

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 99,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 200

СССР
И СОЦСТРАН



ŠKODA 110 R

СПОРТИВНОЕ КУПЕ
ЭЛЕГАНТНЫЙ И ТЕМПЕРАМЕНТНЫЙ
ТЕСТ-ДРАЙВ ДЛИННОЮ В ГОД

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №200, 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: О. С. Кравцова

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

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 Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

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»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 449 руб.
Розничная цена: 99,99 грн,
8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 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, 11 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
11 (верх): © hdmrmaps.com;
с. 3, 5 (верх), 7, 12: © The Corporate Historical
Archive of ŠKODA AUTO;
стр. 4, 5 (низ), 6, 10, 11 (низ), 14–15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Редакция благодарит

Владимира Новоселова
за предоставленные фотографии,
а также **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 26.10.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В социалистических странах автомобили с кузовом «купе» считались бесполезной роскошью: для перевозки пассажиров и грузов они приспособлены плохо, зато их нарочитая «спортивность» и экстравагантность вызвали ненужное «брожение в умах».

С намеком на Porsche

Спортивных автомобилей или машин «со спортивным духом» в государствах народной демократии выпускалось крайне мало — массово, пожалуй, только в Чехословакии. Зато они пользовались хорошим спросом в западных странах. В расчете на экспорт и дополнительную валютную выручку в Чехословакии продолжали разрабатывать и выпускать подобные автомобили: *Škoda Felicia*, *Škoda 1000 MBX*, *Škoda 110 R* и *Škoda Garde*, которая в экспортных версиях иногда называется *Škoda Rapid*.

Все эти модели были созданы на базе обычных седанов и отличались от них в основном только кузовом оригинальной формы и иногда форсированными моторами. При этом вся остальная механика

оставалась, как правило, без изменений. В этом небольшом модельном ряду самым популярным было спортивное купе *Škoda 110 R*. Широкой публике эту машину впервые продемонстрировали 9 сентября 1970 года на Международной выставке технологий в Брно, хотя первые прототипы увидели свет еще в 1968 году — правда, они несколько отличались внешне от будущих серийных автомобилей.

«Эрка», как называли эту машину сами чехи, была создана на базе четырехдверного седана *Škoda 110* с задним расположением двигателя. Но с седаном у купе общей была только передняя часть, до ветрового стекла, а дальше кузов был полностью оригинальным. Крыша *Škoda 110 R*, по сравнению с седаном, была опущена на 4 см, а стойки ветрового стекла имели

намного больший наклон. В сочетании с покатым задком все это выглядело довольно оригинально: форма получилась запоминающейся, чем-то схожей с более дорогими и престижными автомобилями *Porsche*. Даже визуально машина выглядела намного длиннее базового седана, хотя на самом деле купе и седан имели одинаковую длину — 4155 мм.

Объемы выпуска этой модели были изначально небольшими, поэтому ее производство было организовано не на главном конвейере автомобильного завода *AZNP Škoda* (*Automobilové závody, národní podnik Škoda* — Автомобильный завод народного предприятия «Шкода») в Млада-Болеславе,

Легковой автомобиль *Škoda 110 R*
с кузовом «купе»



Крыша Škoda 110 R, по сравнению с седаном, была опущена на 4 см, а стойки ветрового стекла имели намного больший наклон. В сочетании с покатым задком все это выглядело довольно оригинально: форма получилась запоминающейся, чем-то схожей с более дорогими и престижными автомобилями Porsche.

а на филиале в Квасинах. Здесь производилась сварка и окраска оригинальных кузовов и дальнейшая сборка машин, а агрегаты для них, включая двигатели, поступали с головного завода из Млада-Болеслава.

