



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 4

ŠKODA 180 RS a 200 RS (1974): Stroje z jiné galaxie

- › Soutěžní prototypy ŠKODA 180/200 RS byly prvními nositeli slavného sportovního označení
- › Obě verze poháněly prototypové motory Š 720 OHC o výkonu až 163 koní
- › ŠKODA 180/200 RS se zúčastňovala soutěží v letech 1974-75, tedy do příchodu kultovního modelu ŠKODA 130 RS

Mladá Boleslav, 27. srpna 2021 – Ještě před příchodem legendárního modelu ŠKODA 130 RS hájily na tratích československých soutěží barvy mladoboleslavské automobilky fantasticky rychlá kupé ŠKODA 180/200 RS. Jimi zavedené označení RS (rallye sport) se u sportovních verzí vozů ŠKODA používá dodnes.

Na [ŠKODA Storyboard](#) je k dispozici [velká fotogalerie k tiskové zprávě](#). K výročí [120 let ŠKODA Motorsport](#) je na [ŠKODA Storyboard](#) již nyní k dispozici [32stránková brožura](#), resp. pestrá škála tiskových zpráv a příběhů, zpravidla doprovázených bohatou fotogalerií.

Počátkem 70. let začalo v Mladé Boleslavi dozrávat přesvědčení, že v absolutní klasifikaci náročných soutěžních podniků s mezinárodní účastí není možné dlouhodobě uspět s motorem o objemu do 1300 cm³, kterým tehdy disponovala jinak vynikající ŠKODA 120 S Rallye. Bylo tedy rozhodnuto, že ŠKODA postaví svůj vlastní soutěžní automobil s velkoobjemovým motorem. Cesta k němu však rozhodně nebyla jednoduchá.

Na počátku příběhu byla ŠKODA 110 R Coupé, prototypový celohliníkový motor Š 720 s moderním rozvodem OHC (vznikl pro stejnojmenný projekt ve druhé polovině 60. let), zkušenosti se stavbou speciálů ŠKODA 120 S Rallye a snaha spojit tohle všechno do jednoho funkčního a konkurenceschopného celku. První prototypy v karoseriích Š 1000 MB a Š 100 L využívající uvedenou techniku se objevily již v roce 1971, zkoušela se u nich i kombinace s pětistupňovou převodovkou z tehdejších závodních vozů Tatra 603-2. Na závodních tratích s nimi jezdili Jaroslav Bobek a Bořivoj Kořínek, v rallye zkušená posádka Oldřich Horský – Ing. Jiří Motal.

Hlavní roli při vývoji karoserie sehrál Ing. Jiří Šedivý, konstruktér a jezdec v jedné osobě, který už pro sezónu 1973 postavil vůz Š 110 R B5. Ten měl o 7,5 cm sníženou střechu a čelní sklo. Vnější díly karoserie vylišovali z hliníkového plechu tloušťky 0,7 mm, takže vůz vážil o 85 kg méně než sériová verze. Toto kupé se stalo příslibem do budoucna.

Vývoj ale ještě několikrát zamířil do slepé uličky. Neosvědčilo se třeba testované umístění motoru před zadní nápravu, které bylo zkušeno v Horských okružích Škodě 110 R. Dojem jezdců, že se takto upravený vůz notně nedotáčí, potvrdily simulace posunu těžiště, prováděné na počítači IBM. Samotné práce po finálním vyhodnocení zkoušek započaly v říjnu 1973 a za sedm měsíců stál první vůz na startovní čáře. Ale nepředbíhejme.

Jádrem nového soutěžního kupé se stal skelet typu Š 110 R s již osvědčenou sníženou střechou a sníženými boky těsně nad podlahou. Přímo do tohoto základu byl integrován bezpečnostní ocelový rám, který jednak vyztužil samotnou kostru a zásadně zvýšil torzní tuhost, ale především měl chránit posádku před případným nárazem. Před byla modifikována tak, aby do ní bylo možné instalovat náporový chladič s výdechy vzduchu v přední kapotě, a kromě jiného zde našel své místo i přední spoiler, kterému doboví konstruktéři poněkud vědecky přezdívali „rušič vzlaku.“

Střecha byla vylišována z plechu z hliníkové slitiny a ke karoserii přichycena nýtováním, stejný materiál byl použit také pro přední kapotu. Pro víko motorového prostoru posloužil sklolaminát, který dovolil i vymodelování větrání motoru a typického křídla s odtrhovou hranou v zadních partiích kupé. Pohled na nízký a divoce vyhlížející automobil poutalo i rozměrné rozšíření blatníků, do kterých se musely vejít široké soutěžní pneumatiky na dělených ráfcích z hořčíkové



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 4

slitiny o rozměru 7-8" x 13" vpředu a 7-10" x 13" vzadu. Kola byla vpředu osazena kotoučovými brzdami Girling a vzadu sériovými bubny ze standardní Škody 110. I ty však v průběhu vývoje nahradily u jednoho z vozů kotouče věhlasné britské značky Girling.

