruzích

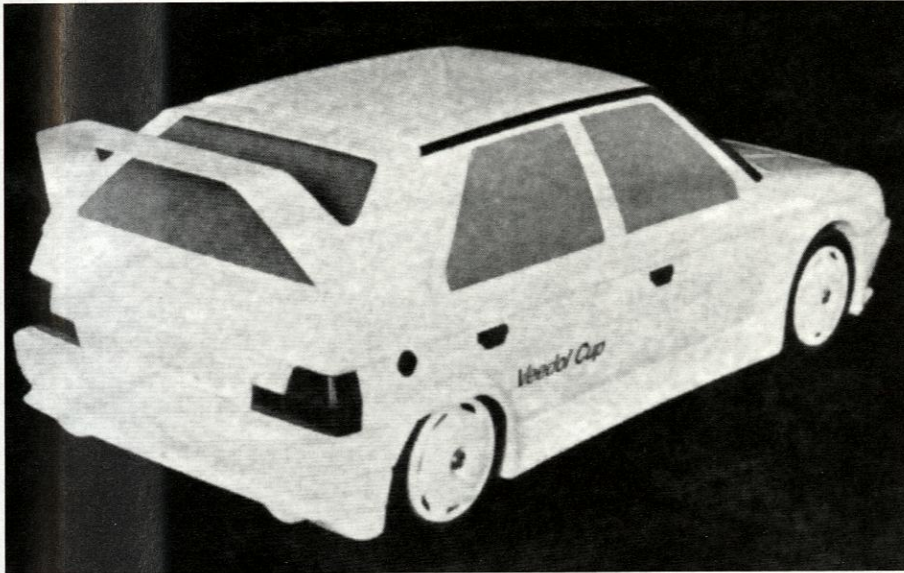
Škoda Favorit se v úpravě pro závody na okruzích představil téměř současně se svým soutěžním protějškem v roce 1989. Jeden z prvních vozů upravených pro skupinu A do 1300 cm³ vznikl v AMK Liberec a za jeho vznikem nestál nikdo jiný než úspěšný závodník Vlastimil Tomášek, který se už v roce 1988 spojil s Ing. Nývltem, aby zahájili práce na stavbě nového speciálu, jehož stavba byla inspirována okruhovými speciály postavenými na základě vozů podobné koncepce, jakou měl Favorit, to znamená Fiat Ritmo nebo VW Golf. V listopadu roku 1988 putovaly dvě karoserie Škody Favorit do německé firmy Heigo, která nejenom že vyztuzila základní skelet provedením asi 580 svarů v ochranné atmosféře CO₂, ale vyrobila i ochranný rám. Pro dosažení co nejnižší hmotnosti byl zvolen pouze bezpečnostní hliníkový oblouk oproti obvyklé kleci, čímž bylo ušetřeno 7 kg hmotnosti, a firma Heigo vyrobila také hliníkovou trubkovou výtuhu motorového prostoru mezi horními úchyty vzpěr McPherson.



Okruhová verze Škody Favorit z roku 1990

Homologace č. A5373 platná od 1. 1. 1989 umožnila u sériového motoru zvětšit vrtání, takže zdvihový objem vzrostl ze 1289 na 1299,6 cm³, a další úpravy se soustředily na osmikanálovou hlavu válců a písty. Kromě nových pístů vyrobených v n. p. Metaz Týnec dostal motor vačkové hřídele 324°/328° a uplatněním dvoukroužkových pístů bylo dosaženo kompresního poměru 12,4 : 1, takže motor dosahoval největšího výkonu 78,5 kW (106 k)/7000 min⁻¹ při poměrně příznivém průběhu točivého momentu, který dosahoval svého vrcholu 118 Nm při 5500 ot/min. Motor bylo přitom možné přetočit až na hranici 8000 ot/min. Platná homologace neumožňovala použití jiného karburátoru, než byl původní Pierburg 2E3, ke kterému dopravovala palivo dvě elektrická podávací čerpadla Mitsuba, z nichž jedno – uložené v tunelu zadní nápravy – dodávalo benzín do uklidňovací nádoby objemu 0,8 l a druhé z ní zásobovalo karburátor.

Zapalovací soustava měla elektronický bezdotykový systém Bosch a mazací systém motoru byl doplněn chladičem oleje. Bez úprav nezůstala ani převodovka bez synchronizace s menšími odstupy jednotlivých převodových stupňů, současně byla připravena i šestistupňová převodovka a celé soustrojí bylo doplněno samosvorným diferenciálem pocházejícím ze závodního Fordu Fiesta. Změny na podvozku byly charakterizovány především nahrazením původních výlisků ramen přední nápravy svařovanými trojúhelníkovými rameny z chrom-molybdenových trubek, přičemž všechny body upevnění závěsů kol přední nápravy dostaly seřiditelné klouby Uniball umožňující rychlé změny nastavení geometrie nápravy. Vpředu i vzadu byly použity vzduchokapalinové teleskopické tlumiče Sachs, které mají asi o 30 % tvrdší charakteristiku než soutěžní verze, a dvoudílné vinuté pružiny Eibach.



Maketa okruhové verze Škody Favorit pro skupinu H z roku 1992

Brzdová soustava přišla o posilovač, ale zato dostala dva paralelní hlavní brzdové válce Girling umožňující měnit poměr brzdného účinku mezi přední a zadní nápravou z místa řidiče i během jízdy. Na všech kolech byly kotoučové brzdy, vpředu s vnitřním chlazením, vzadu plně s hliníkovými čtyřpístovými třmeny. Zvětšila se také velikost použitých kol na rozměr 5 J × 14, resp. 5 J × 15 s pneumatikami Pirelli 160/560 R 14 nebo Dunlop 170/555.15. V interiéru zbylo jen to nejnútnejší a okruhovému Favoritu stačilo jediné kevlarové sedadlo Sparco vážící pouhé 3,5 kg a vybavené čtyřbodovými bezpečnostními pásy. Okruhový Favorit měl rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol vpředu / vzadu 1420 / 1385 mm, na délku měřila jeho karoserie 3815 mm, na šířku 1620 mm a hmotnost se dostala na pouhých 750 kg.

