



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION ŠKODA MOTORSPORT

Seite 1 von 6

Vor 40 Jahren: ŠKODA gewinnt mit dem 130 RS die Tourenwagen-Europameisterschaft

- › Basierend auf dem ŠKODA 110 R feierte der ŠKODA 130 RS Mitte der 1970er- bis Anfang der 1980er-Jahre zahlreiche Klassensiege bei Rallyes und auf der Rundstrecke
- › Heckmotor mit 1,3 Litern Hubraum leistete über 140 PS
- › Aluminium- und Glasfaserkomponenten für verbreiterte Karosserie senkten Fahrzeuggewicht auf vorgeschriebenes Limit von 720 Kilogramm
- › ŠKODA gewann 1981 die Hersteller-Wertung der Tourenwagen-Europameisterschaft
- › Tschechische Fahrermannschaft feierte 1981 sieben Klassensiege in acht Rennen

Mladá Boleslav, 27. September 2021 – Nachdem der ŠKODA 130 RS Ende der 1970er-Jahre bereits Klassensiege in der Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) gefeiert hatte, startete das Fahrzeug in der Tourenwagen-Europameisterschaft (ETCC). Nach dem zweiten Gesamtrang in der Premiersaison 1980 fuhr der vielseitige Rennwagen im Folgejahr zu seinem bis dahin größten Erfolg. Mit sieben Divisionssiegen sicherte sich ŠKODA den Herstellertitel in der damals populärsten Meisterschaft für seriennahe Rennwagen. Die Saison 1981 endete am 27. September im belgischen Zolder.

Seit 1976 waren in der Tourenwagen-Europameisterschaft Fahrzeuge der Gruppe 5 und der Gruppe 2 zugelassen. Während die ausschließlich für diesen Einsatzzweck entwickelten – und damit sehr teuren – Silhouetten-Rennwagen der Gruppe 5 schon nach kurzer Zeit wieder von der Motorsport-Bühne verschwanden, weckten die seriennahen Fahrzeuge der Gruppe 2 großes Interesse bei Herstellern und Fans.

Damals verfolgten die Tourenwagen-EM Hunderttausende Zuschauer auf legendären Rennstrecken wie der Nürburgring-Nordschleife in Deutschland, im englischen Silverstone oder in Monza in Italien. Der Grand Prix Brünn in der damaligen Tschechoslowakei war eine der wenigen Veranstaltungen, bei denen die internationale Rennsportszene östlich des „Eisernen Vorhangs“ gastierte.

Die Einteilung in die verschiedenen Divisionen innerhalb des Teilnehmerfeldes erfolgte anhand des Hubraums. Für Fahrzeuge der Division 1 lag das Maximum bei 1.300 Kubikzentimetern. In der Hersteller-Wertung erfolgte die Vergabe der Meisterschaftspunkte ausschließlich nach dem Ergebnis innerhalb der jeweiligen Division, unabhängig von der Platzierung im Gesamtklassament. So war die Tourenwagen-EM für Hersteller von Straßenfahrzeugen mit relativ kleinen Motoren ebenso attraktiv wie für hubraumstarke Fahrzeuge.

Die Rennabteilung entwickelte das Coupé ŠKODA 110 R mit Heckmotor und Hinterradantrieb zu einem reinrassigen Rennwagen – dem 130 RS. Die Gruppe-2-Version wurde mit der Homologation am 1. Mai 1975 für den Einsatz im Motorsport zugelassen. Als bei ŠKODA die Entscheidung fiel, an der

Tourenwagen-EM 1980 teilzunehmen, hatte der 130 RS in ähnlicher Konfiguration zuvor bereits Erfolge in der Rallye-Weltmeisterschaft eingefahren, zum Beispiel einen Doppelsieg in seiner Klasse bei der Rallye Monte Carlo 1977. Auch auf osteuropäischen Rennstrecken hatte der ŠKODA 130 RS bereits zahlreiche Siege gefeiert.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION ŠKODA MOTORSPORT

