

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1490 ТЕНГЕ



№ 188



ŠKODA 100

СТИЛЬНАЯ И САМОБЫТНАЯ  
ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ  
С ПРИЦЕЛОМ НА ЭКСПОРТ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №188, 2016

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)  
или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:  
**8-495-660-02-02**  
Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:  
**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервизиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ №ФС 77-63920 от 09.12.2015

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 (17) 331 94 41  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,  
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.  
Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.  
Розничная цена:  
89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1490 тенге  
Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:  
стр. 1, 2, 8–9, 12: ООО «Тайга Групп»;  
стр. 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:  
© hdrmaps.com;  
стр. 7 (верх), 13 (низ) © Michal Lesniewski;  
стр. 6 (верх) © Wojciech Turzanski;  
стр. 3–5, 6 (низ), 7 (низ), 10–11, 14–15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»  
© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»  
ISSN 2071-095X

Редакция благодарит Тимура Озодоева,  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова за помощь  
в подготовке выпуска



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов**

Дата выхода в России 11.05.2016

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Škoda 100 по праву считается одной из самых удачных и успешных моделей чешских автопроизводителей эпохи социализма. Она пользовалась заслуженной популярностью и в государствах Восточной Европы, и в промышленно развитых странах Запада.**

## Смена поколений

После окончания Второй мировой войны завод Škoda в городе Млада-Болеслав, несмотря на значительные разрушения, быстро восстановил производство предвоенной модели Škoda Popular. После национализации предприятия объемы выпуска легковых автомобилей Škoda увеличились, а завод переименовали в AZNP Škoda (*Automobilové závody, národní podnik Škoda*) — Автомобильный завод народного предприятия «Шкода».

Поворотным в истории AZNP Škoda стал 1964 год, когда в строй вступил новый завод по производству легковых автомобилей, который расположился возле корпусов, ведущих свою историю со времен марки Laurin & Klement. Новое современное предприятие должно было выпускать все необходимые компоненты для автомобилей, начиная с кузовов и заканчивая двигателями. До ввода в строй Волжского

автомобильного завода обновленный AZNP Škoda оставался самым крупным и прогрессивным предприятием по производству легковых автомобилей в странах социалистического содружества. Здесь организовали выпуск принципиально нового для компании автомобиля Škoda 1000 MB. В отличие от всех предыдущих версий, он был заднемоторным и с несущим кузовом. До этого завод Škoda выпускал автомобили классической компоновки с кузовом на хребтовой раме. Заднемоторный автомобиль во многом создавался с прицелом на экспорт, а значит, с учетом требований зарубежных рынков. Собственная сырьевая база у Чехословакии крайне ограниченная, и экспорт автомобилей должен был покрывать расходы на импорт сырья. В целом ожидания от этой модели оправдались — Škoda 1000 MB хорошо продавалась за рубежом. Но к концу 60-х годов многие страны ужесточили требования по

безопасности, и автомобиль уже не вписывался в эти нормы, да и внешние формы Škoda 1000 MB, спроектированные по моде начала 60-х годов, стали стремительно устаревать. Кроме того, сказывался износ штампового оборудования, что затрудняло качественную сборку автомобилей: обеспечивать необходимые зазоры между кузовными панелями становилось все сложнее.

Проектирование следующей модели, которая должна была сменить Škoda 1000 MB, стартовало еще в 1965 году, а ее выпуск планировалось начать в 1969 году. К несчастью, 12 августа 1969 года на автозаводе в городе Млада-Болеслав случился крупный пожар. Однако пострадали в основном старые здания, поскольку пожарные все силы бросили на спасение от огня новых

*Легковой автомобиль Škoda 110 L в исполнении «де люкс» на чехословацкой выставке в Москве*







Заднемоторный легковой автомобиль  
*Škoda 1000 MB*

цехов, где должны были производиться двигатели и кузова модели *Škoda 100*. Запланированный запуск в производство новой модели откладывать не стали — уже в сентябре 1969 года новая *Škoda 100* «вышла в свет».

