



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 1 z 6

ŠKODA 130 RS: 40 let od zisku titulu v Mistrovství Evropy cestovních vozů 1981

- › ŠKODA 130 RS, která vycházela ze sériového modelu Š 110 R, získala od poloviny 70. let do začátku 80. let mnoho vítězství ve své třídě na rychlostních zkouškách i na okruzích
- › Motor o objemu 1,3 litru umístěný vzadu dosahoval výkonu přes 140 k
- › Hliníková slitina a komponenty ze sklolaminátu pro rozšíření karoserie udržovaly hmotnost na 720 kg, což byl povolený limit pro danou třídu
- › V roce 1980 skončila ŠKODA v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) na druhém místě v celkovém pořadí a v následujícím roce slavila triumf v hodnocení značek
- › V roce 1981 oslavila ryze česká sestava jezdců sedm vítězství ve třídě v osmi závodech

Mladá Boleslav, 27. září 2021 – Poté, co na konci sedmdesátých let slavila ŠKODA 130 RS vítězství v Mistrovství světa v rallye (WRC), přijala novou výzvu v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC). V roce 1980 zahájila své snažení druhým místem v celkovém pořadí a následující rok přinesl českému cestovnímu vozu největší úspěch v historii. Závěr sezóny 1981 se odehrál 27. září na okruhu v belgickém Zolderu. Se sedmi vítězstvími ve třídě získala ŠKODA mistrovský titul pro výrobce v tehdy nejpopulárnějším šampionátu závodních vozů vycházejících ze sériových automobilů.

Od roku 1976 byly v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) povoleny vozy připravené podle specifikací skupiny 5 a skupiny 2. Zatímco velmi propracované, a tedy i velmi drahé siluety postavené podle pravidel skupiny 5 brzy zanikly, skupina 2 byla blíže sériové produkci a těšila se pozorností řady výrobců a fanoušků.

Mistrovství Evropy cestovních vozů tehdy přilákalo na klasické tratě jako Nürburgring-Nordschleife, Silverstone nebo Monza statisíce diváků. Velká cena Brna v tehdejší Československu byla jednou z mála příležitostí, kdy mezinárodní závodní scéna zavítala na východní stranu tzv. železné opony.

Závodní pole se skládalo z několika divizí podle objemu motoru, přičemž divize 1 stanovila maximální hranici objemu na 1300 cm³. Body do mistrovství v klasifikaci výrobců se udělovaly podle výsledků v dané divizi. Série tak byla atraktivní nejen pro konstruktéry velkých vozů, ale také pro výrobce sériových vozů s relativně malými motory, což byl případ i značky ŠKODA.

Z kupé Š 110 R s pohonem zadních kol a motorem vzadu vyvinula ŠKODA čistokrevný závodní stroj – model 130 RS. Vůz skupiny 2 byl homologován 1. května 1975. Když se ŠKODA rozhodla vstoupit do ETCC, měl za sebou již úspěchy v Mistrovství světa v rallye, například 1. místo ve své třídě na Rallye Monte-Carlo 1977. ŠKODA 130 RS slavila nespočet vítězství také na východoevropských okruzích.

Hmotnostní limit v divizi 1 byl velmi nízký: jen 720 kilogramů. Inženýři značky ŠKODA tak museli na vnější panely dveří, střechu a přední kapotu použít hliníkovou slitinu a na přední i zadní blatníky a kryt motoru sklolaminát. Díky hliníkovému bloku měl motor odvozený od sériového vozu ŠKODA 120 S závodění již v genech. Vodou chlazený čtyřválec o objemu 1,3 litru se speciální hlavou, extra dlouhým sáním a sycený dvěma dvoukomorovými karburátory Weber o průměru 40 nebo 45 milimetrů dosahoval v závislosti na naladění výkonu 125 až 142 k. Systém mazání se suchou skříní



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 2 z 6

udržoval tlak oleje pod kontrolou i v nejnáročnějších závodních podmínkách. Výkon motoru na trať přenášela pětistupňová převodovka, později byla homologována čtyřstupňová verze, a samosvorný diferenciál. Výbavu doplňovaly brzdy Girling, tlumiče Koni a pneumatiky Goodyear obuté na 13- nebo 15palcových kolech z lehké slitiny.