Ještě výkonnější okruhový speciál postavený na bázi Škody Favorit vznikl v roce 1992 a byl určen pro skupinu H. Byl poháněn řadovým čtyřválcem s ventilovým rozvodem OHC o objemu 1596 cm³, který při rozměrech vrtání 78 mm a zdvihu 83,5 mm a stupněm komprese 12,0 dával výkon 129 kW (175 koní) při 8000 ot/min a měl točivý moment 175 Nm při 5500 ot/min. Výkonný motor se spojením se šestistupňovou převodovkou umožňoval 720 kg vážícímu vozu dosáhnout největší rychlosti až 240 km/h a zrychlit z 0 na 100 km/hod za 6 s.

Felicia – tentokrát pětidveřová

Felicia Kit Car

Pick-up na závodním okruhu

Škoda Felicia alias Rebel



Nástupce Škody Favorit měl světovou premiéru na jaře roku 1994 v Amsterdamu, ale přestože nový model zdědil pojmenování po roadsteru ze šedesátých let, na první pohled bylo jasné, že v tomto případě se sport nekoná. Ostatně ani nešlo o zbrusu novou konstrukci. V Mladé Boleslavi zvolili stejný postup, jakým se Škoda 100/110 přerodila ve Škodu 105/120, a v listopadu roku 1994 se na trhu objevil pětidveřový sedan přinášející oproti Favoritu zcela novou kvalitu co do úrovně pohodlí a komfortu poskytovaného svým cestujícím.



Škoda Felicia obou verzí po faceliftu z roku 1998. Na první pohled usedlý rodinný hatchback.

Zatímco podvozek i motor zůstaly prakticky beze změny a zůstaly zachovány i dvě výkonové varianty 40 kW (54 k) a 50 kW (67,5 k), zcela nová byla karoserie, jejíž tvar se zaoblil a působil mnohem modernějším dojmem. K lepšímu se změnil i interiér, který byl mnohem útulnější než hranaté vnitřní vybavení Favoritu, a za jízdy byla uvnitř vozu daleko větší pohoda vzhledem k nižší hladině hluku. Sedadla měla pohodlnější tvar a rozrostla se také výbava. K otáčkoměru přibyl příplatkový palubní počítač a Felicia svému majiteli zpříjemňovala život celou řadou drobností – například signalizací zapnutých světel po vytažení klíčku, vypnutím všech spotřebičů při startování motoru, cyklovačem stěračů pamatujícím si dobu mezi jednotlivými sepnutými stěračů nebo zpracováním interiéru, ve kterém jste už jen těžko hledali holý plech karoserie, včetně zapouzdření plynových vzpěr pátých dveří či plastového lůžka pro vzpěru motorové kapoty.

Pro ročník 1994/1995 byla Felicia zvolena autem roku České republiky a v Ženevě roku 1995 byla vystavována Felicia GLXi v tmavě zelené metalíze, ale především s celou řadou prvků výbavy, o které se dosavadním vyráběným modelům mohlo jenom zdát – elektronová kola nebo elektricky ovládaná vnější zrcátka byla pouhou maličkostí vedle ABS a airbagu, kterými byl automobil nesoucí značku Škoda vybaven vůbec poprvé. Na brněnském veletrhu v témže roce se představila Škoda Felicia Combi, která kromě větší užitné hodnoty s sebou přinesla i další pohonnou jednotku – značně přepracovaný zážehový čtyřválec Volkswagen EA 111 o objemu 1,6 l a výkonu 55 kW (74 k), který se od ostatních šestnáctistovek z Wolfsburgu lišil vícebodovým postupným vstřikováním paliva s čidlem klepání věhlasné značky Magneti Marelli.

Protože nový motor byl přece jenom těžší než původní třináctistovka, bylo možné objednat posilovač řízení – další premiéra ve výbavě škodovek. Šestnáctistovkový motor samozřejmě nezůstal vyhrazen pouze pro kombi, ale objevil se i pod kapotou „krátké“ Felicie, pochopitelně s nejvyšší úrovní vnitřní výbavy GLX. Jaksí mimochodem byla ještě v roce 1995 rozšířena nabídka o čistě užitkové verze Pick-up a Van Plus a především, objevila se první limitovaná edice nesoucí na počest stoletého výročí název Laurin Klement – přepychově vybaveným Feliciím nechyběly ani takové prvky, jako je kožené čalounění nebo pětistupňové vyhřívání sedadel. Maličkým zklamáním byla absence elektrického stahování oken, u podobných vozů samozřejmost. Exkluzivité ovšem odpovídala i cena – sedan za 328 700 Kč a kombi 392 000 Kč.



Škoda Felicia Fun z roku 1996 sice nebyla zrovna ideálem sportovního vozu, ale zcela určitě byla vozem pro sportovně založené zájemce



Když není sport pod kapotou a na podvozku, dá se naložit na střechu – Škoda Felicia Fun z roku 1998

Pro zájemce o „normální“ automobil byly určeny další novinky roku 1996. Tou první bylo vícebodové vstřikování paliva – MPI pro základní třináctistovku, prezentované vstřikovací a zapalovací soustavou Siemens Simos 2P, druhou novinkou byl vznětový motor o objemu 1896 cm³ a výkonu 47 kW (63,5 k). Felicie MPI modelového roku 1997 měly jinak tvarovaný volant a standardně montovaný immobilizér. A to ještě není všechno, svou Felicii jste mohli mít i s klimatizací v případě padesátikilowattové verze a výbava se rozšířila ještě o posilovač řízení dodávaný už standardně pro oba větší motory a celou řadu příslušenství, elektronovými koly počínaje a nárazníky v barvě celého vozu konče. Už tak bohatou nabídku ještě rozšířil i první akční model Felicie pojmenovaný Atlanta, podle místa konání olympijských her. Stejně jako v případě Favoritu, Atlantu následovaly další akční modely – například zeleně nebo modře lakovaný Pacific s bohatou výbavou.