### Скромная красавица

Инженеры автозавода в Млада-Болеславе создали скромный на вид автомобиль со строгими линиями кузова. Но именно за счет этого «сотка» выглядела стильно и самобытно. Новая *Škoda* моментально распознавалась в потоке машин, что очень важно для имиджа автомобиля.

*Škoda 100* внешне воспринималась как совершенно новая модель, хотя на самом деле это была глубоко модернизированная «старушка» *Škoda 1000 MB*. Весь силовой каркас кузова от старой модели был сохранен, да и агрегатная часть осталась практически без изменений. Переработке подверглись лишь внешние кузовные панели и интерьер салона.

Двигатель по-прежнему стоял сзади — на это указывали большие воздухозаборники, расположенные в задних крыльях, и отсутствие решетки радиатора спереди. И хотя считалось, что заднемоторные автомобили «доживают свой век», у заднемоторной компоновки были свои преимущества — к примеру, возможность более удобного и компактного размещения

силового агрегата, объединенного в одно целое с трансмиссией. Многие компании, такие как *Volkswagen*, *Fiat*, *Renault*, ранее выпускавшие машины с задним приводом, стали от него отказываться и переходить на переднеприводные. *Škoda* сделала свой выбор в пользу заднемоторного автомобиля совсем недавно, и перестраивать завод под выпуск переднеприводных моделей никто бы не стал. В компании решили пока ничего кардинально не менять и идти эволюционным, а не революционным путем. *Škoda 100* комплектовались тем же четырехцилиндровым рядным мотором объемом 988 см<sup>3</sup>, что и *Škoda 1000 MB*. Кстати, округленный рабочий объем двигателя (без одного нуля) давал число «100» в наименовании автомобиля — *Škoda 100*. Этот мотор считался современным, к тому же его блок цилиндров отливался из легкого алюминиевого сплава под давлением: завод *Škoda* одним из первых в Европе освоил эту технологию еще в 1964 году. Правда, головка блока по-прежнему изготавливалась из чугуна. Обычно моторостроительные компании поступали наоборот — блок чугунный, а головка алюминиевая. Двигатель оборудовался карбюратором чешской марки *Jikov* и развивал мощность 48 л.с. На все модификации устанавливалась

***Škoda 100* внешне воспринималась как совершенно новая модель, хотя на самом деле это была глубоко модернизированная «старушка» *Škoda 1000 MB*. Весь силовой каркас кузова от старой модели был сохранен, да и агрегатная часть осталась практически без изменений. Переработке подверглись лишь внешние кузовные панели и интерьер салона.**





Автомобиль Škoda 100 первых лет выпуска. Хорошо видна эмблема компании на переднем крыле, закрывающая горловину бензобака

четырёхступенчатая, полностью синхронизированная коробка передач с рычагом управления, расположенным на полу. В отличие от многих заднемоторных автомобилей, Škoda имели водяное, а не воздушное охлаждение. Такое решение позволило уменьшить шум от двигателя (на «воздушниках» специфичным источником шума часто становится вентилятор, нагоняющий воздух для охлаждения) и улучшить его температурный режим. Но совсем избавиться от перегрева не удалось: радиатор системы охлаждения двигателя располагался в моторном отсеке и при движении на малых скоростях ему не всегда хватало набегающего потока воздуха. Зато водяная система охлаждения позволяла без проблем организовать отопление салона.

Обновленные седаны Škoda оснащались независимой пружинной подвеской, что положительно сказывалось на их управляемости и устойчивости на дороге. Передняя подвеска имела стабилизатор поперечной



обслуживание многочисленных (одиннадцати) точек смазки не гарантировало избавление от неприятных стуков и скрипов в подвеске. Каждые 7–10 тыс. км передняя подвеска Škoda 1000 MB требовала переборки. Обновленная подвеска «сотки» имела только четыре места смазки (подвесной подшипник на поперечных рычагах), к тому же ее ресурс увеличили до 100 тыс. км, что доказали не только дорожные испытания,

прогрессивным решением. Современные саморегулирующиеся дисковые тормозные механизмы производились в чешском городе Яблонец-над-Нисой по лицензии британской компании Dunlop. Они были спроектированы таким образом, что на замену тормозных колодок требовалось не более одной минуты. Задние тормоза оставались колодочными, барабанного типа, прежней конструкции.