V průběhu let postavilo tovární oddělení motorsportu 200 vozů ŠKODA 130 RS. Kromě toho ale i řada soukromých týmů přestavěla silniční vozy 110 R na vlastní závodní 130 RS, takže byl tento vůz zejména ve východní Evropě běžně k vidění na tratích okruhových závodů a rallye.

Okamžitý úspěch v Mistrovství Evropy cestovních vozů

Když se v roce 1980 objevily v ETCC první vozy ŠKODA 130 RS, jejich konkurenty v divizi 1 byly především vozy značek Alfa Romeo a Fiat, později se do boje o vítězství v divizi 1 zapojilo také Audi. Vozy ŠKODA 130 RS ale začaly okamžitě vyhrávat, z devíti závodů získaly sedm divizních vítězství.

Protože se do celkového hodnocení započítávalo pouze sedm nejlepších výsledků, nasbírala ŠKODA maximální počet 140 bodů, stejně jako tři další výrobci. Podle regulí se v takové situaci (ex aequo) musel zohlednit lepší osmý výsledek. Česká značka tak nakonec obsadila celkové druhé místo.

Sezóna ETCC 1981 se skládala z osmi závodů, z nichž většina se jela na 500 kilometrů. Všechny tovární podporované týmy ŠKODA měly české posádky. Protože bylo běžnou praxí, že nejlepší jezdci během jednoho závodu sdíleli dva vozy, často se jejich jména v konečném výsledku objevovala na různých pozicích. Například když ŠKODA zahájila sezónu vítězstvím v divizi 1 na čtyřhodinovce v Monze, byli Břetislav Enge a Zdeněk Vojtěch klasifikováni jako první i jako třetí. Dvojice, podporovaná dalšími jezdci, jako například Václavem Bervidem a Janem Šenkýřem, vyhrála ve své divizi kromě domácí Velké ceny Brna a Tourist Trophy na legendárním okruhu Silverstone také v závodech na 500 kilometrů na Vallelunga nedaleko italského hlavního města Říma, v Doningtonu a na Enna-Pergusa na Sicílii. Josef Michl, Oldřich Vaníček a Petr Martinovský si za volantem vozu ŠKODA 130 RS připsali další dvě divizní vítězství, takže značka získala sedm vítězství z prvních sedmi závodů sezóny. Teprve v závěrečném podniku EG Trophy v Zolderu 27. září 1981 slavil šampaňským z nejvyššího stupně vítězů jiný tým.

Do celkového hodnocení se opět započítávalo pouze sedm nejlepších výsledků. Za sedm divizních vítězství získala ŠKODA celkem 140 bodů, stejně jako BMW v divizi 5. I tentokrát se zohledňoval osmý výsledek. ŠKODA použila třetí místo ze Zolderu, na které BMW nedosáhlo. Nakonec tak titul výrobců v Mistrovství Evropy cestovních vozů putoval do Mladé Boleslavi.

Pro sezónu 1982 se v ETCC zásadně změnila technická předpisy a vůz ŠKODA 130 RS již nebyl způsobilý. Značka se v motoristickém sportu opět zaměřila na rallye a z nástupnického modelu ŠKODA 130 LR vyvinula další stroj, který zvítězil ve své třídě.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 3 z 6

