



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 4

## ŠKODA 130 LR (1984): Letztes Motorsport-Modell aus Mladá Boleslav mit Heckmotor

- › Aufbau des Rallyefahrzeugs nach dem Reglement der berühmten Gruppe B mit großem Spielraum für technische Anpassungen gegenüber Serienmodellen
- › Ladislav Křeček und Bořivoj Motl belegten im ŠKODA 130 LR 1986 den 6. Platz der Gesamtwertung bei der Rallye San Remo – das bis dahin beste Ergebnis für ŠKODA
- › Verbot der Gruppe B Ende des Jahres 1986 setzte auch der kurzen internationalen Karriere des LR ein Ende
- › Die Modelle 130 LR und 130 L/A waren die letzten ŠKODA-Rallyefahrzeuge mit Heckmotor

Mladá Boleslav, 6. September 2021 – Knapp zehn Jahre nach der Premiere des ikonischen Coupés ŠKODA 130 RS stand mit dem ŠKODA 130 LR die nächste Generation von Rallyefahrzeugen aus Mladá Boleslav am Start: In den 1980er Jahren dominierten die Gruppe B-Rennbolide die Rallyewelt. Auch der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav hatte einmal mehr ein „heißes Eisen“ im Feuer, das sich mit talentierten Fahrern selbst gegen die prominentesten Namen der Szene immer wieder durchsetzte.

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](#).

Die meisten Rallyefans erinnern sich an die Gruppe B als Domäne leistungsstarker Rennbolide, die zur damaligen Zeit geradezu unvorstellbare Geschwindigkeiten erreichten. Doch gerade aufgrund dieser enormen Leistungen kam es zu einer Serie von Zwischenfällen, die schließlich zur vollständigen Abschaffung der Kategorie führten. Im Schatten der geradezu furchteinflößenden, aufgeladenen Modelle namhafter Hersteller startete in der Gruppe B auch der ŠKODA 130 LR. Trotz im Vergleich deutlich weniger Leistung fuhr er gegen die Konkurrenz zu großen Erfolgen.

Mit Heckmotor und -antrieb war der ŠKODA 130 LR vergleichsweise unkonventionell konzipiert. Das einzige Fahrzeug auf der Strecke, das technisch ähnlich ausgelegt war, war der Porsche 911. Die Entwicklung des 130 LR begann, nachdem die Abschaffung der Gruppe 2 der langen, erfolgreichen Karriere des Typ 130 RS ein Ende gesetzt hatte. Es galt, einen Ersatz für den ŠKODA 130 RS zu konstruieren, da dessen Homologation bereits fast abgelaufen war. Gleichzeitig sollte ein Fahrzeug vorgestellt werden, das auf einem Großserienmodell ŠKODA 105/120 basierte. Das neue Auto sollte noch leichter, schneller und besser beherrschbar sein als das Vorgängermodell.

Zu diesem Zweck entwickelten die Konstrukteure in der Motorsport-Abteilung von ŠKODA etliche Innovationen. Der Motor mit 1,3 Liter Hubraum erhielt einen neuen Achtkanal-Zylinderkopf aus Aluminium. Dieser stammte aus der Aggregateentwicklung für den FAVORIT, das künftige Erfolgsmodell befand sich damals in Vorbereitung. Mit zwei Doppelvergäsern vom Typ Weber DCOE leistete das Aggregat 130 PS, die über ein Fünfganggetriebe und ein selbsthemmendes Differential auf die Hinterräder übertragen wurden.

Die 130 PS beeindruckten insbesondere aufgrund des geringen Leergewichts des ŠKODA 130 LR von nur 730 kg. Hauben und Türen waren aus Aluminium gefertigt, die Seitenscheiben und später auch die Heckscheibe bestanden aus Macrolon-Plexiglas. Alles, was nicht unbedingt notwendig war, wurde aus dem Fahrzeug entfernt. Für den Schutz der Insassen sorgte ein Leichtmetall-Schutzrahmen von HEIGO.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 4

Für eine bessere Beherrschbarkeit sorgte im 130 LR eine neue Hinterachse mit modifizierter Kinematik. Sie ermöglichte es, die Bodenfreiheit zu verändern und einen Stabilisator zu installieren. Weiterhin wurde die Vorderradaufhängung modifiziert, außerdem wurden Anpassungen am Bremssystem vorgenommen. Die vorderen Bremsscheiben waren gekühlt und an der Hinterachse kamen als weitere technische Neuerung Scheibenbremsen zum Einsatz. Das Wirkungsverhältnis der Bremsen vorne und hinten ließ sich einstellen, auch die hydraulische Handbremse war eine Innovation.

