



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 4

## ŠKODA 180 RS und 200 RS (1974): Rallyefahrzeuge aus einer anderen Liga

- › Rallye-Prototypen 180/200 RS etablierten „RS“-Kürzel für sportliche ŠKODA-Modelle
- › Motor entwickelte eine Leistung von bis zu 163 PS
- › Die Modelle ŠKODA 180/200 RS wurden in den Jahren 1974 und 1975 eingesetzt, bevor sie der legendäre 130 RS ablöste

Mladá Boleslav, 27. August 2021 – Bevor der legendäre ŠKODA 130 RS die tschechoslowakischen Rennstrecken eroberte, vertraten die Coupés ŠKODA 180/200 RS den Automobilhersteller aus Mladá Boleslav im Rallyesport. Bis heute bezeichnet ŠKODA die sportlichen Varianten seiner Modelle mit dem Zusatz „RS“ (Rallye Sport).

Auf dem [ŠKODA Storyboard](#) findet sich neben der [kompletten Auswahl an Bildern zu dieser Pressemitteilung](#) auch eine [32-seitige Broschüre](#) und eine umfangreiche Auswahl an Artikeln und Features zu verschiedenen Themen aus [120 Jahren ŠKODA Motorsport](#).

Anfang der 1970er-Jahre erkannte man in Mladá Boleslav, dass man bei den anspruchsvollen Rallyes gegen die internationale Konkurrenz mit Motoren bis zu 1.300 cm<sup>3</sup> Hubraum – wie etwa im ŠKODA 120 S Rallye – langfristig nicht erfolgreich sein würde. Bald darauf fiel die Entscheidung, ein Rallyefahrzeug mit entsprechend großem Hubraum zu entwickeln.

Als Basis für die Umsetzung dieses anspruchsvollen Projekts diente das ŠKODA 110 R Coupé mit dem Aluminiummotor Š 720. Dieser verfügte über eine moderne OHC-Ventilsteuerung und entstand in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre für den gleichnamigen Prototypen. Außerdem nutzten die Konstrukteure die beim Aufbau des ŠKODA 120 S Rallye gewonnenen Erfahrungen: Die Technik dieser beiden Fahrzeuge sollte in einem neuen Modell kombiniert werden. Erste entsprechende Prototypen waren bereits 1971 fahrbereit und nutzten die Karosserien des Š 1000 MB und des Š 100 L. Zu Testzwecken verbaute man hier das Fünfgang-Getriebe aus den damaligen Tatra 603-2 Rennwagen. Jaroslav Bobek und Bořivoj Kořínek fuhren diese Prototypen auf Rennstrecken, Oldřich Horský und Jiří Motal lenkten sie über Rallyepisten.

Die Hauptverantwortung für die Entwicklung der Karosserie trug der Konstrukteur und Pilot Jiří Šedivý, der den Š 110 R B5 für die Saison 1973 aufbaute. Das Fahrzeug verfügte über ein um 7,5 Zentimeter tieferes Dach und eine niedrigere Windschutzscheibe. Dach und Fronthaube waren aus 0,7 mm dickem Aluminiumblech gepresst, insgesamt wog das Fahrzeug 85 kg weniger als die Serienversion.

Im Laufe der Entwicklungsphase standen die Konstrukteure bei dem Projekt jedoch vor einigen Herausforderungen. So erwies sich etwa der vor der Hinterachse eingebaute Motor bei den Tests des ŠKODA 110 R auf der Rundstrecke als Nachteil. Den Eindruck der Fahrer, dass das Auto zu deutlichem Untersteuern neige, bestätigten auch die Simulationen der Schwerpunktverschiebung am Computer. Nach der finalen Auswertung der Tests begannen die Arbeiten im Oktober 1973 und bereits sieben Monate später stand der erste Wagen am Start.

Das Skelett des Š 110 R – mit dem bereits bewährten abgesenkten Dach und knapp über dem Unterboden abgesenkten Seitenteilen – bildete die Basis des neuen Rallye-Coupés. Hier wurde der Sicherheitskäfig integriert, der die Struktur versteifte, die Torsionssteifigkeit erhöhte und die Insassen bei einem Aufprall schützte. Auch am



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 4

Vorderwagen nahm man Modifikationen vor, sodass ein Luftröhrenkühler mit Ausströmungsöffnungen an der Fronthaube eingebaut werden konnte. Außerdem setzten die Konstrukteure auf einen Frontspoiler, den sie damals wissenschaftlich als „Auftriebsstörer“ bezeichneten.

Das an die Karosserie genietete Dach war aus Leichtmetall-Blech gepresst, die Fronthaube bestand aus dem gleichen Material. Für die Motorhaube setzten die Entwickler auf glasfaserverstärkten Kunststoff der es erlaubte, die Heckpartie des Coupés mit Lüftungsöffnungen zu versehen und den typischen Flügel mit Abrisskante zu modellieren. Besonders auffällig waren die verbreiterten Kotflügel, in den Radhäusern fanden breite Rallye-Reifen im Format 7-8" x 13" vorne und 7-10" x 13" hinten auf zweiteiligen Magnesium-Felgen Platz. Vorn sorgten Girling-Scheibenbremsen für die nötige Verzögerung, hinten kamen die Standard-Trommelbremsen des ŠKODA 110 zum Einsatz. Diese wurden bei einem der Modelle im Laufe der Entwicklung ebenfalls durch Scheibenbremsen des britischen Herstellers Girling ersetzt.

