

Škoda 180 RS a 200 RS (1974): Stroje z jiné galaxie

- › Soutěžní prototypy Škoda 180/200 RS byly prvními nositeli slavného sportovního označení
- › Obě verze poháněly prototypové motory Škoda 720 OHC o výkonu až 163 koní
- › Škoda 180/200 RS se zúčastňovala soutěží v letech 1974-75, tedy do příchodu kultovního modelu Škoda 130 RS

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Ještě před příchodem legendárního modelu Škoda 130 RS hájily na tratích československých soutěží barvy mladoboleslavské automobilky fantasticky rychlá kupé Škoda 180/200 RS. Jimi zavedené označení RS (rallye sport) se u sportovních verzí vozů Škoda používá dodnes.

Počátkem 70. let začalo v Mladé Boleslavi dozrávat přesvědčení, že v absolutní klasifikaci náročných soutěžních podniků s mezinárodní účastí není možné dlouhodobě uspět s motorem o objemu do 1300 cm³, kterým tehdy disponovala jinak vynikající Škoda 120 S Rallye. Bylo tedy rozhodnuto, že Škoda postaví svůj vlastní soutěžní automobil s velkoobjemovým motorem. Cesta k němu však rozhodně nebyla jednoduchá.

Na počátku příběhu byla Škoda 110 R Coupé, prototypový celohliníkový motor Škoda 720 s moderním rozvodem OHC (vznikl pro stejnojmenný projekt ve druhé polovině 60. let), zkušenosti se stavbou speciálů Škoda 120 S Rallye a snaha spojit tohle všechno do jednoho funkčního a konkurenceschopného celku. První prototypy v karoseriích Škoda 1000 MB a Škoda 100 L využívající uvedenou techniku se objevily již v roce 1971, zkoušela se u nich i kombinace s pětistupňovou převodovkou z tehdejších závodních vozů Tatra 603-2. Na závodních tratích s nimi jezdili Jaroslav Bobek a Bořivoj Kořínek, v rallye zkušená posádka Oldřich Horsák – Ing. Jiří Motal.

Hlavní roli při vývoji karoserie sehrál Ing. Jiří Šedivý, konstruktér a jezdec v jedné osobě, který už pro sezónu 1973 postavil vůz Škoda 110 R B5. Ten měl o 7,5 cm sníženou střechu a čelní sklo. Vnější díly karoserie vylisovali z hliníkového plechu tloušťky 0,7 mm, takže vůz vážil o 85 kg méně než sériová verze. Toto kupé se stalo příslibem do budoucna.

Vývoj ale ještě několikrát zamířil do slepé uličky. Neosvědčilo se třeba testované umístění motoru před zadní nápravu, které bylo zkoušeno v Horsákově okružovém vozu Škoda 110 R. Dojem jezdců, že se takto upravený vůz notně nedotáčí, potvrdily simulace posunu těžiště, prováděné na počítači IBM. Samotné práce po finálním vyhodnocení zkoušek započaly v říjnu 1973 a za sedm měsíců stál první vůz na startovní čáře. Ale nepředbíhejme.

Jádrem nového soutěžního kupé se stal skelet typu Škoda 110 R s již osvědčenou sníženou střechou a sníženými boky těsně nad podlahou. Přímou do tohoto základu byl integrován bezpečnostní ocelový rám, který jednak vyztužil samotnou kostru a zásadně zvýšil torzní tuhost, ale především měl chránit posádku před případným nárazem. Předtím byla modifikována tak, aby do ní bylo možné instalovat náporový chladič s výdechy vzduchu v přední kapotě,

a kromě jiného zde našel své místo i přední spoiler, kterému doboví konstruktéři poněkud vědecky přezdívali „rušič vztlaku.“

Střecha byla vylisována z plechu z hliníkové slitiny a ke karoserii přichycena nýtováním, stejný materiál byl použit také pro přední kapotu. Pro víko motorového prostoru posloužil sklolaminát, který dovolil i vymodelování větrání motoru a typického křídla s odtrhovou hranou v zadních partiích kupé. Pohled na nízký a divoce vyhlížející automobil poutalo i rozměrné rozšíření blatníků, do kterých se musely vejít široké soutěžní pneumatiky na dělených ráfcích z hořčíkové slitiny o rozměru 7-8" × 13" vpředu a 7-10" × 13" vzadu. Kola byla vpředu osazena kotoučovými brzdami Girling a vzadu sériovými bubny ze standardního vozu Škoda 110. I ty však v průběhu vývoje nahradily u jednoho z vozů kotouče věhlasné britské značky Girling.