## В отличие от многих заднемоторных автомобилей, Škoda имели водяное, а не воздушное охлаждение

устойчивости. Конструкция передней подвески была доработана. Дело в том, что передняя подвеска Škoda 1000 MB вызывала справедливые нарекания потребителей, поскольку требовала постоянного внимания и ухода. Но даже регулярное

но и реальная эксплуатация. Серьезные изменения коснулись и тормозной системы автомобиля — она стала двухконтурной. На передних колесах были установлены дисковые тормозные механизмы, что по тем временам считалось

При модернизации автомобиля особое внимание уделили удобству управления и безопасности. На Škoda 100 появилась регулируемая подсветка комбинации приборов, а «дворники» работали в четырех режимах. Škoda 100 стала первым легковым автомобилем в мире, который получил такие многоступенчатые стеклоочистители. Поскольку требования безопасности к автомобилям в некоторых европейских странах постоянно ужесточались, в конструкцию Škoda приходилось вносить соответствующие изменения. Так, почти сразу установили травмобезопасную рулевую колонку, которая при аварии складывалась на 12 см, чтобы не травмировать водителя. Сначала такими колонками оснащались автомобили, экспортировавшиеся в Швецию, где требования по безопасности были выше общеевропейских, а с 1971 года их



В Москве встречались Škoda 100 в основном с дипломатическими номерами. Они обслуживали консульства и торговые представительства социалистических стран





Автомобиль Škoda 110 LS в роли такси в Польше

стали устанавливать на все без исключения модели Škoda.

С этого же года на всех моделях применили новую систему сигнализации для тормозов, которая должна была извещать водителя о возможных неисправностях в любом из контуров. Для удобства пассажиров крышка багажника теперь оснащалась автоматической поддержкой, а внутреннее зеркало заднего вида стало антибликовым,

с ночным режимом вождения. Все эти обновления сегодня вызывают снисходительную улыбку, но в начале 70-х годов это были инновационные и практичные решения, существенно облегчавшие эксплуатацию автомобиля.

С 1972 года на задней стойке салона появились вытяжные решетки вентиляции. На машинах 1973 года изменили систему подачи воздуха в салон: по углам приборной

панели появились два воздуховода для водителя и пассажира, которые ранее не были предусмотрены. В интерьере стали использовать новые обивочные материалы. Одновременно несколько изменился и внешний вид автомобиля: эмблема на передней панели переместилась из центра на левую сторону, а наружные дверные ручки по соображениям безопасности сделали утопленными.

В начальный период производства Škoda 100 горловина топливного бака пряталась на правом переднем крыле под декоративной накладкой с эмблемой завода, как у предыдущей модели Škoda 1000 MB. На машинах более поздних выпусков в том же самом месте сделали обычный откидывающийся лючок.

Особым шиком на Škoda 100 считались спрятанные в передний бампер указатели поворотов, но они оказались непрактичными: даже при самых незначительных ударах в металлический бампер их стекла тут же разлетались.



Автомобили семейства Škoda 100 до сих пор можно встретить на дорогах Восточной Европы



Варианты «де люкс» всегда помечались соответствующей табличкой на передке автомобиля

## Люксовые варианты

Одновременно со стандартной версией Škoda 100 в 1969 году в производство были запущены модификации Škoda 100 L — «де люкс», вариант с улучшенной отделкой, и Škoda 110 L — улучшенный вариант «де люкс» с более мощным (53 л.с.) двигателем увеличенного рабочего объема (1107 см<sup>3</sup>). Эта разновидность мотора досталась Škoda 110 L по наследству от предыдущего семейства автомобилей Škoda, где была предусмотрена аналогичная «заряженная» модификация Škoda 1100 MBX. С более мощным двигателем Škoda 110 L разгонялась до 100 км/ч за 20 с против 24 с у базовой версии.