стекло на дверях, тонких стоек кузова и хромированных накладок вокруг ветрового и заднего стекла. Очень широкие, длиной больше метра двери автомобиля открывались на угол 60°,

сидеть на заднем общем сиденье, больше похожим на скамью, взрослый человек мог только с опущенной вперед головой — ему элементарно не хватало высоты салона из-за расположенного очень низко заднего стекла. Сзади с комфортом могли разместиться разве что дети или собака. Именно поэтому пассажироместимость купе была определена формулой «2+2» (два взрослых места и два детских).

Это не считалось серьезным недостатком, поскольку купе все-таки рассчитано на двух человек. На это обстоятельство намекали и полноценные, удобные ковшеобразные передние сиденья Škoda 110 R, имевшие большой диапазон регулировки

Двигатель на Škoda 110 R ставился точно такой же, как на «суперлюксовый» седан Škoda 110 LS

Впечатление легкости двухдверного кузова «купе» Škoda 110 R, создававшееся благодаря большой площади остекления, усиливалось за счет отсутствия рамок

Базовая модель — заднемоторный четырехдверный седан Škoda 110

обеспечивая удобную посадку водителя и пассажира на передние сиденья. А вот протиснуться на задний диван было намного сложнее, хотя спинки передних сидений откидывались вперед — нормальному проходу мешала низкая покатая крыша в задней части автомобиля. К тому же

«взад-вперед» (до 17 см). Единственным минусом этих сидений, пожалуй, являлось отсутствие штатных подголовников — к моменту появления машины их применение еще не было обязательным. Зато обязательными стали ремни безопасности: на передних сиденьях они стояли уже





с завода, а на задних были предусмотрены места крепления для дополнительной установки ремней владельцем машины. Основной багажник находился под передним капотом, а дополнительное место для багажа предусматривалось за откидной спинкой заднего сиденья. Когда в машине ехали двое, багаж можно было расположить за спинками передних сидений на дополнительных «детских» местах. Запасное колесо и домкрат находились спереди, под откидным полом переднего багажного отсека. Инструментальный ящик предусматривался под задним левым сиденьем, здесь же рядом размещалась аккумуляторная батарея. Было много новшеств, не характерных для автомобилей Škoda предыдущих моделей. Так, передний багажный отсек стал освещаться лампочкой, включавшейся при открывании крышки багажника, а в самом багажном отсеке устанавливался электрический опрыскиватель ветрового стекла. В углах дверей расположились красные светящиеся огни, информировавшие других водителей о том, что двери открыты. В начале 70-х годов такую опцию

имели, как правило, только автомобили большого класса или малолитражки в исполнении «люкс». Кроме того, стояночные огни Škoda 110 R можно было включить и одновременно с двух сторон, и отдельно с каждой стороны для экономии энергии аккумулятора. Для этого запирали рулевое управление и включали соответствующий указатель поворота. Внутреннее оснащение Škoda 110 R несколько превосходило оснащение седанов.

Автомобиль Škoda 110 R первых лет выпуска

На купе ставилась совершенно иная приборная панель с круглыми «спортивными» циферблатами приборов, включая довольно редкий тогда тахометр, и двухспицевый «спортивный» руль непривычно маленького диаметра (36 см вместо стандартных 40 см). Кроме того, на машинах первых серий приборная панель с мягким губчатым окладом в центральной части



Автомобиль Škoda 110 R поздних лет выпуска



Легковые автомобили Škoda 110 R с чешскими номерами иногда встречались в Москве

отделялась накладками «под дерево». Все вместе смотрелось очень стильно и вполне соответствовало духу автомобиля. В какой-то момент водителю могло показаться, что он действительно управляет дорогой спортивной моделью.

Увы, это было обманчивое впечатление: максимальная паспортная скорость купе была несколько выше, чем у седана (140 км/ч против 125 км/ч), но поддерживать эту скорость в течение длительного времени было невозможно из-за недостаточно мощного мотора.