Vpředu konstruktéři použili nápravu vycházející z modelu Škoda 120 S, v zájmu rozšíření rozchodu však měla prodloužená a zesílená ramena a odpovídajícím způsobem upravené řízení. Zadní kola byla zavěšená na trojúhelníkových ramenech, přičemž konstrukce uchycení umožňovala seřizování sbíhavosti a příklonu kol. O odpružení soutěžního speciálu Škoda se staraly klasické vinuté pružiny, doplněné o na zakázku vyrobené stavitelné teleskopické tlumiče Koni Sport.

Pokud jde o pohonnou jednotku Škoda 720, její konstrukce umožňovala vytvořit různé objemy spalovacího prostoru, což autoři soutěžních strojů patřičně využili. Menší čtyřválec měl 1772 cm³, zatímco ten větší disponoval objemem 1997 cm³. Při stejném vrtání 87 mm zajišťoval uvedený rozdíl jiný zdvih klikové hřídele (buď 74,5 nebo 84 mm). Právě odlišný objem agregátů – vybavených kromě jiného plnoprůtokovým čističem oleje Purolator, zapalováním Lucas a suchou klikovou skříní – se podepsal pod označením nových modelů. Vůz s menším motorem, který se dvěma dvojitými karburátory Weber 45 DCOE 2 produkoval maximální výkon 154 koní při 6250 min⁻¹, dostal označení 180 RS. Dvoulitr s olejovým chladičem a výkonem 163 koní při 6000 min⁻¹ přijal jméno 200 RS. Převodovka Tatra se příliš neosvědčila a konstruktéři museli hledat jinou alternativu. Volba tehdy padla na pětistupňový manuál Porsche typ 915.003.133 ve spojení s jednodílnou spojkou Fichtel & Sachs a talířovou pružinou.

Výsledkem byly soutěžní vozy s hmotností jen nepatrně překračující 800 kg, schopné na rovinkách dosahovat v závislosti na převodování rychlosti až 240 km/h. Prvního ostrého nasazení se 200 RS dočkala v květnu 1974 na IDA Rallye, následovala Barum Rallye se dvěma vozy a společného startu se všechny tři červenobílé lakované prototypy dočkaly 1. června 1974 v rámci Rallye Škoda v Mladé Boleslavi. Davy diváků propukaly v nefalšované nadšení.

Zdálo se, že vznikl špičkový soutěžní stroj srovnatelný s těmi nejlepšími značkami, ale změna řádů ukázala, že typy 180 RS a 200 RS nemají další perspektivu. Nové předpisy vylučovaly homologaci soutěžních prototypů a místo nich měla nastoupit auta vycházející ze sériových modelů, takže se už na přelomu let 1974 a 1975 začala rodit jiná budoucí hvězda jménem Škoda 130 RS. Celkem vznikly dva vozy Škoda 200 RS a jeden Škoda 180 RS.

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 200 RS

Soutěžní prototyp s motorem OHC o výkonu 163 koní při 6000 min⁻¹ měl pohon zadních kol a vznikl ve dvou exemplářích.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda 200 RS

Vůz s hmotností jen nepatrně překračující 800 kg byl schopen na rovinkách dosahovat v závislosti na zpřevodování nejvyšší rychlosti až 240 km/h

Zdroj: Škoda Auto



Škoda 200 RS

Prvního ostrého nasazení se 200 RS dočkala v květnu 1974 na IDA Rallye, následovala Barum Rallye se dvěma vozy a společného startu se všechny tři červenobíle lakované prototypy dočkaly 1. června 1974 v rámci Rallye Škoda (na snímku) v Mladé Boleslavi.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda 200 RS

Hlavní roli při vývoji karoserie sehrál Ing. Jiří Šedivý, konstruktér a jezdec v jedné osobě, který už pro sezónu 1973 postavil vůz Škoda 110 R B5.

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.