ŠKODA 130 RS Group 2 – Technické údaje

Motor:	řadový čtyřválec, čtyřtaktní, osm ventilů v hlavě válců, atmosférické plnění, dva dvojité karburátory 40 alt. 45 mm, chlazení vodou, mazání se suchou skříní, uložený podélně vzadu se sklonem 30° na stranu spolujezdce, vrtání x zdvih 75,5 x 72,0 mm, objem 1289 cm ³ varianta evolution: 75,7 x 72,0 mm, objem 1299 cm ³ kompresní poměr 10,0:1
Výkon:	125–142 k při 8500 1/min
Převodovka:	manuální 5 stupňová (od roku 1976: 4stupňová) s různými převody
Karoserie:	dvoudveřová ocelová samonosná karoserie kupé, rozšířené blatníky, přední kapota, vnější panely dveří a střecha z hliníkové slitiny, přední a zadní blatníky, kryt motoru a přední spoiler ze sklolaminátu, zadní a boční okna z Perspexu
Podvozek:	vpředu: dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, zkrutný stabilizátor vzadu: kyvná ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, zkrutný stabilizátor
Brzdy:	vpředu: kotoučové s průměrem 259 mm, třmeny Girling vzadu: bubnové, průměr 230 mm
Kola:	průměr 13 nebo 15 palců, maximální šířka pro ETCC: 9 palců
Rozměry:	délka: 4020 mm šířka: 1720 mm rozvor: 2400 mm minimální hmotnost pro ETCC: 720 kg

Mistrovství Evropy cestovních vozů 1981 – výsledky týmů s vozy ŠKODA 130 RS*

4 hodiny Monza (I):	1. Břetislav Enge/Václav Bervid/Zdeněk Vojtěch 3. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch
500 km Vallelunga (I):	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 2. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Adolf Fešárek/Josef Sivík
500 km Donington (GB):	1. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Adolf Fešárek/Josef Sivík
Austria Trophäe Salzburg (A)	1. Josef Michl/Oldřich Vaníček
Grand Prix Brno (Československo)	1. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 2. Josef Michl/Oldřich Vaníček/Petr Martinovský 3. Jan Šenkýř/Zdeněk Vojtěch 4. Adolf Fešárek/Josef Sivík/ Vít Kotas



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 4 z 6

500 km Enna-Pergusa (I)	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Josef Michl/Oldřich Vaniček/Petr Martinovský 4. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch
Silverstone Tourist Trophy (GB)	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Josef Michl/Oldřich Vaniček/Petr Martinovský
EG Trophy Zolder (B)	3. Josef Michl/Oldřich Vaniček/Petr Martinovský 4. Adolf Fešárek/Josef Sivík

* v divizi 1 (vozy skupiny 2 do zdvihového objemu 1300 cm³)

Mistrovství Evropy cestovních vozů 1981 – hodnocení výrobců

1. ŠKODA, 140 bodů*
2. BMW, 140 bodů *
3. Ford, 117 bodů
4. Audi, 110 bodů
5. Mazda, 92 bodů
6. Opel, 58 bodů

* započítává se sedm nejlepších výsledků z osmi závodů, ŠKODA měla lepší osmý výsledek (podle ex aequo)

Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Zbyněk Straškraba, Komunikace Motorsportu

T +420 605 293 168

zbynek.straskraba@skoda-auto.cz

<http://skoda-motorsport.com>

ŠKODA Motorsport na sociálních sítích:

 Facebook  YouTube  Twitter

Fotografie k tématu:



ŠKODA 130 RS: 40 let od zisku titulu v Mistrovství Evropy cestovních vozů 1981

Poté, co na konci sedmdesátých let slavila ŠKODA 130 RS vítězství v Mistrovství světa v rallye (WRC), přijala novou výzvu v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC).