Двигатель на Škoda 110 R ставился точно такой же, как на «суперлюксовый» седан Škoda 110 LS. По сравнению с базовым мотором объемом 1,1 л, «спортивный» имел несколько большую мощность (62 л.с. против 53 л.с.) за счет иной системы впуска и выпуска, двухдиффузорного карбюратора и увеличенной до 9,5 степени сжатия. Естественно, такой мотор был более чувствителен к октановому числу топлива — ему требовался бензин с числом не менее 96. Кроме того, двигатель оборудовался дополнительным радиатором

системы смазки для охлаждения масла и полнопоточным масляным фильтром. Но даже такой мотор для Škoda 110 R был недостаточно мощным. До «сотни» машина разгонялась за 18,5–19 сек — это было чуть лучше, чем у советских «Жигулей», и вряд ли могло считаться впечатляющим результатом для модели, претендующей на «спортивность». Во многом такой «вялый» разгон был связан с тем, что двухдверное спортивное купе получилось на 80 кг тяжелее семейного четырехдверного седана Škoda 100. Выигрывало купе

только за счет более совершенной аэродинамической формы кузова. По общему мнению, был бы двигатель мощнее всего на 10 л.с., и характер Škoda 110 R заметно изменился бы в лучшую сторону. С таким двигателем купе уже смогло бы на равных конкурировать с аналогичными европейскими автомобилями.

Спорные моменты

Заднее расположение двигателя на Škoda 110 R одновременно было и достоинством, и недостатком автомобиля.



На Škoda 110 R обращают на себя внимание оригинальные колпаки колес



С одной стороны, урчание мотора за спиной водителя и пассажира подчеркивало эксклюзивность автомобиля, его отличие от остальных машин в потоке. И снова возникали приятные ассоциации с *Porsche*. С другой стороны, у заднемоторных автомобилей управляемость и устойчивость на дороге имели свою специфику. У *Škoda 110 R* с полной нагрузкой 57% массы автомобиля приходится на заднюю ось, а с неполной и того больше. Такие машины склонны к сносу задней оси в поворотах, они не любят сильных порывов бокового ветра. Значит, если действительно хочешь насладиться скоростной заднемоторной машиной, надо иметь соответствующие навыки управления. Чтобы упростить управление *Škoda 110 R* и «усмирить норов» резвого заднемоторного автомобиля, производитель рекомендовал неопытным водителям держать давле-

Заднемоторная компоновка наложила свой отпечаток и на внешний вид автомобиля. Так, на задних крыльях *Škoda 110 R*, прямо над задним колесом, расположились большие карманы воздухозаборников системы охлаждения двигателя, которые вызывали и до сих пор вызывают немало споров.

и до сих пор вызывают немало споров. Несмотря на то что машина имеет водяное, а не воздушное охлаждение двигателя, он все равно нуждается в большом притоке охлаждающего воздуха. Правда, непосредственно на охлаждение двигателя работал только левый воздухозаборник кузова — именно с этой стороны под капотом расположен радиатор системы охлаждения. А вот правый воздухозаборник сделан

машины — их дизайнеры замаскировали под дополнительную блестящую накладку, расположенную под задними горизонтальными фонарями. Салон вентилировался потоком свежего воздуха, поступающего от воздухозаборника, расположенного на передней части автомобиля перед ветровым стеклом, с правой стороны кузова. А в салоне для этого предусматривались специальные

Заднее расположение двигателя на *Škoda 110 R* было и достоинством, и недостатком автомобиля

ние в задних колесах на уровне 1,8 кг/см², а в передних — 1,4 кг/см². Заднемоторная компоновка наложила свой отпечаток и на внешний вид автомобиля. Так, на задних крыльях *Škoda 110 R*, прямо над задним колесом, расположились большие карманы воздухозаборников системы охлаждения двигателя, которые вызывали

больше для симметрии, так как он служил всего лишь для нагнетания в салон нагретого от двигателя горячего воздуха — то есть для обогревателя, которому такой большой приток воздуха ни к чему. Для выпуска воздуха из моторного отсека предназначались дополнительные вентиляционные прорези в панели задка