Die Homologation des ŠKODA 130 LR oder die Prüfung einer Serie von 200 Exemplaren durch die Internationale Automobilföderation (FIA) fand am 19. Dezember 1984 im Werk Vrchlabí statt. Zum Debüt des LR auf der Rallyepsite kam es bereits im Februar des darauffolgenden Jahres, selbstverständlich mit dem Anspruch, an die zahlreichen Erfolge des Vorgängers anzuknüpfen. Bei seiner Premiere, der Rallye Valašská zima im Jahr 1985, belegte der ŠKODA 130 LR dank der Fahrerteams Křeček/Motl, Haugland/Bohlin und Kvaizar/Janeček auf Anhieb die drei vordersten Plätze. Seinen ersten großen internationalen Erfolg fuhr der ŠKODA 130 LR bei der berühmten britischen RAC Rallye Ende 1985 ein. Hier fuhr der norwegische Pilot John Haugland auf dem 15. Platz der Gesamtwertung.

Den nächsten großen Triumph fuhr der 130 LR im darauffolgenden Jahr bei der Rallye Akropolis ein, einer der härtesten Rallyes der Welt. Das Duo Ladislav Křeček/Bořivoj Motl siegte in seiner Klasse und belegte den 13. Platz der Gesamtwertung. Dieses Ergebnis konnten sie bei der Rallye San Remo 1986 sogar übertreffen, als sie in der Gesamtwertung den sechsten Platz belegten. Der größte Erfolg war der Sieg des österreichischen Fahrerteams Gerhard Kalnay/Günter Tazreiter in der Gesamtwertung der Marlboro Günaydin Turkish Rally. In diesem EM-Lauf ließ der ŠKODA 130 LR den Peugeot 205 Turbo 16, den Audi Quattro, den MG Metro 6R4, den Renault 5 Turbo und weitere starke Fahrzeuge im Feld weit hinter sich.

Infolge fataler Unfälle in der Saison 1986 hatte die FIA bereits gegen Saisonende die Entscheidung getroffen, die Gruppe B einzustellen, was praktisch gleichbedeutend war mit dem Ende der internationalen Karriere des 130 LR. Er fuhr in der Folge noch zwei Jahre in der nationalen Meisterschaft und bei Rennen des damaligen Friedens- und Freundschaftspokals, bei dem das Duo Pavel Sibera/Petr Gross in der Saison 1988 den letzten Meistertitel in einem Fahrzeug mit Heckmotor einfuhr. In dieser Zeit nahm das Werksteam bereits mit den für die Gruppe A modifizierten Fahrzeugen vom Typ Š 130 L mit geringeren Anpassungen an internationalen Rennen teil. Gleichzeitig lief die Produktion des neuen Kurzheck-Modells FAVORIT mit Frontmotor an und die Konstrukteure legten den Fokus auf die Entwicklung eines neuen Rallyefahrzeugs mit Frontantrieb.

Da die Fahrzeuge bei Amateur-Rallyes und anderen Rennen nicht geschont wurden, sind nur sehr wenige von mehreren Hundert gebauten 130 LR (200 Homologationsfahrzeuge, 20 Rennwagen und eine unbekannte Zahl an Fahrzeugen, die für die Spezifikation 130 LR modifiziert wurden) bis heute erhalten geblieben. Dank des steigenden Interesses an Rallyefahrzeugen aus den 1980er Jahren sind die Original-Werksfahrzeuge vom Typ 130 LR unter Sammlern heute sehr begehrt und werden zu entsprechend hohen Preisen gehandelt.

## **Weitere Informationen:**

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



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 4

## Bilder zur Presseinformation:



### ŠKODA 130 LR

Mit Heckmotor und -antrieb war der ŠKODA 130 LR im Vergleich zu den Wettbewerbern vergleichsweise unkonventionell konzipiert.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 LR

Der ŠKODA 130 LR verfügte über einen Aluminiummotor mit Achtkanal-Zylinderkopf, der 130 PS leistete. Auch weitere Teile des Fahrzeugs sind aus Aluminium gefertigt, die Fensterscheiben bestehen aus Kunststoff. Das Getriebe verfügt über fünf Gänge. Der ŠKODA 130 LR war 90 Kilogramm leichter als der Vorgänger 130 RS und bot gleichzeitig ein wesentlich besseres Fahrverhalten und wirksamere Bremsen.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 LR

Der ŠKODA 130 LR debütierte 1985 mit dem Anspruch, an die Erfolge seines Vorgängers 130 RS anzuknüpfen.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



### ŠKODA 130 LR

Für eine bessere Beherrschbarkeit sorgte im 130 LR eine neue Hinterachse mit modifizierter Kinematik. Sie ermöglichte es, die Bodenfreiheit zu verändern und einen Stabilisator zu installieren. Weiterhin wurde die Vorderradaufhängung modifiziert und Anpassungen am Bremssystem vorgenommen.

[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.