



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 3

ŠKODA SPIDER B5 (1972) und ŠKODA SPIDER II (1975) – Prototypen für die Rennstrecke

- › Prototypen ŠKODA SPIDER B5 und ŠKODA SPIDER II zählten in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre zu den schnellsten und exotischsten Fahrzeugen auf den Rennstrecken in der damaligen Tschechoslowakei
- › Verbauter Prototypen-Motor aus der Baureihe Š 720 OHC leistete bis zu 180 PS
- › ŠKODA SPIDER B5 gehört zu den Highlights in der Sammlung des ŠKODA Museums
- › ŠKODA SPIDER II absolvierte das bekannte Ecce Homo Bergrennen in Šternberk als erstes Fahrzeug überhaupt in unter vier Minuten

Mladá Boleslav, 8. Oktober 2021 – Im Jahr 1972 legte die Internationale Automobilsportföderation (FIA) die Klassen B5 und B6 in der Klasse B5 für Fahrzeuge mit maximal 3.000 cm³ Hubraum zusammen. In der Tschechoslowakischen Meisterschaft änderte man das Hubraumlimit auf 2.000 cm³, woraufhin der damalige Staatsbetrieb AZNP (Automobilové závody, národní podnik; heute die Marke ŠKODA) mit der Vorbereitung eines offenen Zweisitzers für Rundstrecken- und Bergrennen begann.

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](#).

Mit Ausnahme der markanten Aluminium-Karosserie, bei der sich Front und Heck hochklappen ließen, nutzten die Konstrukteure für den Aufbau des ŠKODA SPIDER B5 vor allem die modifizierten Teile des Serienmodells ŠKODA 110 L. Der Vierzylindermotor mit OHC-Ventilsteuerung war ein Prototyp aus dem ŠKODA 720 und leistete 150 PS. In der Basisausführung war er für die neuen ŠKODA-Modelle klassischer Bauart bestimmt. Im SPIDER B5 befand sich der Motor vor der Hinterachse.

Der Rennwagen, von dem nur ein Exemplar produziert wurde, zeichnete sich mit einer Länge von 3.650 mm, einer Breite von 1.700 mm und 850 mm Höhe durch kompakte Abmessungen aus. Karosserie und Motor wurden fortlaufend optimiert. Der Hubraum des Motors aus der Baureihe Š 720 OHC stieg von ursprünglich 1,5 über 1,6 bis auf 1,8 Liter. In der letzten Saison kam 1975 auch ein Motor mit 2,0 Liter Hubraum zum Einsatz, der je nach Gesamtübersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 220 km/h ermöglichte. Anfangs testeten die Konstrukteure in dem Rennwagen das Fünfgang-Renngetriebe aus dem Tatra 603, ersetzten es allerdings schon bald durch ein selbst entwickeltes ŠKODA-Getriebe. Die Lenkung entsprach der Serie, lediglich die Lenksäule wurde angepasst. Für die nötige Verzögerung sorgten modifizierte Serienbremsen (Scheibenbremsen nur vorne). Die Doppelquerlenkerachse vorne und die Pendelachse hinten basierten auf den entsprechenden Serienbauteilen aus dem ŠKODA 110, Spiralfedern und Stoßdämpfer wurden für das Fahrzeuggewicht von lediglich 630 kg ausgelegt. Auf die 13-Zoll-Alufelgen waren Dunlop-Rennreifen aufgezogen.

Das tendenziell unberechenbare Fahrverhalten bescherte dem SPIDER B5 den Spitznamen „Skokan“, auf Tschechisch „Springer“. Stammpilot Jaroslav Bobek kam aus einer berühmten Motorsport-Dynastie: Sein älterer Bruder Václav bestritt mit Fahrzeugen von ŠKODA bereits seit



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 3

Ende der 1940er-Jahre erfolgreich Rennen und sein Sohn Václav Bobek jun. startete in den Jahren 1975 und 1976 bei tschechoslowakischen Bergrennen auf dem SPIDER B5, der anschließend seinen Weg ins Werksmuseum fand. Jaroslav Bobek wechselte in dieser Zeit nach zahlreichen Siegen auf Rundstrecken, bei Bergrennen im In- und Ausland und zwei Meistertiteln (1972 und 1974) auf den moderneren SPIDER II Typ 733 mit Zweilitermotor.

Mitte der Saison 1975 ging erstmals der **ŠKODA SPIDER II** an den Start. Da er ursprünglich gemäß den technischen Vorschriften für Fahrzeuge bis 2.000 cm³ in der Sportwagen-Europameisterschaft gebaut wurde, war es notwendig, die Karosserie weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck setzte man unter anderem auf die Expertise der Aerodynamik-Experten des Flugzeugherstellers Aero. Anders als der Vorgänger SPIDER B5, dessen Bodenplattform der Serie entstammte und entsprechend modifiziert wurde, basierte der SPIDER II im vorderen Teil auf einem selbsttragenden Skelett. Es war aus dünnem Stahlblech punktgeschweißt und die sich anschließende Gitterkonstruktion trug den leistungsstarken Motor.

Der ŠKODA Aluminium-Motor der Baureihe 720 verfügte alternativ über OHC- oder DOHC-Ventilsteuerung, Trockensumpfschmierung und leistete bis zu 180 PS. Das Getriebe FT200, die Girling-Bremsen und Koni-Stoßdämpfer wurden importiert. Die Aufhängung der 13-Zoll-Räder mit Doppelquerlenkern vorne und Mehrlenker-Aufhängung hinten entsprach dem Stand der Technik damaliger europäischer Rennfahrzeuge, die Reifen stammten von Goodyear. Bei einem Leergewicht von 585 kg erreichte der SPIDER II je nach Übersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von 200 bis 240 km/h und beschleunigte innerhalb von nur 4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Jaroslav Bobek nahm mit diesem Prototypen an mehreren Rennen der Saison 1975 teil – unter anderem am berühmten Ecce Homo Bergrennen in Šternberk unweit der Stadt Olomouc. Dort erreichte er als erster Starter überhaupt eine Zeit von unter vier Minuten. Auch bei weiteren Rennen war der SPIDER II im Teilnehmerfeld weit vorne dabei und fuhr zu mehreren Siegen. Die Karriere des schnellsten ŠKODA Boliden aller Zeiten endete beim Bergrennen in Hlásná Třebáň mit einem kuriosen Unfall. Der siegreiche Jaroslav Bobek fuhr durch das Ziel und stieß mit einem anderen Wagen zusammen, der aus unbekanntem Gründen im Zielbereich rückwärts rangierte. Die Fahrer blieben unversehrt, allerdings war das selbsttragende Skelett des Fahrzeugs so stark beschädigt, dass man damals darauf verzichtete, es zu reparieren.

Der ŠKODA SPIDER B5 gehört heute zu den wertvollsten Exponaten des ŠKODA Museums und der ŠKODA SPIDER II wird derzeit umfangreich wieder instand gesetzt.

Weitere Informationen:

Ondřej Láník
Kommunikation Sponsoring, Classic
T +420 734 298 184
ondrej.lanik@skoda-auto.cz



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 3

Bilder zur Presseinformation:



ŠKODA SPIDER B5

Der Rennwagenprototyp ŠKODA SPIDER B5 wird vom wassergekühlten Reihen-Vierzylinder Š 720 OHC mit 1.498 cm³ Hubraum und einer Leistung von 110 kW (150 PS) bei 7.000 U/min über ein handgeschaltetes Fünfganggetriebe angetrieben, das Leergewicht beträgt 630 kg, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 220 km/h.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA SPIDER II, Typ 733

Der ŠKODA SPIDER II wird von einem wassergekühlten Reihen-Vierzylinder aus dem Š 720 mit einer Leistung von bis zu 132 kW (180 PS) bei 7000 U/min über ein handgeschaltetes Fünfganggetriebe angetrieben, das Leergewicht beträgt 585 kg, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO

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.