Seite 2 von 6

Das Gewichtslimit für Fahrzeuge der Division 1 lag bei sehr niedrigen 720 Kilogramm. Daher verwendeten die ŠKODA-Ingenieure Leichtmetall für Türaußenhäute, Dach und Fronthaube sowie glasfaserverstärkten Kunststoff (GFK) für die verbreiterten Kotflügel und die Motorhaube des 130 RS. Mit einem aus Leichtmetall gefertigten Motorblock war das vom ŠKODA 120 S abgeleitete Aggregat bestens auf den Einsatz im Rennsport vorbereitet: Es war auf 1,3 Liter aufgebohrt, mit einem speziellen Zylinderkopf modifiziert und verfügte über extra lange Ansaugrohre. Zwei Weber-Doppelvergaser mit 40 oder 45 Millimetern Durchmesser versorgten den Motor mit Gemisch und so leistete der wassergekühlte Vierzylinder je nach Abstimmung zwischen 125 und 142 PS. Ein Trockensumpfschmiersystem hielt den Öldruck auch unter anspruchsvollen Rennbedingungen aufrecht. Ein Fünfgang-Getriebe – später wurde eine Viergang-Version homologiert – und ein Sperrdifferential übertrugen die Motorleistung auf die Rennstrecke. Bremsen von Girling und Koni-Stoßdämpfer sowie Goodyear-Reifen, die auf 13- oder 15-Zoll-Leichtmetallfelgen montiert waren, vervollständigten den Renntrimm.

Im Laufe der Jahre produzierte die werkseigene Motorsportabteilung 200 Fahrzeuge des ŠKODA 130 RS, zudem bauten viele Privatteams serienmäßige ŠKODA 110 R in Eigenregie zum 130 RS um. So war das Modell vor allem auf Renn- und Rallyestrecken in Osteuropa zahlreich vertreten.

Auf Antrieb erfolgreich in der Tourenwagen-Europameisterschaft

Als der erste ŠKODA 130 RS in der Saison 1980 in der Tourenwagen-EM antrat, setzte die Konkurrenz in der Division 1 vor allem auf Modelle von Alfa Romeo und Fiat, später mischte in der Klasse im Kampf um Siege auch Audi mit. Die ŠKODA 130 RS sicherten sich schon im Premierenjahr sieben Divisionssiege bei neun Rennen. Da nur die sieben besten Ergebnisse in die Gesamtwertung einfließen, sammelte ŠKODA die maximale Punktzahl von 140 Zählern – ebensoviele wie auch drei andere Hersteller. Nach dem Reglement musste in einer solchen Ex-aequo-Situation das bessere achte Ergebnis berücksichtigt werden, wodurch die tschechische Marke auf dem zweiten Gesamtrang eingestuft wurde.

Die EM-Saison 1981 umfasste acht Rennen, die meisten gingen über eine Distanz von 500 Kilometern. Die werksunterstützten ŠKODA Teams setzten ausschließlich auf tschechische Crews. Um auf mögliche Ausfälle vorbereitet zu sein, fuhren die besten Fahrer in vielen Rennen auf zwei Autos. So tauchten ihre Namen im Endergebnis häufig auf mehreren Positionen auf. Als ŠKODA etwa mit dem Sieg in der Division 1 beim Vier-Stunden-Rennen in Monza in die Saison startete, wurden Břetislav Enge und Zdeněk Vojtěch sowohl als Erste als auch als Dritte gewertet. Das Duo wurde jeweils von den dritten Fahrern Václav Bervid und Jan Šenkýř unterstützt und gewann auch die Division bei den 500-Kilometer-Rennen in Varelung in der Nähe der italienischen Hauptstadt Rom, im britischen Donington und in Enna-Pergusa auf Sizilien. Außerdem siegten sie bei ihrem Heimspiel beim Grand Prix Brünn sowie bei der Tourist Trophy auf der legendären Strecke von Silverstone. Josef Michl, Oldřich Vaníček und Petr Martinovský holten am Lenkrad des ŠKODA 130 RS zwei weitere Divisionssiege und bescherten ŠKODA damit sieben Siege in den ersten sieben Rennen des Jahres. Nur beim Saisonabschluss, der EG Trophy in Zolder am 27. September 1981, stand ein anderes Team auf der obersten Stufe des Division-1-Podiums.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

ŠKODA MOTORSPORT

Seite 3 von 6

Auch 1981 zählten nur die sieben besten Ergebnisse für die Gesamtwertung. ŠKODA erhielt für sieben Divisionssiege insgesamt 140 Punkte – ebenso viele wie BMW in der Division 5. Erneut musste also das achte Ergebnis entscheiden. ŠKODA nominierte einen dritten Platz aus Zolder, ein Resultat, das BMW nicht übertrumpfen konnte. Daher ging der Herstellertitel der Tourenwagen-Europameisterschaft im Jahr 1981 nach Mladá Boleslav.

Für die Saison 1982 änderte die Tourenwagen-EM ihr technisches Reglement grundlegend, daher war der ŠKODA 130 RS nicht mehr startberechtigt. Die Marke verlegte ihren motorsportlichen Schwerpunkt wieder auf den Rallyesport und entwickelte den Nachfolger ŠKODA 130 LR zum nächsten Klassensieger.

ŠKODA 130 RS Gruppe 2 / Technische Daten

Motor:	Vierzylinder-Reihensaugmotor, Viertakter, acht obenliegende Ventile, zwei Doppelvergaser mit je 40 mm Durchmesser (alternativ 45 mm), wassergekühlt, Trockensumpf-Ölschmierung, längs eingebauter Heckmotor, 30° Grad zur Beifahrerseite geneigt, Bohrung x Hub: 75,5 x 72,0 mm, Hubraum: 1.289 cm ³ ; Evolutionsversion: 75,7 x 72,0 mm; 1.299 cm ³ Kompressionsverhältnis: 10,0 : 1
Leistung:	125 – 142 PS bei 8.500 U/min ⁻¹
Getriebe:	manuell, 5 Vorwärtsgänge (ab 1976: 4 Vorwärtsgänge), verschiedene Übersetzungen
Karosserie:	zweitürige Stahlkarosserie; Fronthaube, Türaußenhäute und Dach aus Aluminium; Kotflügel, Motorhaube und Frontspoiler aus GFK; Seitenfenster und Heckscheibe aus Perspex-Kunststoff
Radaufhängung:	vorn: doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator hinten: Schräglenker-Hinterachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator
Bremsen:	vorn: Scheiben, Durchmesser 259 mm, Bremszangen von Girling hinten: Trommeln, Durchmesser 230 mm
Räder:	Größe wahlweise 13 oder 15 Zoll, Breite in der Tourenwagen-EM max. 9 Zoll
Maße:	Länge: 4.020 mm Breite: 1.720, ab 1976: 1670 mm Radstand: 2.400 mm Gewicht: in der Tourenwagen-EM gemäß Reglement mindestens 720 kg



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION ŠKODA MOTORSPORT

Seite 4 von 6

Tourenwagen-Europameisterschaft 1981 / Ergebnisse der ŠKODA 130 RS Teams*

4 Stunden von Monza (I):	1. Břetislav Enge/Václav Bervid/Zdeněk Vojtěch 3. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch
500 km von Vallelunga (I):	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 2. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Adolf Fešárek/Josef Sivík
500 km von Donington (GB):	1. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Adolf Fešárek/Josef Sivík
Austria Trophäe Salzburg (A)	1. Josef Michl/Oldřich Vaníček
Grand Prix Brünn (ehem. Tschechoslowakei)	1. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 2. Josef Michl/Oldřich Vaníček/Petr Martinovský 3. Jan Šenkýř/Zdeněk Vojtěch 4. Adolf Fešárek/Josef Sivík/Vít Kotas
500 km von Enna-Pergusa (I)	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Josef Michl/Oldřich Vaníček/Petr Martinovský 4. Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch
Silverstone Tourist Trophy (GB)	1. Jan Šenkýř/Břetislav Enge/Zdeněk Vojtěch 3. Josef Michl/Oldřich Vaníček/Petr Martinovský
EG Trophy Zolder (B)	3. Josef Michl/Oldřich Vaníček/Petr Martinovský 4. Adolf Fešárek/Josef Sivík

* in der Division 1 (Gruppe-2-Fahrzeuge mit maximal 1.300 cm³ Hubraum)

Tourenwagen-Europameisterschaft 1981 / Endstand Hersteller-Wertung

1. ŠKODA, 140 Punkte*
2. BMW, 140 Punkte*
3. Ford, 117 Punkte
4. Audi, 110 Punkte
5. Mazda, 92 Punkte
6. Opel, 58 Punkte

* nur die sieben besten Ergebnisse aus acht Rennen wurden gewertet; ŠKODA mit dem besseren achten Ergebnis (Ex-aequo-Regel)

Weitere Informationen:

Zbyněk Straškraba, Kommunikation Motorsport

T +420 605 293 168

zbynek.straskraba@skoda-auto.cz

<http://skoda-motorsport.com>

ŠKODA Motorsport:



Facebook



YouTube



Twitter

Follow @MotorsportSkoda

FROM DETAILS TO STORY
skoda-storyboard.com

120

ŠKODA
MOTORSPORT
YEARS



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION ŠKODA MOTORSPORT

Seite 5 von 6

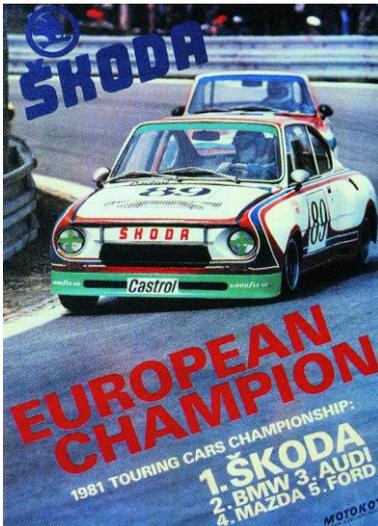
Bilder zur Presseinformation:



Vor 40 Jahren: ŠKODA gewinnt mit dem 130 RS die Tourenwagen-Europameisterschaft
Nachdem der ŠKODA 130 RS Ende der 1970er-Jahre bereits Klassensiege in der Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) gefeiert hatte, startete das Fahrzeug in der Tourenwagen-Europameisterschaft (ETCC).

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



Vor 40 Jahren: ŠKODA gewinnt mit dem 130 RS die Tourenwagen-Europameisterschaft
Mit sieben Divisionssiegen sicherte sich ŠKODA den Herstellertitel in der damals populärsten Meisterschaft für seriennahe Rennwagen. Die Saison 1981 endete am 27. September im belgischen Zolder.

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION ŠKODA MOTORSPORT

Seite 6 von 6

Überblick ŠKODA Motorsport

ŠKODA ist bereits seit 1901 im Motorsport erfolgreich. Ob auf der Rundstrecke oder bei Rallyes – ŠKODA hat auf der ganzen Welt Siege und Titelgewinne gefeiert. Unter den Höhepunkten in der Historie waren der Titel in der Tourenwagen-Europameisterschaft 1981 sowie mehrmalige Titelgewinne in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (Kategorie WRC2). Im Laufe der Jahre gewannen ŠKODA Kundenteams außerdem zahlreiche nationale Meisterschaften sowie Titel in der FIA Rallye-Europameisterschaft (ERC), der Intercontinental Rally Challenge (IRC), der FIA Afrika-Rallyemeisterschaft (ARC), der FIA Nord- und Mittelamerika-Rallyemeisterschaft (NACAM), der FIA Südamerika-Rallyemeisterschaft (CODASUR) und der FIA Asien-Pazifik-Rallyemeisterschaft (APRC). Auch bei der berühmtesten und ältesten Rallye der Welt hat ŠKODA schon triumphiert: Bei der legendären Rallye Monte Carlo, die seit 1911 ausgetragen wird, führen ŠKODA Teams mehrmals zu Klassensiegen.

Der ŠKODA FABIA S2000 eroberte 2009 die Rallyeszene im Sturm. Das mit Vierradantrieb und 2,0-Liter-Saugmotor ausgerüstete Rallyeauto gewann in den folgenden Saisons weltweit 50 nationale und internationale Titel. Damit schrieb der ŠKODA FABIA SUPER 2000 das erfolgreichste Kapitel in der Motorsportgeschichte von ŠKODA – bis sein Nachfolger ihn übertraf. Der ŠKODA FABIA R5, ein seriennahes Rallyeauto mit Allradantrieb und 1,6-Liter-Turbomotor, wurde in seiner ursprünglichen Form am 1. April 2015 vom Internationalen Automobilverband FIA homologiert. Weiterentwickelt zum ŠKODA FABIA R5 evo (homologiert am 1. April 2019), setzte das Hightech-Auto die lange Tradition von ŠKODA Motorsport erfolgreich fort. Aufgrund einer neuen Nomenklatur im Reglement änderte sich die Modellbezeichnung 2020 in ŠKODA FABIA Rally2 evo.

Die ersten internationalen Erfolge erzielte der ŠKODA FABIA R5 in der Saison 2016, als Esapekka Lappi (FIN) den WRC2-Fahrentitel der FIA Rallye-Weltmeisterschaft gewann. 2017 sicherte sich Pontus Tidemand (SWE) die WRC2-Fahrentwertung, während ŠKODA Motorsport den WRC2-Herstellertitel holte. 2018 wurde ŠKODA Werksfahrer Jan Kopecký zum WRC2-Champion gekürt. 2019 war das erfolgreichste Jahr in der Geschichte von ŠKODA Motorsport. Kalle Rovanperä und Jonne Halttunen (FIN/FIN) gewannen Fahrer- und Beifahrertitel in der Kategorie WRC2 Pro und trugen maßgeblich dazu bei, dass ŠKODA Motorsport den WRC2 Pro-Herstellertitel gewann. In der Saison 2020 sicherte sich das ŠKODA Kundenteam Toksport WRT die Teammeisterschaft der WRC2-Kategorie.

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.