Отличить машины с улучшенной отделкой «де люкс» внешне можно было по дополнительным накладкам на порогах кузова и воздухозаборниках двигателя и декоративным колпакам колес с дополнительным ободком-вставкой. Люксовые машины

Автомобиль Škoda 110 L со всеми признаками «де люкса»: накладки на пороги, колпаки колес с декоративными вставками, новые передние сиденья анатомической формы и т.д.



оснащались новыми передними сиденьями анатомической формы, более богатой стала отделка дверных карт, на полу появились специальные коврики. Все это сделало версию «де люкс» тяжелее на 15 кг. Во второй половине 1971 года автомобильный завод Škoda расширил ассортимент выпускаемых легковых автомобилей за счет новой модели Škoda 110 LS — «супер де люкс». Она была создана на базе отлично себя зарекомендовавшего автомобиля

Škoda 110 L и предназначалась для требовательных водителей, предпочитавших более динамичные автомобили с эксклюзивной отделкой кузова. Двигатель этой машины, заимствованный от спортивного купе Škoda 110R, развивал 62 л.с. при 5500 об/мин. Он позволял поддерживать на автомагистралях высокую скорость движения, а на городских улицах использовать лучшую приемистость автомобиля.

Продолжение на стр. 10







ŠKODA 100









Легковой автомобиль Škoda 100 в Словакии. Рядом видна более поздняя модель Škoda 120

Более мощный мотор, работавший с большей нагрузкой и на более высоких оборотах, требовал охлаждения смазки двигателя, поэтому на Škoda 110 LS в систему смазки

на спортивных автомобилях той же марки и вполне оправдала себя даже в тропиках. Автомобили Škoda 110 LS внешне имеют одну приметную отличительную черту — дополнительные спортивные галогенные фары, встроенные в передок. По ним модификация распознается безошибоч-

электрическим опрыскивателем ветрового стекла с бачком емкостью 2 л и двухтональным электрическим сигналом типа «фанфары».

Škoda 110 LS поставлялись только на радиальных шинах марки Barum, которые выпускались в Чехословакии по лицензии

## На автомобилях Škoda 100 особым шиком считались спрятанные в передний бампер указатели поворотов

был включен масляный радиатор, установленный в воздухозаборном пространстве радиатора системы охлаждения двигателя. Такая компоновка была проверена

но. Кроме того, эти машины оснащались двумя наружными зеркалами заднего вида (на остальные модели штатно устанавливалось только зеркало со стороны водителя),

итальянского концерна *Pirelli & C.* Эти шины пользовались такой репутацией, что некоторые западноевропейские автомобильные заводы комплектовали ими свои дорожные и спортивные машины.

В 1976 году на смену Škoda 100 пришли новые заднемоторные Škoda 105 и Škoda 120, поэтому с производства сначала были сняты «заряженные» версии Škoda 110 L и Škoda 110 LS, а в следующем году конвейер покинули оставшиеся модификации семейства — Škoda 100 и Škoda 100 L.

Всего с 1969 по 1977 год с конвейера завода сошли 1 079 708 автомобилей семейства Škoda 100. Это была первая модель Škoda, выпущенная тиражом более одного миллиона экземпляров.

