



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 3

ŠKODA SPIDER B5 (1972) a ŠKODA SPIDER II (1975) - Závodní prototypy z Boleslavi

- › Závodní prototypy ŠKODA patřily v první polovině 70. let k tomu nejexotičtějším a nejrychlejším na domácích závodních tratích
- › Spidery, kterým se lidově říkalo “placky”, poháněly prototypové motory Š 720 OHC o výkonu až 180 koní
- › ŠKODA SPIDER B5 se dochoval do dnešních dnů a je ozdobou sbírky ŠKODA Muzea
- › ŠKODA SPIDER II zajel jako první vůz v historii tratí slavného závodu do vrchu Ecce Homo v čase pod čtyři minuty

Mladá Boleslav, 8. října 2021 – Mezinárodní federace automobilového sportu (FIA) sloučila v roce 1972 závodní skupiny B5 a B6 v jednotnou skupinu B5 s maximálním zdvihovým objemem motoru 3000 cm³. V mistrovství Československa byl objemový limit upraven na 2000 cm³, na což tehdejší AZNP (Automobilové závody národní podnik) zareagovaly přípravou dvousedadlového otevřeného vozu pro závody na okruzích a do vrchu.

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](#).

Kromě originální hliníkové karoserie s odklopnou předí a zadí pocházela většina dílů vozu ŠKODA SPIDER B5 z upravených dílů sériové produkce – tehdy Š 110 L, ale ve voze se objevil prototypový čtyřválec OHC řady ŠKODA 720 o výkonu 150 koní, ve svém základu původně určený pro nové osobní vozy Škoda klasické koncepce. Byl umístěn před zadní nápravou. Nový automobil kompaktních rozměrů měl délku 3650 mm, šířku 1700 mm a výšku 850 mm.

Závodní speciál, vyrobený v jediném exempláři, procházel průběžnou modernizací jak karoserie, tak hnacího agregátu. Objem motoru řady Š 720 OHC byl postupně zvětšován z původních 1,5 přes 1,6 až na 1,8 litru. V poslední sezóně 1975 se ve voze objevil i motor o objemu 2,0 litru přičemž největší rychlost činila podle zřevodování až 220 km/h. Ve voze byla zprvu zkoušena závodní pětistupňová převodovka z vozu Tatra 603, záhy byla nahrazena převodovkou vlastní konstrukce ŠKODA. Řízení zůstalo sériové s upraveným hřídelem volantu. Brzdy byly upravené sériové (kotouče jen vpředu). Přední lichoběžníková a zadní kyvadlová náprava vycházely z osobního vozu ŠKODA 110, vinuté pružiny a tlumiče byly přizpůsobeny hmotnosti vozu jen 630 kg. Elektronové 13" ráfky byly obuty do závodních pneumatik Dunlop.

Poněkud nevyzpytatelné jízdní vlastnosti vynesly vozu přezdívku skokan a jeho stálým pilotem byl Jaroslav Bobek, ze slavné závodnické dynastie – starší bratr Václav závodil s vozy ŠKODA úspěšně už od konce 40. let, jeho syn Václav Bobek ml. vodil SPIDER B5 po československých kopcích v letech 1975 a 1976, kdy se tato první mladoboleslavská „placka“ odebrala do továrního muzea. To už Jaroslav Bobek po řadě vítězství v domácích závodech na okruzích i do vrchu a dvou mistrovských titulech (1972 a 1974) předsedal na modernější dvoulitrový SPIDER II typu 733.

ŠKODA SPIDER II poprvé vyjela v polovině sezóny 1975. Byla postavena podle technických předpisů mistrovství Evropy sportovních prototypů ve třídě do 2000 cm³, z čehož vyplývala nutnost celkově sofistikovanější konstrukce. Z tohoto důvodu byli ke spolupráci přizváni mj. i odborníci na



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 3

aerodynamiku z leteckých závodů Aero. Na rozdíl od předešlého modelu SPIDER B5 s upravenou sériovou podlahovou plošinou byl základem vozu SPIDER II v přední části samonosný skelet bodově svařený z tenkých ocelových plechů s navazující příhradovou trubkovou konstrukcí, která nesla výkonný agregát.

Tím byl dvoulitrový celohliníkový motor ŠKODA řady 720, alternativně s rozvodem OHC nebo DOHC, suchou klikovou skříní a výkonem až 180 koní. Převodovka Hewland FT200, brzdy Girling a tlumiče Koni byly dovezeny od zahraničních výrobců. Také zavěšení 13" kol s dvojitými příčnými rameny vpředu a pětivrčkovými závěsy vzadu bylo na úrovni tehdejších závodních vozů evropské úrovně, pneumatiky byly tentokrát značky Goodyear. Při pohotovostní hmotnosti 585 kg dosahoval SPIDER II podle převodů maximální rychlosti 200 až 240 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 4 s.

Jaroslav Bobek s krásným prototypem vyjel do několika závodů sezóny 1975 včetně slavného Ecce Homo, kde jako první v historii dosáhl času pod čtyři minuty. I v dalších závodech byl SPIDER II velice rychlý a několikrát zvítězil. Slibná kariéra nejrychlejšího závodního vozu ŠKODA všech dob skončila nečekaně tragikomickou havárií při závodě do vrchu v Hlásné Třebani. Jaroslav Bobek prolétl vítězně cílem, ale narazil do jiného vozu, který z nevysvětlitelných důvodů právě couval po trati v cílovém prostoru. Jezdcům se nestalo nic, ale samonosná skořepina byla natolik poškozena, že padlo rozhodnutí jedinečný vůz neopravovat.

ŠKODA SPIDER B5 je dnes jedním z nejvzácnějších exponátů továrního ŠKODA Muzea, zničená ŠKODA SPIDER II prochází v současnosti náročnou renovací.

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)

Fotografie k tématu:



ŠKODA SPIDER B5

Závodní prototyp ŠKODA SPIDER B5 pohání kapalinou chlazený řadový čtyřválec Š 720 OHC, objem 1498 cm³, výkon 110 kW (150 koní) při 7000 min⁻¹, mechanická pětistupňová převodovka, pohotovostní hmotnost 630 kg, maximální rychlost 220 km/h.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 3



ŠKODA SPIDER II, typ 733

Závodní prototyp ŠKODA SPIDER II poháněl kapalinou chlazený řadový čtyřválec Š 720, výkon až 132 kW (180 koní) při 7000 min⁻¹, mechanická pětistupňová převodovka, pohotovostní hmotnost 585 kg, maximální rychlost 240 km/h.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO

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.