Die Vorderachse basierte auf dem Pendant des ŠKODA 120 S, für eine breitere Spur wurden die Querlenker verlängert und verstärkt, außerdem wurde die Lenkung angepasst. Die Hinterräder waren an Dreieck-Querlenkern aufgehängt, auf diese Weise ließen sich Sturz und Spur einstellen. Für die Federung des ŠKODA Rallyefahrzeugs sorgten klassische Spiralfedern und die maßgearbeiteten Teleskopstoßdämpfer von Koni Sport waren einstellbar.

Das Š 720-Triebwerk ermöglichte es, einen Motor zu konstruieren, den Hubraum allerdings variabel zu halten, was die Konstrukteure auch entsprechend ausnutzten. Der kleinere der Vierzylindermotoren verfügte über einen Hubraum von 1.772 cm<sup>3</sup>, der größere über 1.997 cm<sup>3</sup>. Dafür sorgte bei identischer Bohrung von 87 mm ein unterschiedlicher Hub der Pleuellwelle von 74,5 respektive 84 Millimetern. Die Triebwerke verfügten über eine Trockensumpfschmierung und die Modellbezeichnung ergab sich jeweils aus dem Hubraum: Der Wagen mit kleinerem Motor, der mit einem Weber 45 DCOE 2 Doppelvergaser eine Höchstleistung von 154 PS bei 6.250 U/min erreichte, erhielt die Bezeichnung 180 RS. Das Fahrzeug mit Zweiliter-Motor, der bei 6.000 U/min auf 163 PS kam, erhielt den Namen 200 RS. Auf der Suche nach einem geeigneten Getriebe entschieden sich die Konstrukteure für das handgeschaltete Porsche-Fünfganggetriebe vom Typ 915.003.133 und eine Einlamellenkupplung mit Tellerfeder von Fichtel & Sachs.

Im Ergebnis kamen die sehr leichten Rallyefahrzeuge auf ein Gewicht von etwas über 800 Kilogramm und erzielten je nach Gesamtübersetzung Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 240 km/h. Seinen ersten Einsatz hatte der 200 RS bei der IDA Rallye in der damaligen Tschechoslowakei im Mai 1974, es folgte die Barum Rallye mit zwei Fahrzeugen sowie die Rallye ŠKODA in Mladá Boleslav, bei der die drei rot-weiß-lackierten Fahrzeuge am 1. Juni 1974 gemeinsam starteten.

Insgesamt entstanden zwei Fahrzeuge vom Typ ŠKODA 200 RS und ein ŠKODA 180 RS. Zunächst deutete alles darauf hin, dass die Konstrukteure einen Top-Rallyewagen entwickelt hatten, der den Vergleich mit den erfolgreichsten Fahrzeugen im Motorsport nicht hätte scheuen müssen. Doch es kam anders: Änderungen im Reglement setzten der Karriere von 180 RS und 200 RS ein jähes Ende: Die neuen Vorschriften schlossen die Homologation von Rallyeprototypen aus, stattdessen sollten Fahrzeuge auf Basis von Serienmodellen antreten.

In der Folge bauen die Konstrukteure in Mladá Boleslav den Nachfolger 130 RS auf. Als technische Grundlage griffen sie auf den ŠKODA 110 R zurück und nutzten dabei auch ihre Erkenntnisse und Erfahrungen mit dem 180 RS und 200 RS. Das nur 720 Kilogramm schwere Fahrzeug mit Heckantrieb und einem 140 PS starken 1,3-Liter-Motor wurde schnell zum Erfolgsmodell und ließ die Konkurrenz bis 1983 auf Rallyepisten ebenso hinter sich wie auf der Rundstrecke.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 4

## Weitere Informationen:

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

## Bilder zur Presseinformation:



### ŠKODA 200 RS

Der Rallye-Prototyp mit einem OHC-Motor leistete 163 PS bei 6.000 U/min. Zwei Exemplare des Hecktrieblers wurden gebaut.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 200 RS

Die sehr leichten Rallyefahrzeuge wogen etwas über 800 Kilogramm und erreichten je nach Gesamtübersetzung Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 240 km/h.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 200 RS

Seinen ersten Einsatz hatte der 200 RS bei der IDA Rallye in der damaligen Tschechoslowakei im Mai 1974, es folgte die Barum Rallye mit zwei Fahrzeugen sowie die Rallye ŠKODA (Bild) in Mladá Boleslav, bei der die drei rot-weiß-lackierten Fahrzeuge am 1. Juni 1974 gemeinsam starteten.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 200 RS

Das Foto zeigt den ŠKODA 200 RS des Teams aus Kvasiny, Jiří Šedivý und Jiří Janeček, nach ihrem Sieg bei der Rallye Šumava im Jahr 1975. Die Hauptverantwortung für die Entwicklung der Karosserie trug der Konstrukteur und Fahrer Jiří Šedivý (rechts). Jiří Janeček (links) gehörte zu den erfahrensten Co-Piloten. Er fuhr von 1972 bis 1980 an der Seite von Jiří Šedivý und arbeitete bis 1992 für das Werksteam.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 4

## ŠKODA AUTO

- › steuert mit der NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 erfolgreich durch das neue Jahrzehnt.
- › strebt an, bis 2030 mit attraktiven Angeboten in den Einstiegssegmenten und weiteren E-Modellen zu den fünf absatzstärksten Marken Europas zu zählen.
- › entwickelt sich zur führenden europäischen Marke in Indien, Russland und Nordafrika.
- › bietet seinen Kunden aktuell zehn Pkw-Modellreihen an: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV und KUSHAQ.
- › lieferte 2020 weltweit über eine Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 30 Jahren zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller.
- › fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine mit einem lokalen Partner.
- › beschäftigt mehr als 43.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten vertreten.