Производство автомобилей семейства Škoda 100

Модель	Годы выпуска	Объем и мощность двигателя	Количество экземпляров
Škoda 100	1969–1977	1,0 л, 48 л.с.	602 020
Škoda 100 L	1969–1977	1,0 л, 48 л.с.	217 767
Škoda 110 L	1969–1976	1,1 л, 53 л.с.	219 864
Škoda 110 LS	1971–1976	1,1 л, 62 л.с.	40 057
Škoda 110 R	1970–1980	1,1 л, 62 л.с.	56 902
Škoda 120 S	1971–1974	1,2 л, 120 л.с.	100
Škoda 130 RS	1977–1982	1,3 л, 130 л.с.	65





## Спортивные достижения

Завод Škoda регулярно участвовал со своими машинами в спортивных соревнованиях. Спортивные модели выпускались на предприятии в городе Квасины небольшими сериями и оборудовались более мощными двигателями, что позволяло гонщикам занимать призовые места.

В 1970 году на старт ралли вышли Škoda 100L Rallye A2 с двигателями того же объема, что и на серийных автомобилях — 988 см<sup>3</sup>. Škoda 100L Rallye A2 служили хорошей базой для начинающих спортсменов. Все детали этих машин были тщательно отобраны, а некоторые даже подвергнуты рентгену, чтобы выявить скрытые дефекты.

Двигатель серьезно доработали: изменили впускные и выпускные патрубки, установили полнопоточный масляный фильтр и масляный радиатор в воздухозаборнике радиатора системы охлаждения. При максимальной доработке (степень сжатия до 12:1, сдвоенные карбюраторы Weber, измененная выпускная система) с двигателя можно было снять 90 л.с. при 7500 об/мин, что позволяло спортивной



машине при минимальной собственной массе 750 кг разгоняться до скорости 190 км/ч. При этом версия автомобиля для кольцевых гонок с двигателем со степенью сжатия 12:1 развивала еще большую мощность — 95 л.с.

Раллийный автомобиль Škoda 100L Rallye A2 на выставке в СССР

На старте спортивные версии Škoda 120S, подготовленные для кольцевых гонок, рядом с автомобилями Lada







Кроме двигателя специальной сборки, на машину ставилось сцепление с более мощными пружинами, а подвеска усиливалась и оснащалась амортизаторами *Koni*. Изменился и интерьер салона. Над приборной доской дополнительно устанавливался очень точный тахометр со шкалой, градуированной до 8000 об/мин, стрелочные датчики давления масла в двигателе и указатель его температуры. Непременным атрибутом спортивной машины был руль диаметром 36 см с кожаным ободом. Передние сиденья анатомической формы формировались из стекловолокна и обивались тканью. За дополнительную плату на машину могли установить 60-литровый топливный бак, боковые оргстекла, каркас

безопасности, а также усилить кузов и изготовить некоторые его элементы из алюминия для снижения массы автомобиля. Чуть позже появилась модель *Škoda 110 L Rallye* с похожими доработками, но двигателем увеличенного объема. Он развивал мощность уже до 100 л.с. С таким «движком» машина разгонялась до 200 км/ч, а «сотни» достигала за 9,6 с.

В 1971 году была создана *Škoda 120S Rallye*. По индексу можно догадаться, что рабочий объем цилиндров у нее был увеличен до 1,2 л (1173 см<sup>3</sup>). Чтобы обеспечить нормальное охлаждение такого форсированного двигателя, пришлось радиатор системы охлаждения выносить вперед и устанавливать в нижней части передка.

*Škoda 120S Rallye* неплохо выступали в чемпионатах мира и Европы в классе до 1300 см<sup>3</sup> и добивались успеха в международных соревнованиях — во многом благодаря норвежскому гонщику Джону Хаугланду (*John Haugland*), который одержал победу в своем классе в двух крупных ралли — австрийском *Alpine* и *Tour d'Europe*.

