

Škoda 130 LR (1984): Ještě jednou s motorem vzadu

- › **Soutěžní speciál postavený podle specifikací proslulé rallyové skupiny B, ve které soutěžily vozy s velkou volností úprav oproti sériovým typům**
- › **Škoda 130 LR dosáhla do té doby historicky nejúspěšnějšího výsledku automobilky Škoda, když se v roce 1986 posádka Křeček – Motl umístila 6. absolutně v Rallye San Remo**
- › **Zákaz skupiny B na konci roku 1986 ukončil také krátkou mezinárodní kariéru typu LR**
- › **Modely 130 LR a 130 L/A byly posledními soutěžními vozy Škoda s motorem umístěným vzadu**

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Bezmála deset let po premiéře ikonického kupé Škoda 130 RS se představila další generace mladoboleslavského soutěžního vozu, Škoda 130 LR. V osmdesátých letech vládly světu rallye přemotorované speciály skupiny B, nové mladoboleslavské želízko v ohni však dokázalo v rukou talentovaných jezdců v přímém souboji nejednou předčit i ta největší jména.

Většina fanoušků automobilových soutěží si skupinu B pamatuje jako doménu vysoce výkonných speciálů, které se hrozivými rychlostmi řítily těsně kolem špalírů nadšených diváků. Byly to právě enormní výkony těchto vozů, které po sérii tragických nehod vedly k úplnému zrušení celé kategorie. Ve stínu přeplňovaných monster věhlasných značek startoval ve skupině B i výkony skromný, výsledky však veleúspěšný stroj Škoda 130 LR.

S motorem vzadu a pohonem zadních kol byla Škoda 130 LR mezi svými konkurenty značně neobvyklá. Vlastně jediné další auto stejné koncepce, které jste mohli na rallye vidět, bylo Porsche 911. Vývoj modelu 130 LR začal poté, co zrušení Skupiny 2 ukončilo dlouhou a úspěšnou kariéru typu 130 RS. Cílem bylo nejen postavit náhradu za vůz Škoda 130 RS, kterému už končila homologace, ale rovněž představit vůz založený na základech vyráběného velkosériového modelu, jakým byla řada Škoda 105/120. Nové auto mělo být lehčí, rychlejší a lépe ovladatelné než předcházející typ.

Aby toho dosáhli, přišli konstruktéři závodního oddělení značky Škoda s řadou inovací. Motor o objemu 1,3 litru dostal novou osmikanálovou hliníkovou hlavu válců, která vycházela z vývoje agregátu pro připravovaný model Favorit. Se dvěma dvojitými karburátory Weber DCOE poskytoval výkon 130 koňských sil, přenášěných na zadní nápravu prostřednictvím pětistupňové převodovky a samosvorného diferenciálu.

Výkonové maximum 130 k bylo působivé zejména díky nízké pohotovostní hmotnosti (730 kg) vozu Škoda 130 LR. Kapoty a dveře byly vyrobeny z hliníku, boční okna a později i zadní byla z plexiskla Macrolon a z vozu bylo odstraněno vše, co nebylo nezbytné. Ochranu posádky zajišťoval duralový ochranný rám HEIGO.

Aby se zlepšila i ovladatelnost, dostala 130 LR novou zadní nápravu s upravenou kinematikou, která umožňovala změnu světlé výšky a instalaci stabilizátoru. Přepracováno bylo také přední zavěšení a ke změnám došlo i u brzdového systému. Přední kotouče byly chlazené, nově byly kotoučové brzdy i na zadní nápravě, poměr účinnosti předních a zadních brzd bylo možné seřizovat a nová byla i hydraulická ruční brzda.

Homologace vozu Škoda 130 LR, respektive kontrola dvousetkusové série ze strany Mezinárodní automobilové federace (FIA), proběhla v závodě AZNP ve Vrchlabí 19. prosince 1984 a k prvnímu ostrému startu se „elero“ postavilo už v únoru následujícího roku. Samozřejmě s ambicí navázat na úspěchy své předchůdkyně – a že jich nebylo málo. V premiéře na Rallye Valašská zima 1985 brala Škoda 130 LR hned tři první místa díky posádkám Křeček – Motl, Haugland – Bohlin a Kvaizar – Janeček. První velký mezinárodní úspěch automobilu Škoda 130 LR přinesla účast na prestižní britské RAC Rallye v závěru roku 1985, kde vynikající Nor Haugland dojel na 15. místě absolutně.

Další velký úspěch se dostavil v následujícím roce v Rallye Akropolis, jedné z nejtěžších soutěží světa. Posádka Ladislav Křeček – Bořivoj Motl zvítězila ve své třídě a byla 13. absolutně. Svůj výsledek ještě zlepšila na Rallye San Remo 1986, při které se v celkovém pořadí umístila šestá. Naprostou bombou bylo absolutní vítězství rakouské posádky Gerhard Kalnay – Günter Tazreiter v Marlboro Günaydin Turkish Rally. Škoda 130 LR za sebou v tomto podniku mistrovství Evropy nechala Peugeot 205 Turbo 16, Audi Quattro, MG Metro 6R4, Renault 5 Turbo a pár dalších pozoruhodných aut.

Následkem fatálních nehod během sezóny 1986 přišlo už v jejím závěru rozhodnutí FIA zakázat v mistrovství světa skupinu B, což v podstatě ukončilo mezinárodní kariéru modelu 130 LR. Zbývající 130 LR byly ještě dva roky využívány na soutěžích v národním mistrovství a v soutěžích tehdejšího Poháru míru a přátelství, kde posádka Pavel Sibera – Petr Gross získala v sezóně 1988 poslední mistrovský titul na voze s motorem vzadu.

Tou dobou se tovární tým zúčastňoval mezinárodních podniků s vozy Škoda 130 L upravenými pro skupinu A s menší možností úprav. Zároveň do výroby vstupoval nový hatchback Favorit s motorem vpředu a vývoj se soustředil na vývoj nového soutěžního speciálu s pohonem předních kol.

Náročný život v amatérských rallye a dalších závodech způsobil, že do dnešních dnů přežilo jen málo z několika stovek původně vyrobených vozů 130 LR (200 homologačních vozů, 20 závodních a neznámý počet kusů upravených na specifikaci 130 LR). Díky rostoucímu zájmu o rallye speciály z osmdesátých let jsou dnes originální tovární vozy 130 LR mezi sběrateli vysoce ceněné a majitele mění pouze výjimečně za vysoké částky.

Kontakt

Jan Hrbek

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

jan.hrbek@skoda-auto.cz

<https://skoda-motorsport.com>

Škoda Motorsport:



Facebook



YouTube



X

Fotografie k tématu



Škoda 130 LR

S motorem vzadu a pohonem zadních kol byla Škoda 130 LR mezi svými konkurenty značně neobvyklá.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda 130 LR

Škoda 130 LR má celohliníkový motor s osmikanálovou hlavou dosahující výkonu 130 koní. Z hliníku jsou i další díly, okna jsou plastická. Převodovka je pětistupňová. Proti předchozímu typu 130 RS je lehčí o 90 kg. Má také podstatně lepší jízdní vlastnosti a účinnější brzdy.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Motorsport:

- > Škoda slaví 125 let v motoristickém sportu, a to jak v rally, tak na okruzích.
- > Mezi největší úspěchy patří vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) v roce 1981 s vozem Škoda 130 RS.
- > Od roku 2009 vybojovala pro českou automobilku mnoho úspěchů na tratích světových rally Škoda Fabia.
- > Do roku 2014 si Škoda Fabia S2000 (atmosférický motor 2,0 litru, pohon všech kol) zajistila v rally 50 mezinárodních a národních titulů. Škoda Fabia S2000 také pomohla třikrát zvítězit ve FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC) a v Intercontinental Rally Challenge (IRC).
- > V roce 2015 na scénu vstoupila Škoda Fabia R5 (motor 1,6 l turbo, pohon všech kol). Později se přejmenovala na Škoda Fabia Rally2 a po ní následovala dále zdokonalená Škoda Fabia Rally2 evo; tyto vozy do konce roku 2022 získaly v 68 zemích téměř 2000 vítězství.
- > Během tohoto období vybojovali tituly v kategorii WRC2/WRC2 Pro FIA Mistrovství světa tovární jezdcí Škoda Motorsport Jan Kopecký (CZ), Esapekka Lappi (FIN), Pontus Tidemand (S) a Kalle Rovanperä (FIN). Škoda Motorsport také v letech 2015 až 2019 získala pětkrát za sebou titul v kategorii WRC2/WRC2 Pro určený pro výrobce.
- > Od počátku sezóny 2020 změnila Škoda Motorsport strategii a začala s podporou privátních týmů. Úspěšný příběh pokračoval: Andreas Mikkelsen (N) a Emil Lindholm (FIN) se s vozem Škoda Fabia Rally2 evo týmu Toksport WRT v letech 2021 a 2022 stali mistry světa v kategorii WRC2. Tým Toksport WRT získal za podpory Škoda Motorsport v letech 2020 až 2023 čtyřikrát za sebou v kategorii WRC2 také týmový titul. V roce 2025 získal tým Toksport WRT další týmový titul v kategorii WRC2 a posádka Nikolaj Grjazin/Konstantin Aleksandrov z týmu Toksport WRT se stala šampiony v kategorii WRC2 Challenger.
- > Zákaznické týmy Škoda Motorsport získaly tituly rovněž ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC), FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC), FIA Mistrovství Afriky v rally (ARC), FIA Mistrovství Severní a Střední Ameriky v rally (NACAM), FIA Mistrovství Jižní Ameriky v rally (CODASUR) a FIA Mistrovství Asie a Tichomoří v rally (APRC).

Škoda Auto

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.