выпускные сопла на приборном щитке. Интенсивность поступающего воздуха регулировалась рычажком, находящимся на центральной консоли приборной панели. Кроме того, для дополнительной вентиляции салона можно было использовать опускаемые стекла в дверях автомобиля

Продолжение на стр. 10

Прекрасно отреставрированный автомобиль Škoda 110 R из собрания заводского музея





ŠKODA 110 R



До начала 1973 года Škoda 110 R имели две передние круглые фары, но многие водители жаловались на недостаточную освещенность дороги при пользовании дальним светом фар, поэтому позже установили дополнительные галогеновые фары дальнего света, встроенные прямо в передок машины точно так же, как на «люксовых» седанах Škoda 110 LS.

запотевало, а то и обмерзало, полностью перекрывая водителю обзор назад. Оно нуждалось в дополнительном обогреве, который не был предусмотрен.

Постепенное обновление

Заливной патрубков топливного бака до августа 1971 года прятался под декоративной эмблемой на переднем правом крыле автомобиля (как на предыдущей модели Škoda 1000 MB), так как сам бак находится в передней части машины под нишей для запасного колеса. При этом декоративная пробка с заводским знаком открывалась дистанционно, с помощью троса, рычаг управления которым находится в салоне перед правым передним сиденьем. Позже горловина бензобака перекочевала под обычный лючок, расположенный в том же месте, на правом переднем крыле. Требования Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН), предъявляемые к оснащению автомобилей, постоянно ужесточались — это делалось с целью повышения безопасности движения. Чехословакия, как член организации, была вынуждена следовать ее рекомендациям, ведь от этого зависели продажи автомобилей за рубеж. Поэтому в 1971 году были внесены

и поворотные форточки задних окон. Вентиляция салона осуществлялась и с помощью отопителя — для этого отключали теплообменник (закрывали краник) и включали нагнетающий вентилятор. Как и любой другой автомобиль, Škoda 110 R имела свои недостатки. Как ни странно, больше всего претензий предъявляли к эргономике рабочего места водителя. Если крупные циферблаты тахометра и спидометра водитель со своего места видел очень хорошо, то показания трех маленьких указателей (уровня топлива, температуры охлаждающей жидкости

и давления масла), расположенных в центре приборной панели, читались уже с большим трудом. Недостатком считалась и неудобная установка пепельницы (важный атрибут оснащения автомобилей тех лет). Она была расположена в самом низу центрального выступа приборной панели, чуть выше рычага переключения передач, установленного здесь же на полу, и в открытом виде мешала водителю переключать передачи. Нарекания вызывало и слишком наклоненное заднее стекло автомобиля — если на заднюю полку под ним положить какие-нибудь предметы, они отражались в стекле, мешая обзору назад через салонное зеркало заднего вида. В холодное время года заднее стекло нещадно

Сохранившиеся экземпляры Škoda 110 R с успехом участвуют в ретро-ралли





изменения в схему сигнализации тормозной системы, которая отныне извещала водителя световым сигналом о возможных неисправностях в любом из контуров (тормозная система автомобиля изначально была выполнена двухконтурной). Примерно с этого же времени на все автомобили Škoda стали устанавливать безопасную рулевую колонку телескопической конструкции, которая складывалась на 12 см, смягчая последствия аварии для водителя.

До начала 1973 года автомобили Škoda 110 R имели две передние круглые фары, но многие водители жаловались на недостаточную освещенность дороги при пользовании дальним светом фар, поэтому позже установили дополнительные галогеновые фары дальнего света, встроенные прямо в передок машины точно так же, как на «люксовых» седанах Škoda 110 LS.