Na začátku roku 1998 představila Škodovka inovovanou Felicii s tvář, která odpovídala novému image značky. Dalšími novinkami byly tři stupně výbavy, k LX a GLX přibyla LX Special a Felicie mohla být vybavena kromě zařízení ABS i protipokluzovým zařízením EDS. S novou tvář přišel i nový akční model Škoda Felicia

Magic s výjimečnou barvou laku – granitovou metalízou a v roce 1998 získala Felicie čtvrté místo v anketě britského motoristického magazínu Top Gear za rok 1997. V roce 1999 byla uvedena další zvláštní edice Color Line v zářivě žluté nebo modré barvě laku, se kterým barevně ladil také interiér, a jednou z posledních limitovaných sérií byla Felicia Combi Excellent. Renomovaný britský časopis Auto Express otiskl v červenci roku 1999 vyhodnocení vozů na tamním trhu a rekordmanem hodnocení se stala Felicia, už popáté za sebou vyhodnocená jako nejvýhodnější koupě.

V závěru téhož roku vyjela na čtrnáctipalcových litych kolech, s červenou barvou Rallye nebo černým metalickým lakem další limitovaná edice – Sport Line. Pokud si někdo myslí, že sportovní auto dělají litá kola a ozdobná koncovka výfuku, případně volant potažený pravou kůží, byl to vůz právě pro takového zákazníka. Šlo však jenom o další limitovanou sérii stejně jako edice Safe Line vybavená kromě předních dokonce i bočními airbagy za velmi zajímavé ceny, začínající na úrovni 269 900 Kč nebo edice Felicia – Felicia Combi Mystery v zelené nebo fialové metalíze, která byla následována další akční nabídkou, tentokrát vyhrazenou pro verzi kombi, jejíž název Felicia Combi Space Line napovídal něco o „domově na kolech“. Na trhu se ještě objevily Felicie edicí Spring a Trumf a v roce 2001 byla výroba Felicií ukončena, do výroby se už nedostala ani Felicia sedan se stupňovitou zadí, natož jakákoliv ostřejší verze odvozená třeba ze soutěžních speciálů, i když už na březnovém autosalonu 1996 v Ženevě vystavovala Škodovka studii vozu pro volné chvíle Felicii Fun.



Alespoň nádech sportovního automobilu mohla Škoda Felicia získat úpravou společností Air Design z roku 2001

Vzpomínáte ještě na Škodu Favorit Pick-up Fun z autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem v roce 1993? Ten se do série nedostal, ale zábavný pickup na bázi Felicie se do nabídky zařadil. Byl poháněn šestnáctistovkou o výkonu 55 kW (74 k) a v základní výbavě přišel na rovných 320 000 Kč, ale i když se na okruzích už proháněly okruhové pickupy, ani tohle nebyl ten pravý sportovec, který by mohl nahradit alespoň legendární erko.

Základem byla Felicia Pick-up vybavená dalšími dvěma sedadly přístupnými po odklopení pravé přední sedačky. Po odstranění zadní přepážky kabiny původního pikapu bylo nutno vyrovnat sníženou torzní tuhost nového vozidla a standardní výbava byla rozšířena o systém ABS. Vzhledem k doplnění předního nárazníku o zvýšený bull bar musel být přední nárazník dodatečně vyztužen a Felicia Fun byla na světě.

Sportovní modifikace jsme se nedočkali ani od Metalexu, který v případě roadsteru postaveného na bázi Favoritu suploval roli mateřské továrny, i když i Felicia se dočkala převleku „nahofe bez“ v dílnách Metalexu. Čtyřveřový kabriolet sice nepůsobil agresivně hranatým dojmem jako dvoumístný roadster postavený na bázi Favoritu, zato pohodlně uvezl pět cestujících, jimž se nad hlavami klenul bezpečnostní oblouk. Ovšem ani tohle není to pravé sportovní auto.

Situaci nakonec zachraňovala malá firma z Mnichova Hradiště, která stála u zrodu Felicie Fun. Společnost Air Design založil bývalý šéfkonstruktor karoserií n. p. Liaz Mnichovo Hradiště Ing. Aleš Jirásek a její hlavní náplní byla původně výroba nástavb na užitkové vozy Škoda. V roce 2001 připravila tato firma sadu přidavných aerodynamických prvků zahrnujících přední a zadní spoiler, nástavby na prahy karoserie a výřezy pro kola včetně tehdy módních mraček na hlavní světlomety.



Škoda Felicia Carbon Kit se téměř přibližovala svým zevnějškem vzhledu soutěžních Felicií Kit Car



Se vzhledem exteriéru Felicie Carbon Kit ladila i úprava interiéru

Celá souprava byly nabízena pod názvem Carbon Kit signalizujícím druh materiálu, který byl použit při její výrobě, a barevně byla sladěna s koženým čalouněním interiéru i se základní plochou štítu přístrojů. Přístrojová deska včetně přechodu do středové konzoly byla vykládána laminovanými karbonovými plochami a celek doplňovaly koberečky ozdobené symbolem firmy Air Design.

Stejně jako u předchozích modelů vyráběných v Mladé Boleslavi se však i Felicia dočkala svých čistě závodních derivátů a hned na začátku roku 1995 byla představena Felicia určená pro světový pohár výrobců v automobilových soutěžích ve třídě do dvou litrů.

Felicia Kit Car

Škoda Felicia Kit Car 1300 měla výkon 100 kW (135 k) a v záloze byl ještě výkonnější motor s objemem zvětšeným na 1500 cm³, z něhož vzešlo 115 kW (155 k). V roce 1995 se Felicia zúčastnila celkem 24 soutěží a výsledkem bylo celkově třetí místo v hodnocení značek ve třídě W2L. Na prvních dvou místech skončil Peugeot a Renault, jejichž vozy ovšem disponovaly výkonem v porovnání s Felicií dvojnásobným. Kromě toho se značka Škoda nezúčastnila Rallye Monte Carlo, protože na začátku roku 1995 chyběla Feliciím potřebná homologace.