### Достойный конкурент

Благодаря удачной концепции и качеству изготовления, автомобили *Škoda* были способны на равных конкурировать с изделиями других европейских заводов. По масштабам экспорта в капиталистические страны *Škoda* занимали первое место среди всех автомобилей, выпускавшихся в государствах социалистического содружества. Они довольно активно поставлялись в ФРГ, Великобританию, Швецию, Францию, Нидерланды и даже Новую Зеландию. В социалистических странах они присутствовали, пожалуй, везде, кроме Советского Союза. В 60-е годы наша страна окончательно отказалась от импорта легковых автомобилей *Škoda* (ранее они в небольших количествах все-таки поставлялись в СССР), но интерес к ним не угасал. Достаточно сказать, что

**В 60-е годы наша страна окончательно отказалась от импорта легковых автомобилей Škoda (ранее они в небольших количествах все-таки поставлялись в СССР), но интерес к ним не угасал. Достаточно сказать, что первым импортным автомобилем, который прошел тест-драйв в журнале «За рулем» в 1973 году, стала Škoda 110 R.**



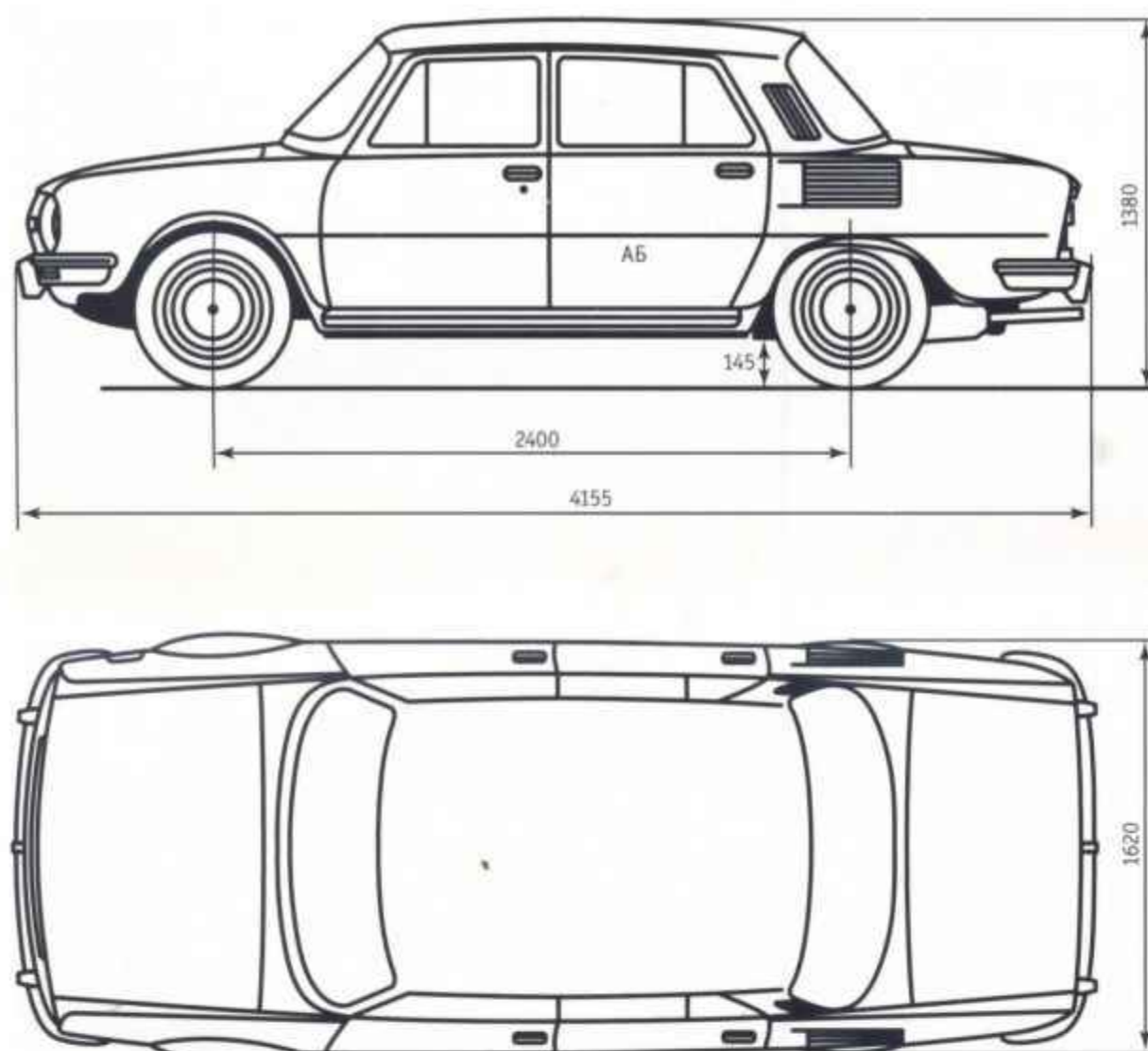


Схема автомобиля Škoda 100

Технические характеристики Škoda 100	
Число мест	4-5
Максимальная скорость при полной нагрузке	128 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	8 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	28,6 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	5,90-15
Топливный бак	30 л
Масса, кг	
снаряженная	820

#### Подвеска передняя

независимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

#### Подвеска задняя

независимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

#### Тормоза

рабочие — дисковые на передних колесах, барабанные на задних  
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

#### Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная

#### Двигатель

карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, с водяным охлаждением

Диаметр цилиндра, мм	68
Ход поршня, мм	68
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	988
Степень сжатия	8,3

#### Максимальная мощность

48 л.с. при 4750 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

74 Нм при 3000 об/мин

первым импортным автомобилем, который прошел тест-драйв в журнале «За рулем» в 1973 году, стала Škoda 110 R. А на соревнованиях по автоспорту чехословацкая команда регулярно приезжала к нам со своими автомобилями, и все желающие могли изучить конструкцию этих необычных машин.