[Download](#)

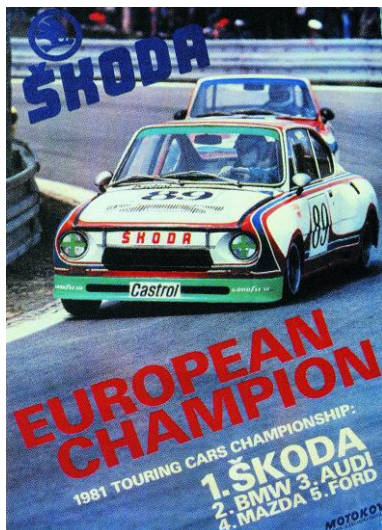
Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 5 z 6



ŠKODA 130 RS: 40 let od zisku titulu v Mistrovství Evropy cestovních vozů 1981

Sezóna 1981 se uzavřela 27. září šachovnicovou vlajkou v Zolderu (Belgie). Se sedmi vítězstvími ve třídě získala ŠKODA mistrovský titul pro výrobce v tehdy nejpůvodnějším šampionátu závodních vozů vycházejících ze sériových automobilů.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO

ŠKODA Motorsport:

ŠKODA je v motoristickém sportu úspěšná už od roku 1901. Ať už na okruzích, nebo při automobilových soutěžích – ŠKODA slavila vítězství a zisky titulů po celém světě. Mezi historické úspěchy patří vítězství v Evropském mistrovství cestovních vozů 1987 a zisk několika titulů FIA Mistrovství světa v rallye kategorie WRC2. V průběhu let zákaznické týmy ŠKODA vybojovaly mnoho národních mistrovství a také několik titulů ve FIA Mistrovství Evropy v rallye (ERC), Intercontinental Rally Challenge (IRC), mistrovství Afriky FIA African Rally Championship (ARC), mistrovství Severní a Střední Ameriky FIA North American and Central American Rally Championship (NACAM), mistrovství Jižní Ameriky FIA South American Rally Championship (CODASUR) a v asijsko-pacifickém poháru FIA Asia-Pacific Rally Championship (APRC). Týmy ŠKODA také vítězily ve svých třídách v nejstarší a neznámější rallye na světě – legendární Rallye Monte-Carlo, která se poprvé jela v roce 1911.

V roce 2009 vzala ŠKODA FABIA SUPER S2000 rallyovou scénu útokem. Následující sezónu rallyový speciál s pohonem všech kol a dvoulitrovým atmosférickým motorem získal 50 národních a mezinárodních titulů po celém světě. Tehdy to byla nejuspěšnější kapitola historie motorsportu ŠKODA, avšak jen do okamžiku, než přišel nástupce. ŠKODA FABIA R5, postavená na základě sériového modelu, byla vybavena pohonem všech kol a přeplňovaným motorem 1,6 litru. Mezinárodní automobilová federace FIA ji homologovala 1. dubna 2015. Dále zdokonalená ŠKODA FABIA R5 evo (homologace 1. dubna 2019) pokračovala v dlouhé úspěšné závodní tradici ŠKODA Motorsport. Z důvodu změn v předpisech došlo v roce 2020 k přejmenování vozu na ŠKODA FABIA Rally2 evo.

Úspěšný příběh vozu ŠKODA FABIA R5 začal v roce 2016, kdy Esapekka Lapi (FIN) získal jezdecký titul v kategorii WRC2 FIA Mistrovství světa v rallye. Následující rok stejný titul v kategorii WRC2 vyhrál Pontus Tidemand (S) a ŠKODA Motorsport k němu přidala ve stejné kategorii titul výrobců. V roce 2018 se v kategorii WRC2 stal mistrem světa tovární jezdec ŠKODA Jan Kopecký. Rok 2019 byl doposud nejuspěšnější v historii ŠKODA Motorsport. Kalle Rovanperä a Jonne Halttunen (FIN/FIN) vyhráli tituly mistrů světa v kategorii WRC2 Pro pro jezdce a spolujezdce a současně pomohli získat titul mistra světa v kategorii výrobců pro tým ŠKODA Motorsport. V roce 2020 v kategorii WRC2 vybojoval týmový titul tým Toksport WRT, který je zákaznickým týmem ŠKODA.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA ŠKODA MOTORSPORT

Strana 6 z 6

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.