Vpředu konstruktéři použili nápravu vycházející z modelu ŠKODA 120 S, v zájmu rozšíření rozchodu však měla prodloužená a zesílená ramena a odpovídajícím způsobem upravené řízení. Zadní kola byla zavěšená na trojúhelníkových ramenech, přičemž konstrukce uchycení umožňovala seřizování sbíhavosti a příklonu kol. O odpružení soutěžního speciálu ŠKODA se staraly klasické vinuté pružiny, doplněné o na zakázku vyrobené stavitelné teleskopické tlumiče Koni Sport.

Pokud jde o pohonnou jednotku Š 720, její konstrukce umožňovala vytvořit různé objemy spalovacího prostoru, což autoři soutěžních strojů patřičně využili. Menší čtyřválec měl 1772 cm³, zatímco ten větší disponoval objemem 1997 cm³. Při stejném vrtání 87 mm zajišťoval uvedený rozdíl jiný zdvih klikové hřídele (buď 74,5 nebo 84 mm). Právě odlišný objem agregátů – vybavených kromě jiného plnopřtokovým čističem oleje Purolator, zapalováním Lucas a suchou klikovou skříní – se podepsal pod označením nových modelů. Vůz s menším motorem, který se dvěma dvojitými karburátory Weber 45 DCOE 2 produkoval maximální výkon 154 koní při 6250 min⁻¹, dostal označení 180 RS. Dvoulitr s olejovým chladičem a výkonem 163 koní při 6000 min⁻¹ přijal jméno 200 RS. Převodovka Tatra se příliš neosvědčila a konstruktéři museli hledat jinou alternativu. Volba tehdy padla na pětistupňový manuál Porsche typ 915.003.133 ve spojení s jednolamelovou spojkou Fichtel & Sachs a talířovou pružinou.

Výsledkem byly soutěžní vozy s hmotností jen nepatrně překračující 800 kg, schopné na rovinkách dosahovat v závislosti na zpřevodování rychlosti až 240 km/h. Prvního ostrého nasazení se 200 RS dočkala v květnu 1974 na IDA Rallye, následovala Barum Rallye se dvěma vozy a společného startu se všechny tři červenobíle lakované prototypy dočkaly 1. června 1974 v rámci Rallye ŠKODA v Mladé Boleslavi. Davy diváků propukaly v nefalšované nadšení.

Zdálo se, že vznikl špičkový soutěžní stroj srovnatelný s těmi nejlepšími značkami, ale změna řádů ukázala, že typy 180 RS a 200 RS nemají další perspektivu. Nové předpisy vylučovaly homologaci soutěžních prototypů a místo nich měla nastoupit auta vycházející ze sériových modelů, takže se už na přelomu let 1974 a 1975 začala rodit jiná budoucí hvězda jménem ŠKODA 130 RS. Celkem vznikly dva vozy ŠKODA 200 RS a jeden ŠKODA 180 RS.

Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Ondřej Láník
Komunikace Sponzoring, Classic
T +420 734 298 184
ondrej.lanik@skoda-auto.cz

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



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 4

Fotografie k tématu:



ŠKODA 200 RS

Soutěžní prototyp s motorem OHC o výkonu 163 koní při 6000 min⁻¹ měl pohon zadních kol a vznikl ve dvou exemplářích.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA 200 RS

Vůz s hmotností jen nepatrně překračující 800 kg byl schopen na rovinkách dosahovat v závislosti na zpřevodování nejvyšší rychlosti až 240 km/h.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA 200 RS

Prvního ostrého nasazení se 200 RS dočkala v květnu 1974 na IDA Rallye, následovala Barum Rallye se dvěma vozy a společného startu se všechny tři červenobíle lakované prototypy dočkaly 1. června 1974 v rámci Rallye ŠKODA (na snímku) v Mladé Boleslavi.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA 200 RS

Hlavní roli při vývoji karoserie sehrál Ing. Jiří Šedivý, konstruktér a jezdec v jedné osobě, který už pro sezónu 1973 postavil vůz Š 110 R B5.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 4 z 4

ŠKODA AUTO

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