В 1976 году на ярмарке в Брно на стенде автомобилей Škoda одновременно с премьерой новой базовой модели Škoda 105/120 демонстрировался модернизированный автомобиль Škoda 110 R

в исполнении «1977». В его конструкцию были внесены некоторые изменения. Так, под передним бампером появился спойлер, увеличивающий сцепление передних колес с дорогой при движении на высоких скоростях. В топливной системе применили новый топливный насос Jikov MF и карбюратор Jikov 32 EDSRA, заимствованные у машин новой серии Škoda 105/120, что несколько повысило экономичность автомобиля. Изменилась и отделка

салона — в частности, отказались от отделки передней панели вставками «под дерево». Примерно в это же время изменили и передаточное число главной передачи с 1:4,44 до 1:4,22.

С августа по декабрь 1980 года выпускалась слегка обновленная модель Škoda 110 R, которая наконец-то начала оснащаться электрическим подогревом заднего стекла. На модернизированную машину стали устанавливать новые колеса



Наследник с кузовом «купе» — Škoda Garde/Rapid



Škoda 110 R в экспозиции ŠKODA Auto Museum в Млада-Болеславе

меньшего размера (165SR-13 вместо прежних 155SR-14).

С 1982 года на заводе AZNP в Квасинах вместо *Škoda 110 R* начали выпускать модель *Škoda Garde/Rapid* с очень похожим кузовом «купе», которую рынок принял вполне благосклонно. Однако до сих пор *Škoda 110 R* считается одним из самых красивых и ярких автомобилей этой чешской марки. Всего в течение десяти лет было изготовлено 56 902 автомобиля *Škoda 110 R* в различных вариантах исполнения. Это не так много, если сравнить с количеством аналогичных автомобилей, выпущенных за это же время в западных

странах. Удивительно другое: хотя много машин уходило на экспорт, за пределы бывшей Чехословакии, достаточно большое количество экземпляров сохранилось до наших дней в Чехии и Словакии. Возможно, это объясняется тем, что у себя на родине у автомобилей *Škoda 110 R* с самого начала было множество преданных поклонников: купе выделялись в общей массе безликих седанов, да и стоили намного дороже, поэтому те, кто решался их приобрести, делали это осознанно и старались сохранить свои автомобили в хорошем техническом состоянии как можно дольше.

Журналистский тест-драйв

Интересно, что *Škoda 110 R* стала первым импортным автомобилем, который испытали сотрудники советского журнала «За рулем». Оранжевое купе *Škoda 110 R* находилось в распоряжении редакции весь 1972 год. За это время машина прошла более 30 тыс. км по дорогам Советского Союза. Экипаж журнала даже выступил на *Škoda 110 R* в седьмом «Интерпресс-ралли» по Закарпатья, где занял пятое место в классе.



Автомобиль с редко встречающимся кузовом «купе» и яркой окраской привлекал внимание. Иной раз на стоянках его окружала такая плотная толпа любопытных, что протиснуться к машине было просто невозможно.

Серьезных поломок во время длительного тест-драйва не было, но некоторые мелочи явно раздражали журналистов. Вот цитата из № 11 журнала «За рулем» за 1972 год, где была опубликована большая статья по итогам теста: «Больше всего нам досаждал привод дроссельной заслонки карбюратора. Пять раз (четырежды у педали и один раз у карбюратора) обрывалась связывающая их стальная проволока-тяга. Это, конечно, легко устранимый, но неприятный дефект. Однажды, для разнообразия, лопнула

сварка, соединяющая саму педаль дросселя с осью».

Тем не менее, вердикт наших журналистов, не избалованных иномарками, оказался вполне благожелательным. Сразу было видно, что машина испытателям очень понравилась и им было жаль с ней

расставаться: «В целом «Шкода 110Р» оставляет впечатление «темпераментной» и комфортабельной машины с ярко выраженным спортивным характером. Она отличается хорошей устойчивостью и управляемостью, элегантным внешним видом».