Škoda 100 была настолько популярна, что ее даже использовали в качестве основы для выпуска мелкосерийных моделей автомобилей. Так, в Бельгии на базе Škoda 100 выпускались открытые пляжные машины типа багги — Škoda V.F. Buggy, а в Италии — аналогичные Škoda Kirby.

Автомобиль Škoda 100 в Польше







В семействе Škoda 100 особняком стояли автомобили с двухдверным кузовом «купе». Они выпускались относительно небольшими тиражами на заводе Škoda в городе Квасины. Там производилась сварка и окраска кузовов, а агрегаты для окончательной сборки, включая двигатели, поступали с головного завода из Млада-Болеслава. Стандартным автомобилем в этом семействе считалось купе Škoda 110 R, на базе которого изготавливались спортивные Škoda 130 RS, Škoda 80 RS и Škoda 200 RS с двигателями объемом от 1,3 до 2,0 л.

### Škoda 110 R

Škoda 110 R с кузовом «купе 2+2» — единственный автомобиль такого плана, серийно выпускавшийся в социалистических странах в 70-х годах. Несмотря на родственную связь с седанами Škoda 100, его кузов разительно отличался подчеркнуто спортивными формами. Внешне он даже чем-то походил на более дорогие и престижные автомобили Porsche, что, безусловно, добавляло ему очков. До сих пор считается, что Škoda 110 R — один из самых красивых автомобилей этой чешской марки. На Škoda 110 R устанавливался четырехцилиндровый бензиновый двигатель с объемом цилиндров 1107 см<sup>3</sup> и мощностью 62 л.с. Позже этим же силовым агрегатом оснащали седан в варианте «де люкс супер» — Škoda 110 LS. Поскольку кузов Škoda 110 R имел меньшее аэродинамическое сопротивление, чем кузов четырехдверных автомобилей Škoda, его максимальная скорость была

выше — 145 км/ч. А до «сотни» купе разгонялось за 18,5 с.

Внутреннее убранство Škoda 110 R несколько превосходило оснащение седанов: новая панель приборов «под дерево» с круглыми «спортивными» циферблатами, включая тахометр, ковшеобразные

сиденья, руль спортивного типа, приемник. Со временем на модель Škoda 110 R стали устанавливать дополнительные галогенные фары, встроенные прямо в передок машины, как на седанах Škoda 110 LS. Модификация Škoda 110 R с кузовом «купе» выпускалась до 1980 года.







