

Škoda 130 RS (1975): Hvězda obou stran železné opony

- › Škoda 130 RS patřila na přelomu 70. a 80. let k neúspěšnějším soutěžním i závodním automobilům v Evropě.
- › V roce 1981 se Škoda s vozem Škoda 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, 14. května 2026 – 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 51 lety.

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 cm³ 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⁻¹, 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 skříní. Zdvihový objem se z počátečních 1289 cm³ vyšplhal až na hranici třídy do 1300 cm³, když činil 1299,6 cm³.

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 domácích 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.

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 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)

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.

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.

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.

Zdroj: Škoda Auto



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⁻¹, výkon agregátu však u okruhového vozu postupným vývojem dosáhl hranice až 142 koní (105 kW) dosahovaných v 8500 otáčkách.

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.