Новая «люксовая» модификация Škoda 105 GL имела такое же оснащение кузова, как и роскошная Škoda 120 GLS. Эти модели внешне заметно отличались от всех остальных машин семейства: они получили новую решетку радиатора, дополнительные накладки по бокам кузова, черные бамперы спереди и сзади, горизонтальные задние фонари, обогреваемые задние стекла и т.д.

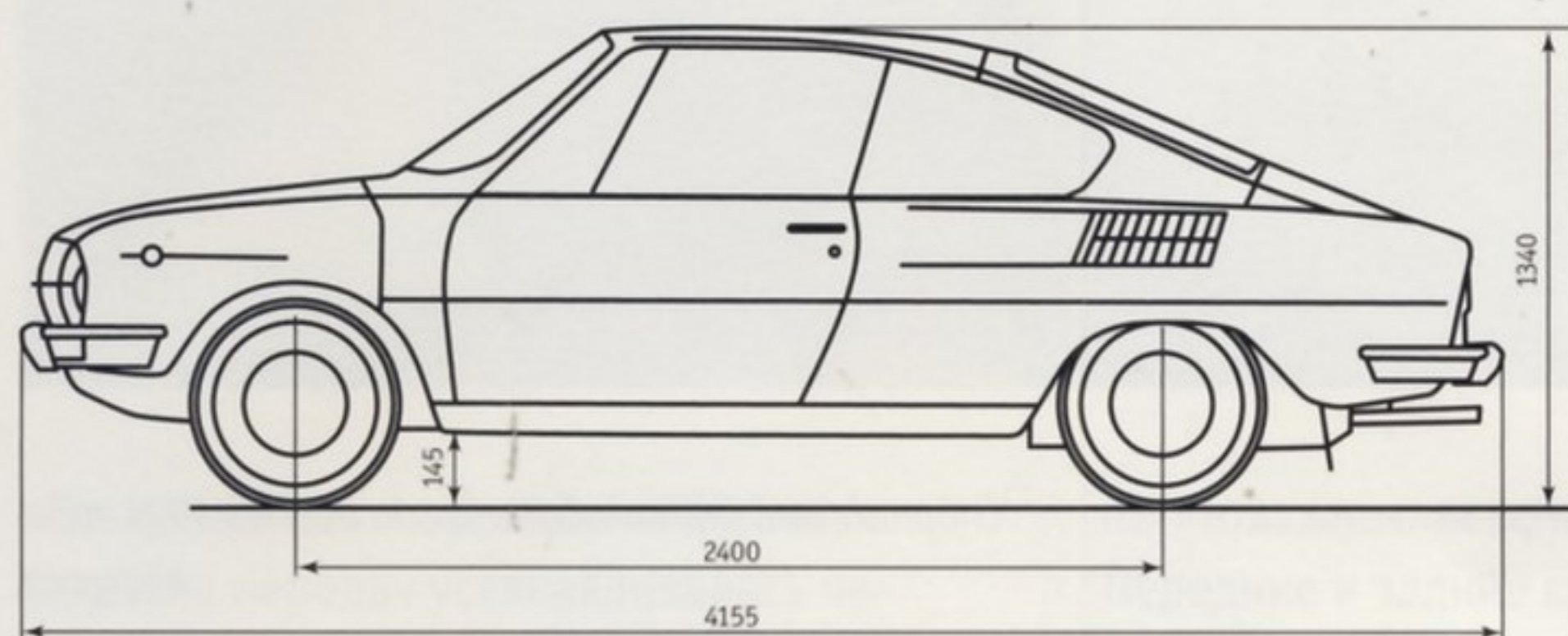


Схема автомобиля Škoda 110 R

Технические характеристики Škoda 110 R

Число мест	2+2
Максимальная скорость при полной нагрузке	145 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	8,5 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	18,5 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	155SR-14
Топливный бак	30 л

Масса, кг

снаряженная	880
-------------	-----

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	72
Ход поршня, мм	68
Рабочий объем, см ³	1107
Степень сжатия	9,5

Максимальная мощность

62 л.с. при 5500 об/мин

Максимальный крутящий момент

8,8 кгм при 3500 об/мин

Стандартным автомобилем в этом семействе считалось купе Škoda 110 R, доступное всем желающим. На его базе изготавливались спортивные версии, предназначенные уже исключительно для спортивных соревнований или испытаний в условиях повышенных нагрузок новых узлов и агрегатов легковых автомобилей Škoda.