### Škoda 180 RS/Škoda 200 RS

Автомобили *Škoda 180 RS/Škoda 200 RS* изначально создавались как стенд для отработки решений при создании спортивных машин на базе купе *Škoda 110 R*. По сравнению со стандартным купе у них заметно уменьшилась высота, в том числе и самого кузова, и одновременно увеличилась колея колес за счет удлинения рычагов переднего моста и промежуточной рулевой тяги. Колеса спереди и сзади были разного размера: 7.00-13 и 10.00-13 соответственно. На автомобиль могли устанавливаться два типа экспериментальных двигателей марки *Škoda*: объемом 1771 см<sup>3</sup> и мощностью 154 л.с. (*Škoda 180 RS*) и объемом 1997 см<sup>3</sup> и мощностью 163 л.с. (*Škoda 200 RS*). Машина весила 805 кг и развивала скорость до 200–210 км/ч.

Три автомобиля этого типа, подготовленные в период 1973–1974 годов, так и остались прототипами, хотя это была очень серьезная заявка — при желании они могли бы бросить вызов самым именитым маркам в соревнованиях уровня чемпионатов мира и Европы. Но они не были омологированы в *FIA*, так как требовалось построить серию. Зато *Škoda 180 RS/Škoda 200 RS* выходили на трассы ралли Кубка дружбы, который проводился в социалистических странах, но как прототипы, то есть вне официального зачета. Благодаря проекту *Škoda 200 RS* в дальнейшем появилась очень успешная модель *Škoda 130 RS*, которая принесла марке ощутимые дивиденды.



### Škoda 130 RS

В 1974 году автомобильный завод *Škoda* подготовил автомобиль *Škoda 130 RS*. В целом он сохранял компоновку серийной модели с кузовом «купе», но объем двигателя был доведен до 1295 см<sup>3</sup>, причем головка блока цилиндров, как у модели *Škoda 120 R*, позволяла использовать специальные карбюраторы. Мощность такого мотора на раллийных машинах достигала 115–120 л.с., а на автомобилях для шоссейно-кольцевых гонок — 135 л.с. При этом максимальная скорость модели *Škoda 130 RS* в модификации для кольцевых

гонок превышала 200 км/ч. Коробка передач была четырехступенчатой или пятиступенчатой, конструкции *Škoda*.

Радиатор системы охлаждения двигателя на *Škoda 130 RS* устанавливался спереди, по примеру модели *Škoda 120 R*, что экономило часть крутящего момента двигателя за счет исключения привода мощного нагнетающего вентилятора.

Передние, задние крылья и капот моторного отсека изготавливали из стеклопластика, а крылья сделали несколько раздутыми, чтобы перекрыть более широкие колеса. В задних крыльях исчезли воздухозаборники — они оказались ненужными, остались только небольшие узкие отверстия для вентиляции. На крышку моторного отсека устанавливался спойлер, перед которым располагались отверстия для отвода горячего воздуха от двигателя. Спереди, в нижней части кузова, также устанавливался небольшой спойлер, способствовавший созданию прижимной силы и, как следствие, лучшей управляемости машины. Внутреннее оснащение салона *Škoda 130 RS* соответствовало спортивному назначению автомобиля и в целом повторяло оснащение *Škoda 120 R*.

Спортивную модель *Škoda 130 RS* ждал успех: на этом автомобиле в 1977 году на ралли Монте-Карло чешские экипажи *Blahna Václav/Hlávka Lubislav* и *Zapadlo Miloslav/Motal Jiří* заняли два первых места в группе A/2, а в 1978 году на ралли «Акрополис» первое место в группе завоевал чешский экипаж *Zapadlo Miloslav/Motal Jiří*, опередивший советский экипаж Стасис Брундза/Арвидас Гирдаускас на *Lada 1600*.





# Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на [deagoshop.ru](https://deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### ГАЗ-3110 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI