



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 4

## ŠKODA 130 RS (1975): Hvězda obou stran železné opony

- › ŠKODA 130 RS patřila na přelomu 70. a 80. let k nejuspěšnějším soutěžním i závodním automobilům v Evropě
- › V roce 1981 se ŠKODA s vozem Š 130 RS stala mistrem Evropy značek v závodech cestovních vozů, zaznamenala i četné úspěchy v MS v automobilových soutěžích včetně vítězství v Rallye Monte Carlo 1977
- › Výkon tradiční třináctistovky OHV uložené za zadními koly vyšponovali v Mladé Boleslavi až na 142 koní
- › ŠKODA 130 RS v originálním továrním provedení byla vyrobena v počtu téměř 200 kusů

Mladá Boleslav, 25. října 2021 – Jezdci ji milovali, soupeři nenáviděli a na tratích vyvolávala respekt, jako žádná jiná škodovka před ní. Jen těžko uvěřit, že ŠKODA 130 RS, na dlouhou dobu nejlepší sportovní nářadí z Mladé Boleslavi, se poprvé představila už před 46 lety.

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.

Po úspěšné éře prvního vozu ŠKODA s motorem vzadu, modelu ŠKODA 1000 MB, přišla v roce 1969 jeho modernizace a svět se seznámil s vozy ŠKODA 100/110 L, které se od předchozích modelů lišily především novou karoserií. V následujícím roce byly od základních provedení odvozeny sportovní speciály ŠKODA 110 L Rallye a pohledné kupé ŠKODA 110 R, které se vyrábělo v pobočném závodě AZNP Kvasiny. V roce 1972 vyjel nový vůz určený pro automobilový sport ŠKODA 120 S Rallye, ze kterého se stal nejpoužívanější soutěžní automobil našich tratí sedmdesátých let.

Ve snaze uspět i v absolutním pořadí jednotlivých soutěží s mezinárodní účastí se v roce 1974 představily vozy kategorie B5, [ŠKODA 180 RS a ŠKODA 200 RS](#), které však nemohly být homologovány pro zahraniční sportovní podniky. Jejich hlavním posláním se tedy stalo pozdvižení úrovně domácích soutěží a odzkoušení nových konstrukčních prvků. Všechny zmíněné automobily byly ale nakonec zastíněny vozem, který od nich převzal jen to nejlepší a stal se legendou československého automobilového sportu - ŠKODA 130 RS.

Nové kupé ŠKODA 130 RS (typ 735) se veřejnosti poprvé ukázalo v dubnu 1975 na okruhu v Mostě, v plném nasazení se "eresá" předvedla o necelý měsíc později v Brně v rámci závodu Mistrovství Evropy cestovních vozů, kde v třídě do 2000 cm<sup>3</sup> obsadila hned při své premiéře 3. a 4. místo. To ještě jezdila s pětistupňovou převodovkou, rok na to však FIA změnila předpisy a ŠKODA 130 RS se musela vrátit k čtyřstupňové převodovce, u které zůstala až do konce své sportovní kariéry.

Pohon vozu ŠKODA 130 RS obstarával kapalinou chlazený čtyřválcový motor s rozvodem OHV umístěný za zadní nápravou. První prodejní verze měly výkon 82,8 kW (112,5 koně) při 7250 min<sup>-1</sup>, výkon agregátu však u okruhového vozu postupným vývojem dosáhl hranice až 142 koní (105 kW) dosahovaných v 8500 otáčkách. Motor s hliníkovým blokem měl přitom původ v produkčních čtyřválcích, vybavený byl ovšem osmikanálovou litinovou hlavou a mazáním se suchou klikovou



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 4

skříní. Zdvihový objem se z počátečních 1289 cm<sup>3</sup> vyšplhal až na hranici třídy do 1300 cm<sup>3</sup>, když činil 1299,6 cm<sup>3</sup>.

Skutečnou zbraní československého kupé byly však jeho jízdní vlastnosti. Lehká a dobře vyvážená konstrukce pomáhala jezdcům nejen v zatáčkách, ale i na rovinách, při doskocích za horizonty a v situacích, kdy přehnali rychlost a museli doslova bojovat proti fyzikálním zákonům. Tehdy se ŠKODA 130 RS jevila jako partner, na kterého se dá spolehnout a její jezdci mohli držet krok i s výkonnější konkurencí.

Na rozdíl od vozů ŠKODA 180/200 RS smělo menší „ereso“ vyrazit i do Evropy a hlavně do její západní části. ŠKODA 130 RS byla úspěšná prakticky od svého prvního nasazení, a to jak v automobilových soutěžích, tak na okruzích. První rallyovou sezónu zahájila v roce 1976 a již o rok později zazářila prvenstvím v Rallye Monte Carlo (ve své třídě) a 12. příčkou celkově (posádka Blahna - Hlávka). V sezóně 1978 se podařilo posádce Zapadlo - Motál obsadit na Rallye Acropolis 9. místo v absolutním pořadí (pochopitelně 1. ve třídě) a o rok později skončila ŠKODA 130 RS na této nejtěžší evropské soutěži dokonce na celkové osmé pozici. Během své kariéry se soutěžní kupé postaralo o mnoho vynikajících výsledků na domácí i celosvětové úrovni (ve třídě A2 do 1600 pravidelně porážela i silnější konkurenci). Jeho oficiální kariéra na domácích tratích skončila v sezóně 1983, jako tréninkové či autokrosové auto však ŠKODA 130 RS jezdila ještě dlouhá léta.

ŠKODA 130 RS se kromě soutěží nesmazatelně zapsala i do historie okruhového mistrovství Evropy cestovních vozů. Kompletní sezónu v tomto prestižním seriálu mladoboleslavská automobilka poprvé absolvovala až v roce 1978, do té doby byly středem jejího zájmu spíše tratě bývalého Východního bloku. Už při této první účasti však ŠKODA v konečném hodnocení značek obsadila třetí příčku v konkurenci věhlasných značek. Rok na to se posunula na celkové druhé místo a v roce 1980 skončila celkově třetí, za Audi a BMW a první ve své divizi. Všichni to považovali za maximum, jaké se dá s okruhovým kupé z ČSSR dosáhnout. To se však již schylovalo k největšímu úspěchu v kariéře vozu ŠKODA 130 RS. V roce 1981 se československý speciál s motorem 1.3 OHV po urputných bojích v průběhu sezóny prodral až do čela konečného absolutního pořadí značek a ŠKODA tak získala titul v [Mistrovství Evropy cestovních vozů!](#) Konkurenti jen nevěřičně kroutili hlavami a jezdci stotřícítek Zdeněk Vojtěch, Břetislav Enge, Jan Šenkýř, Petr Martinovský, Josef Michl a další se stali středem zájmu všech evropských sportovních médií – stejně jako samotná auta.

Dnes jsou jak soutěžní, tak okruhová verze vozu ŠKODA 130 RS obletovanými hvězdami továrního ŠKODA MUZEA a pravidelně se zúčastňují množství vzpomínkových sportovních akcí. Originálních továrních vozů bylo v letech 1975 – 1980 postaveno téměř 200, další desítky kusů byly z továrních dílů postaveny organizacemi tehdejšího Svazarmu.

## Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Ondřej Láník  
Komunikace Sponzoring, Classic  
T +420 734 298 184  
[ondrej.lanik@skoda-auto.cz](mailto:ondrej.lanik@skoda-auto.cz)

[/skodacz](#) [/skoda.cz](#) [/skodacr](#) [/SKODACeska-republika](#)



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 4

## Fotografie k tématu:



### ŠKODA 130 RS

ŠKODA 130 RS byla úspěšná prakticky od svého prvního nasazení, a to jak v automobilových soutěžích, tak na okruzích. První rallyovou sezónu zahájila v roce 1976 a již o rok později zazářila prvenstvím v Rallye Monte Carlo (ve své třídě) a 12. příčkou celkově (posádka Blahna - Hlávka).

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 RS

ŠKODA 130 RS se kromě soutěží nesmazatelně zapsala i do historie okruhového mistrovství Evropy cestovních vozů. Kompletní sezónu v tomto prestižním seriálu mladoboleslavská automobilka poprvé absolvovala až v roce 1978. Rok na to se umístila na celkovém druhém místě a v roce 1980 skončila celkově třetí, za Audi a BMW a první ve své divizi.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 RS

Skutečnou zbraní československého kupé byly však jeho jízdní vlastnosti. Lehká a dobře vyvážená konstrukce pomáhala jezdcům nejen v zatáčkách, ale i na rovinách, při doskocích za horizonty a v situacích, kdy přehnali rychlost a museli doslova bojovat proti fyzikálním zákonům.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 RS

Vozy ŠKODA 130 RS dosáhly řady vynikajících výsledků ve světových rallye mezi nimiž září vítězství ve třídě na Rallye Monte Carlo 1977 s posádkou Blahna – Hlávka.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 4 z 4



## ŠKODA 130 RS

Pohon vozu ŠKODA 130 RS obstarával kapalinou chlazený čtyřválcový motor s rozvodem OHV umístěný za zadní nápravou. První prodejní verze měly výkon 82,8 kW (112,5 koně) při 7250 min<sup>-1</sup>, výkon agregátu však u okružového vozu postupným vývojem dosáhl hranice až 142 koní (105 kW) dosahovaných v 8500 otáčkách.

[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.