Škoda 180 RS/Škoda 200 RS

Эти автомобили изначально задумывались как стенд для отработки решений при создании спортивных машин на базе купе Škoda 110 R. По отношению к стандартному купе у них была занижена высота, в том числе и самого кузова. На автомобиль могли устанавливаться два типа экспериментальных двигателей марки Škoda: объемом 1771 см³ и мощностью 154 л.с. (Škoda 180 RS), а также объемом 1997 см³ и мощностью 163 л.с. (Škoda 200 RS) с двумя горизонтальными сдвоенными карбюраторами «Вебер», распределительным валом в головке цилиндров и приводимым зубчатым ремнем.

Машина оснащена трубчатым каркасом, приваренным к несущему основанию кузова и играющим роль силового элемента. Радиатор системы охлаждения двигателя перенесен вперед для лучшего охлаждения набегающими потоками воздуха.

По сравнению с купе, была увеличена колея колес (спереди на 138 мм, сзади на 119 мм) за счет удлинения рычагов переднего моста и промежуточной рулевой тяги. Колеса из магниевых сплавов спереди и сзади стояли разной ширины: 7.00-13 и 10.00-13 соответственно.



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. Но это была очень серьезная заявка — такие машины могли бы бросить вызов самым именитым маркам в соревнованиях уровня чемпионатов Европы и мира. Но они не были омологированы

Спортивный автомобиль Škoda 200 RS 1974 года выпуска

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 завод Škoda подготовил автомобиль Škoda 130 RS. В целом он сохранял компоновку серийной модели с кузовом «купе», но объем двигателя был доведен до 1295 см³, 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 машинах для шоссейно-кольцевых гонок — 135 л.с. При этом максимальная скорость модели Škoda 130 RS в модификации для



Škoda 200 RS в ряду других спортивных автомобилей в ŠKODA Auto Museum



кольцевых гонок превышала 200 км/ч. Коробка передач устанавливалась четырехступенчатая или пятиступенчатая, конструкции Škoda. Радиатор системы охлаждения двигателя на Škoda 130 RS монтировался спереди, по примеру модели Škoda 120 R, что экономило часть крутящего момента двигателя, необходимого для привода мощного

нагнетающего вентилятора. Передние и задние крылья и капот моторного отсека делали из стеклопластика, а крылья получили несколько раздутый вид, чтобы перекрыть более широкие колеса. Естественно, в задних крыльях исчезли воздухозаборники, остались только небольшие узкие отверстия для вентиляции. На крышку моторного отсека

Автомобили Škoda 130 RS во время ралли «Русская зима» (1977 год)

устанавливался спойлер, перед которым располагались отверстия для отвода горячего воздуха от двигателя. Спереди, в нижней части кузова, также устанавливался небольшой спойлер, способствующий созданию прижимной силы на высоких скоростях и лучшей управляемости автомобиля.

В целом спортивная модель Škoda 130 RS оказалась очень успешной: на этом автомобиле в 1977 году на ралли Монте-Карло чешские экипажи Václav Blahna/Lubislav Hlávka и Miloslav Zapadlo/Jiří Motal заняли два высших места в группе A/2, а в 1978 году на ралли «Акрополис» первое место в группе занял чешский экипаж Miloslav Zapadlo/Jiří Motal, опередив советских гонщиков Стасиса Брундзу и Арвидаса Гирдаускаса на Lada 1600.



Автомобиль Škoda 130 RS Monte Carlo в заводском музее

Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



LADA LIMUSINA

DeAGOSTINI