Soutěžní Felicia se od svých sériových sourozenců zvenčí lišila snad jen vyboulenými blatníky, vysouvacím krytem přidavného větrání kabiny, v přední části střechy a upravenými nárazníky. V souladu s předpisy pro třídu



W2L měla Škoda Felicia Kit Car všechny prvky skeletu karoserie a povrchové díly vyrobeny z ocelového plechu a původní bylo i zasklení oken. Pouze blatníky byly doplněny o širší límce a tvarově upravené nárazníky vybavené přídatnými průduchy byly vyrobeny z karbonu.

Motor byl známý lehký celohliníkový čtyřválec s osmikanálovou hlavou, u kterého bylo dokonce považováno za výhodu dříve odsuzované tříložiskové uložení klikové hřídele vynikající nižšími pasivními odpory. Díky moderní vícebodové vstřikovací soustavě integrované s elektronickým zapalováním Bosch řízeným počítačem dosahoval největší výkon u verze s objemem motoru 1289 cm³ (75,5 × 72,0 mm) a kompresním poměrem 12: 1 hodnoty 100 kW (135 k)/7000 min⁻¹ a točivého momentu 140 Nm/5500 min⁻¹. Patnáctistovka s objemem motoru 1490,9 cm³ (78 × 78 mm) a kompresním poměrem 11,8 až 12: 1 měla největší výkon dokonce 121 kW (163,5 k)/7500 min⁻¹ a největší točivý moment 170 Nm/5500 min⁻¹.



Škoda Felicia Kit Car 1600 se představila v roce 1996



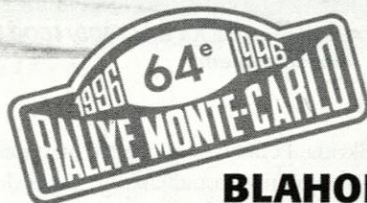
Škoda Felicia Kit Car 1500/1600 byla vynikajícím soutěžním speciálem

Motor 1500 cm³ měl v porovnání se sériovými vozy Škoda Felicia i se sportovní verzí 1300 zvětšené vrtání i zdvih na čtvercových 78 × 78 mm a kliková hřídel byla vybavena protizávažími. Vzhledem k malým mezerám mezi jednotlivými válci byl spalovací prostor utěsněn měděnými kroužky a v oblasti chladicích kanálů bylo speciální těsnění. Odlehčené písty byly vyrobeny podnikem Metaz a pístní kroužky byly buď domácí z podniku Buzuluk Komárov, nebo značky Goetze. Speciální vícebodová vstřikovací soustava OBR pocházela od specializovaného dánského úpravce Ole Buhl Racing. Nově řešená byla i výfuková soustava a mohutný chladič se dvěma větráky zabíral celou čelní plochu motorového prostoru. Palivo z nádrže Uniroyal s objemem 60 litrů umístěné v zadní části vozu nad zadní nápravou dodávala dvě elektrická čerpadla Bosch. Na motor navazovala mechanicky ovládaná jednokotoučová suchá spojka Sachs spojená se šestistupňovou převodovkou bez synchronizace s přímým řazením a o samosvorném diferenciálu snad ani není nutné psát. U vozu tohoto určení je totiž nezbytností.

Značných úprav doznal podvozek, jehož přední náprava byla upravena specializovanou firmou Cook včetně nápravnice, zavěšení a vyztužených ramen. Navíc byla přední náprava vybavena příčným zkrutným stabilizátorem s nastavitelnou účinností. Zadní náprava byla shodná se sériovým provedením, ale v nejnamáhanějších partiích byla vyztužena a doplněna příčným zkrutným stabilizátorem s možností nastavení. Soustava tlumičů nesla značku Proflex a byla uložena ve standardním prostoru uvnitř pružin, řízení vybaveno kapalinovým posilovačem francouzského výrobce SMI, jehož čerpadlo poháněl samostatný klínový řemen. Kola Speedline z magneziové slitiny měla rozměr ráfků 5,0 nebo 6,0 × 15 nebo 5,5 × 14 pro verzi s motorem 1,3 litru a přední brzdy značky AP měly duté ventilované kotouče, zadní, rovněž kotoučové, byly převzaty ze soutěžních Favoritů, kde se už v minulosti osvědčily.



ŠKODA OPĚT NEJLEPŠÍ! VÍTĚZÍTE S NÁMI



BLAHOPŘEJEME!

Rallye Monte Carlo je legendou světových automobilových soutěží. O to cennější je letošní 1. a 2. místo nové Felicie Kit Car 1500 ve své třídě A6 do 1600 cm³. Stačila jediná sezóna, aby nová Škoda Felicia navázala na úspěchy značky a prosadila se mezi absolutní špičkou v motoristickém sportu. Ale nám jde o mnohem víc:

Mimořádně tvrdé podmínky automobilových soutěží jsou nejlepší zkouškou kvality, odolnosti a spolehlivosti. Vlastností, které rozhodují o tom, že vám bude vaše nová Škoda Felicia dobře sloužit. Tento vynikající úspěch dokazuje, že automobily Škoda jsou dokonale prověřené, robustní a spolehlivé, konstrukčně na vysoké úrovni.

Vítězství v Rallye Monte Carlo znamená, že na stupních vítězů stojíte s námi.

VÍTĚZÍME PRO VÁS



Volkswagen Group

Reklamní leták z roku 1996 využíval k propagaci běžných Felicií vítězství jejich soutěžních derivátů v Rallye Monte Carlo, kde Škoda Felicia 1500 Kit Car obsadila ve třídě A6 do 1600 cm³ první dvě místa

V porovnání se soutěžními Favority se objevily novinky také v interiéru. Jendou z nich byl sdružený elektronický přístroj Stack, na kterém byl pouze jeden analogový přístroj – otáčkoměr – a čtyřdílný displej sledující teploty chladicí kapaliny, oleje v motoru a v převodovce, tlak oleje, nabíjení, funkci tlumení apod. Felicie Kit Car byly vybaveny dvouramennými sportovními volanty a sedačkami Sparco doplněnými šestibodovými bezpečnostními pásy Sabelt. Před spolujezdcem byl nezbytný navigační přístroj Coralba Tripmaster pocházející ze Švédska doplněný palivoměrem a teploměrem olejové náplně převodovky. Škoda Felicia Kit Car 1300/1500 měla rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1500/1480 mm, její karoserie měřila na délku 3855 mm, šířku 1705 mm, výšku 1415 mm, a při pohotovostní hmotnosti podle verze 1300/1500 760 nebo 850 kg dosahovala v obou případech největší rychlosti přes 200 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod za 7 s.



V roce 1996 obsadil Stig Blomqvist se Škodou Felicií 1600 Kit Car 3. místo na RAC Rallye

První rok nasazení Felicie Kit Car přes všechny úspěchy jasně prokázal, že i malé navýšení výkonu může sehrát rozhodující místo v boji o vteřiny, a na domácí soutěži pořádané na začátku roku 1995 v Českém Krumlově se představila Škoda Felicia Kit Car 1600, která se s posádkou Štolfa – Fanta umístila na třetím místě jako nejlepší škodovka soutěže. Začátek sezóny v mistrovství světa byl na začátku roku trochu ošizen ve prospěch testování a doladění vlastností nové šestnáctistovky, ale i tak začal rok 1996 více než nadějně. Na legendární Rallye Monte Carlo dojezdy dvě Felicie Kit Car 1500 na prvním a druhém místě ve třídě A6 do 1600 cm³, ale všichni už netrpělivě čekali na výkonnější šestnáctistovku.

Motor Škody Felicie Kit Car 1600 byl odvozen od koncernového motoru VW a upraven na základě zkušeností s předchozí patnáctistovkou. Na příklad vstřikovací soustava OBR byla včetně sání pouze upravena pro nový

motor, ale i tak se podařilo dvouventilový motor s rozvodem OHC a objemem válců 1598 cm³ postupně vyladit až na 140 kW (190 k)/8000 ot/min a největší točivý moment 180 Nm/6000 min⁻¹. V porovnání s patnáctistovkou se motor 1.6 s vícebodovým vstříkovaním paliva lépe vytáčet a jeho režim je posunut o 500 min⁻¹ výše.

Motor byl ze spodu chráněn ližinou, která byla zkoušena také v kevlarovém provedení, ale vzhledem k tomu, že špatně odváděla teplo, nebyla nakonec použita. O chlazení motoru se staraly dokonce tři chladiče, z nichž dva pomáhaly ochlazovat jak olej z motoru, tak z převodovky a ventilátor hlavního chladiče byl ovládán spínačem z palubní desky před spolujezdcem. Motor byl spojen se suchou dvoukotoučovou spojkou AP Racing a šestistupňovou převodovkou Škoda bez synchronizace, které doplňoval francouzský samosvorný diferenciál Sader s volitelnou intenzitou svornosti, a zpátečku bylo možné zařadit až po zatažení za pojistný prstenec na řadicí páce.



Škoda Felicia Kit Car 1600 poprvé startovala v roce 1996 na Katalánské rallye



Posádka Triner-Ing. Štanc na RAC Rallye v roce 1996 se Škodou Felicií Kit Car 1600

Vzhledem k větší hmotnosti litinového bloku motoru musel být přeladěn podvozek, což byla také jedna z hlavních příčin, pro kterou se šestnáctistovka nezúčastnila závodů v úvodu sezóny. Tuhost odpružení byla nastavena podle charakteru jednotlivých tratí a díky hydropneumatickým tlumičům Proflex plněným dusíkem bylo možné měnit intenzitu útlumu třeba i před každou rychlostní zkouškou. Na všech kolech s ráfky Speedline o rozměru 15" nebo 14" byly vpředu kotoučové brzdy značky Ate s ventilovanými kotouči o průměru až 305 mm pro asfaltové tratě, resp. 286 nebo 296 mm pro tratě s převažujícím šotolinovým povrchem, a se čtyřpístovými třmeny AP Racing, které mají i zadní plné kotouče zadních brzd původně krotících přední kola sériových Favoritů. Škoda Felicia Kit Car 1600 s rozvorem náprav 2450 mm, rozchodem kol vpředu/vzadu 1500/1480 mm, délkou 3855 mm a šířkou 1705 mm, palivovou nádrží na 60 l a pohotovostní hmotností 880 kg dosahovala největší rychlosti stejně jako předchozí patnáctistovka přes dvě stě kilometrů v hodině a z 0 na 100 km/hod dokázala zrychlit za 6 s.

Nasazení šestnáctistovek v průběhu sezóny 1996 se neobešlo bez dětských nemocí a v soutěžním týmu byly doplňovány i slabšími patnáctistovkami. Přestože Felicia Kit Car 1600 s motorem o výkonu 140 kW (190 k) musela bojovat s dvoulitrovou konkurencí o výkonu kolem 185 kW (přes 250 k), o celkové vítězství v mistrovství světa vozů s motorem o objemu do 2 litrů a pohonem jedné nápravy ji připravilo jen několik nečekaných závad, jako například poškození pístního čepu u Siberova vozu na RAC Rallye, kde nakonec legendární Blomqvist se spolujezdcem Melanderem obsadili třetí místo v absolutním pořadí.

Škoda Felicia Kit Car 1600 slavila debut v MS 1996 na Katalánské rallye. Posádky Triner-Štanc a Sibera-Gross zvítězily ve své třídě, ale objemový handicap proti dvoulitřům byl na čistě „asfaltové“ soutěži nepřekonatelnou

překážkou, zejména v porovnání s továrním týmem Seatu a domácím matadorem Gomezem na Renaultu Maxi Mégane, který klasifikaci W2L s převahou ovládl.

Mezitím šestnáctistovkové Felicie startovaly na Barum Rallye a Štolfa pokračoval v testování při všech svých startech, které vyvrcholily šancí na velmi dobré umístění v mistrovství Evropy. Tovární tým absolvoval zámořské soutěže v Argentině, Austrálii a na Novém Zélandu s motory 1.5 a ze tří startů dvakrát zvítězil ve W2L. Motory 1.6 se objevily, jak už bylo uvedeno, až v Katalánsku a v britské RAC Rallye, ale v celkovém hodnocení mistrovství světa za rok 1996 získal první místo Seat se ziskem 274 bodů, druhý Renault měl 265 bodů a celkově třetí Škoda 264 bodů. Pouhý jeden bod rozdílu.



Okruhová verze Felicie z roku 1995 vycházela ze soutěžního provedení Škoda Felicia Kit Car 1300 pro skupinu A

Rok 1997 byl rokem největšího úspěchu Felicií, dvě Felicie skončily ve třídě F2 na prvním (Emil Triner) a druhém (Pavel Sibera) a celkově na výborném 11., resp. 12. místě celkového hodnocení mistrovství světa. Tento rok však byl pro Felicie rokem posledním. Škoda Felicia Kit Car 1600 sice představovala vrchol sedmileté soutěžní éry „malých“ vozů s pohonem předních kol, ale na scénu nastupovala Škoda Octavia.

Soutěžní Felicia, kterých bylo postupně postaveno dvacet, brzy dostala i své okruhové sourozence, i když ne z vlastní stáje. Pražský jezdec Martin Dlouhý ve své firmě Motosport postavil z továrních dílů v roce 1995 dva okruhové speciály, jejichž třináctistovka byla vyladěna až na 107 kW. Zatímco jedna z nich úspěšně závodila v Itálii, s druhou získal Martin Dlouhý titul mistra republiky ve třídě A do 1300 cm³.

Oba speciály v podstatě vycházely ze Škody Felicie Kit Car 1300 a byly upraveny pro skupinu A. Stejně jako soutěžní Felicie byly všechny díly karoserie včetně rozšířených předních i zadních blatníků vyrobeny z ocelového plechu s výjimkou nárazníků vyrobených z kevlaru. Uvnitř karoserie byl předepsaný ochranný rám z chrommolybdenových trubek a celá karoserie byla navíc vyztužena dodatečnými svary.

Hliníkový čtyřválec objemu 1,3 litru s rozvodem OHV a třikrát uloženou klikovou hřídelí měl elektronicky řízené osmibodové vstřikování a zapalování Bosch a jeho výkon dosahoval 107 kW (144,6 k)/8000 min⁻¹ a točivého momentu 142 Nm/6500 min⁻¹. Převodovka byla stejně jako u soutěžních verzí šestistupňová bez synchroni-

zace, spojená s jednokotoučovou suchou spojkou Sachs. Přední náprava měla upravenou nápravnicí a trubkové trojúhelníkové závěsy kol se vzpěrami McPherson, kliková zadní náprava s vlečenými rameny byla rovněž vyztužená. Kola byla odpérována vnutými pružinami s uvnitř uloženými tlumiči Sachs s nastavitelnou tuhostí a seřiditelnými příčnými stabilizátory vpředu i vzadu. Brzdová soustava měla na všech kolech kotoučové brzdy, vpředu AP s vnitřním chlazením vzduchem, vzadu s jednoduchými kotouči a rozdělovač brzdového tlaku na obě nápravy ovládaný z místa řidiče. Kola Speedline z lehkých slitin měla rozměr 14" nebo 15".

Podstatnější rozdíl oproti soutěžní verzi byl pouze v interiéru, kde stačila jediná anatomická sedačka Recaro se čtyřbodovými bezpečnostními pásy. Soutěžní původ byl znát také na celkové hmotnosti 795 kg, to znamená 35 kg nad hmotnostním limitem pro třídu A 1300. Soupeřem okruhové Felicie Martina Dlouhého byla kromě smečky Favoritů ještě další Felicia Kit Car brněnského jezdce Šenkýře, ale to už se na závody na okruzích připravovala výkonnější Škoda Octavia.

Pick-up na závodním okruhu

Na podzim roku 1993 se představil nový závodní vůz postavený na bázi Škody Favorit a v dubnu roku 1994 se na startovní čáru brněnského okruhu postavilo devět u nás dosud nevidaných okruhových závodních speciálů, jejichž počet vzrostl do konce roku na patnáct. Pokud by se jednalo o Škody Favorit, nešlo by o nic zvláštního, značkové poháry identických vozů se jezdí po celém světě, jenomže v tomhle případě šlo o verzi pick-up s upraveným motorem objemu 1,3 litru, sníženým podvozkem a aerodynamickou laminátovou nástavbou ložného prostoru. Iniciátorem vzniku seriálu závodů Škoda Pick-up Free Style byla skupina nadšenců sdružených ve firmě Autospektrum 2000 z Mariánských Lázní vedená Otakarem Zenklem, který se nechal inspirovat podobnými závody pořádanými ve Spojených státech. Rozhodně se nedá psát v tom smyslu, že nová disciplína byla od svého počátku středem obdivu, spíše naopak.

Téměř sériový užitkový automobil s třináctistovkovým motorem vyladěným na 78 kW (105 k) budil spíše rozpaký, nicméně představoval v té době nejlevnější formu okruhového závodění, vzhledem k tomu, že pořizovací cena nového závodního speciálu se v případě malé dodávky pohybovala kolem tří set tisíc Kč. Navíc se mezi jezdci free style pick-upů brzy objevila i slavná jména – bývalý jezdec továrního týmu Škoda Svatopluk Kvaizar zvítězil v historicky prvním závodě ostrých pick-upů a Miroslav Adámek, který vyhrožoval pověšením závodního volantu na hřebík, také neodolal a vyzkoušel si i rychlou dodávku.

Startovní pole Škoda Pick-up Free Style se v roce 1995 rozrostlo o dalších deset vozů postavených v Mariánských Lázních a v roce 1996 už jezdila v seriálu třicátka identických dodávek. To už pick upy postavené na bázi Favoritu doplňovaly i dodávky upravené z užitkových Felicií, a to nebyla jediná novinka seriálu.



Favorit Pick-up týmu Katon Motorsport dosáhl dobrých výsledků i v závodech do vrchu (1997)



Svatopluk Kvaizar jezdil i v sezóně 1996 se Škodou Favorit Pick-up

Zakládající Otakar Zenkl se začal věnovat pohárovým závodům shodně upravených Octavií, a proto už před začátkem sezóny 1997 vznikla nová společnost PICK-UP Free Style z Hradce Králové vedená Jiřím Bošem a Janem Koudelkou, do organizace seriálu závodů vstoupila i mladoboleslavská automobilka, která vypsala Trofej Škoda Pick-up Free Style s atraktivními cenami pro nejúspěšnější jezdce v konečném pořadí. A změnila se i používaná technika.

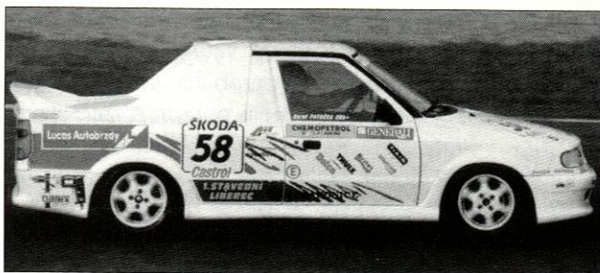
V roce 1996 se karoserie závodních pikapů zaoblily, na závodních tratích vedle pikapů odvozených od Favoritů se objevily pick-upy, jejichž základem byla Škoda Felicia, a zaoblená karoserie měřící na délku 4080 mm, široká 1660 mm a vysoká 1330 mm nebyla rozhodně jedinou změnou. Za aerodynamické zušlechtnění její karoserie byla zodpovědná firma Air Design z Mnichova Hradiště, ale mnohem důležitější novinkou byla speciálně pro Free Style vyvinutá šestistupňová převodovka bez synchronizace se schématem řazení do dvojitého H, zpětný chod se řadil zvláštní páčkou na středovém tunelu. Původní třináctistovky byly od sezóny 1996 nahrazeny patnáctistovkami se zvětšeným vrtáním na objem 1490 cm³, čímž vzrostl výkon asi o 12 kW (16,2 k) na 88 kW (119 k) až 92 kW (124 k)/6500 min⁻¹ a točivý moment na 143 Nm/4500 min⁻¹. Jako základ byl použit motorový blok z Octavie 1.4 s větší tuhostí, do něhož byla vsazena nová kovaná kliková hřídel s větším protizávažím, šestiděrovým uložením setrvačnicku a elektrickým palivovým čerpadlem.



Škoda Felicia Pick-up, se kterým jezdil vítěz ročníku 1999 Josef Paseka

Na rozdíl od sériových motorů s elektronickým vstřikováním paliva a bezdotykovým mikroprocesorovým zapalováním byl závodní pick-up vybaven spádovým karburátorem Jikov 28-30 LEKR a zapalováním Magneton-Bosch s mechanickým rozdělovačem. Hlavním účelem této úpravy ovšem nebylo dosažení lepších charakteristik motoru, nýbrž co nejnižších pořizovacích i provozních nákladů. Ze stejné příčiny byl i zaplombován blok motoru, hlava, víko rozvodů, sací potrubí a přístup ke stálému převodu. Jedinými úpravami byl větší chladič, přídatný chladič oleje, bylo povoleno použít libovolných svíček, trysek karburátoru a nastavení předstihu zapalování.

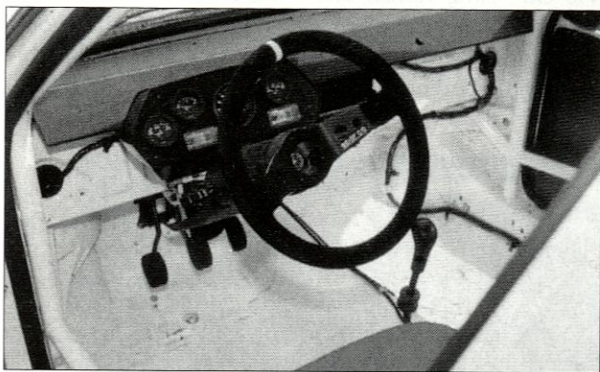
Snížený podvozek byl upraven zesílením spodních ramen předních závěsů McPherson s klouby Unibal, zadní náprava zůstala sice sériová kliková, ale byla doplněna stabilizátorem a pérování zajišťovaly vinuté pružiny s uvnitř uloženými seřiditelnými tlumiči H&P-Ateso. Brzdová soustava byla zcela beze změny převzata ze sériových Favoritů a Felicií a čtrnáctipalcová litá kola Borbet nesla předepsané pneumatiky Barum 170/550-14. Hmotnost vozů se pohybovala okolo 780 kg a nezajímavý nebyl ani fakt, že na jedné sadě jednotných pneu-



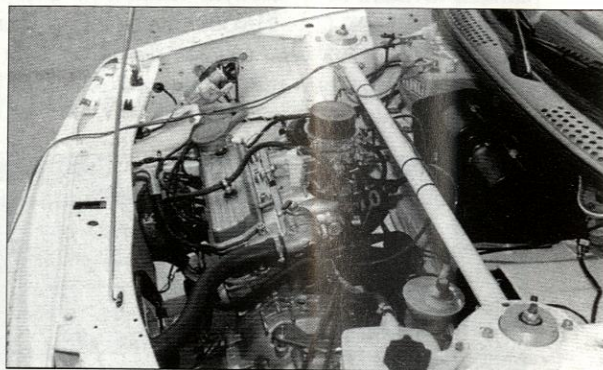
Škoda Felicia Pick-up z roku 1996



Kryt ložné plochy okruhových pick-upů byl přišroubován ke karoserii



Pohled do interiéru okruhového pick-upu



Původní třináctistovka Felicie měla v okruhovém pick-upu objem zvýšený na hodnotu 1500 cm³

matik Barum bylo možné absolvovat i několik závodů. Ostré pick-upy dostaly postupně také „tvrdé“ uložení zadní nápravy, bylo povoleno libovolné uložení předních tlumičů, možnost montáže předního stabilizátoru a větších brzdových kotoučů s vnitřním chlazením. V žádném případě se totiž nejednalo o loudaly – upravené pick-upy s rozvorem 2450 mm a rozchodem kol vpředu/vzadu 1440/1385 mm dosahovaly běžně rychlostí kolem 210 km/hod a z 0 na 100 km/hod dokázaly zrychlit za 7 s.

Pick-upy jezdily svůj pohár nejen na okruzích, ale jeho součástí byly i závody do vrchu a v roce 1997 se mu dostalo uznání i ze strany pořadatelů závodů historických monopostů formule 1. Pick-upy dosahovaly průměrné rychlosti 134,45 km/h na okruhu v Brně a 126,34 km/h na okruhu v Mostě, což představovalo s ohledem na rozsah úprav a objem motoru více než slušný výkon.

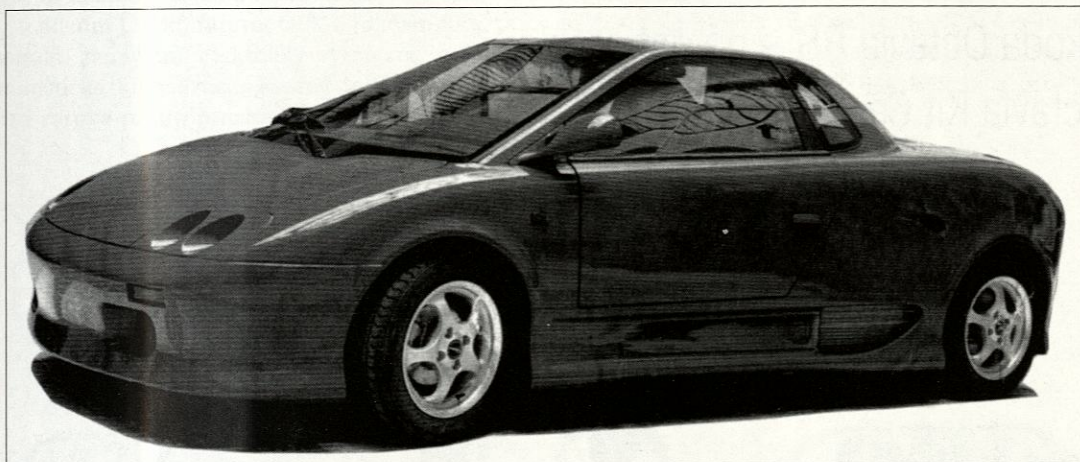
Škoda Felicia alias Rebel

Továrnou vyvinutého sportovního automobilu stavěného na bázi Škody Felicie jsme se sice nedočkali, ale přesto se v motoristických časopisech objevil sportovní automobil využívající dílů Škody Felicie. Za vznikem stál, jak jinak, konstruktér a především designér Václav Král.

V roce 1995 bylo obdivovaným exponátem brněnského autosalonu malé dvoumístné kupé, kterému věnovala pozornost dokonce televize Nova. Stala se totiž kmotrem nového vozu a její jméno se objevilo i v názvu sportovního kupé – DIOSS Rebel Nova. Hlavním iniciátorem vývoje a stavby celého vozu byl generální ředitel hol-

dingu DIOSS Plzeň Ing. Ladislav Blažek, který v roce 1993 oslovil Václav Krále. V roce 1994 byla schválena celková koncepce malého kupé poháněného motorem Škoda Favorit, která byla po premiéře Škody Felicie v roce 1994 upravena pro použití výkonnějších motorů. Vývojem nového automobilu byl pověřen klatovský závod DIOSSu a v roce 1995 se představily první dva vyrobené vozy – modrý a žlutý – na už zmiňovaném brněnském autosalonu a k nim přibýly brzy ještě dva další – červený a bílý. Vzhledem k tomu, že zákazníci požadovali výkonnější motory, byl žlutý prototyp přestavěn na pohon větším dvacetiventilovým čtyřválcem 1,8 Škoda o výkonu 96 kW (130 k).

Dvoumístné kupé s motorem uprostřed a pohonem zadních kol, o rozměrech – rozvor 2450 mm, rozchod 1420/1440 mm, vnější rozměry 3850 × 1650 × 1250 mm – a hmotnosti 840 kg, bylo tedy poháněno řadovým čtyřválcem Škoda s rozvodem OHV o objemu 1289 cm³, který při kompresním poměru 9,7 dával výkon 55 kW (74 koní) při 5500 ot/min a měl točivý moment 110 Nm při 4000 ot/min. Se šestistupňovou převodovkou dosahoval vůz maximální rychlosti 170 km/h a zrychlení na stovku asi za 13 s.



Atraktivní dvousedadlové kupé využívalo dílů Škoda Felicia. Přestože bylo schváleno k provozu v roce 1997, do sériové výroby se nedostalo.

Výkonnější dvacetiventilový čtyřválec uložený vzadu napříč o objemu 1781 cm³ měl výkon 92 kW (125 k)/6000 ot/min a největší točivý moment 173 Nm při 4100 ot/min. Výkonnější motor přidal vozu i na hmotnosti, která vzrostla na 1050 kg, ale zlepšily se i výkony – největší rychlost stoupla na hodnotu 203 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod kleslo na 8 s.

Atraktivně tvarovaná karoserie byla vyrobena z laminátu na prostorovém rámu z ocelových trubek svařeném s nosníky podlahové plošiny. Všechna kola byla nezávisle zavěšena na vzpěrách McPherson, odpružení obstarávaly vinuté pružiny s teleskopickými tlumiči a zkrutnými stabilizátory. Vůz měl 14“ kola z lehkých slitin a pneumatiky 185/60 R 14.

DIOSS Rebel byl schválen k silničnímu provozu v roce 1997 a původně byla plánována produkce 100 až 250 vozů ročně, ale to se nepodařilo nikdy realizovat vzhledem k rozpadu holdingu DIOSS.