

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 Škoda 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 trať slavného závodu do vrchu Ecce Homo v čase pod čtyři minuty**

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – 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.

Kromě originální hliníkové karoserie s odklopnou přední a zadní částí pocházela většina dílů vozu Škoda Spider B5 z upravených dílů sériové produkce – tehdy Škoda 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 Škoda 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 z převodování 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 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 pětivrčnými 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 nejvýznamnějších exponátů továrního Škoda Muzea.

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 Spider B5

Závodní prototyp Škoda Spider B5 pohání kapalinou chlazený řadový čtyřválec Škoda 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.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda Spider II, typ 733

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

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 jezdci 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 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.