

František Jakubec

# 8. SERIÁL ŠKODA

Ahoj ministranti, v dnešním čísle se dostáváme k letům 1980–1990, kdy se ve Škodovce (přesněji řečeno v AZNP – Automobilové závody, národní podnik) vyráběly modely, které měla velká část obyvatel naší republiky a dokonce 12 let po ukončení výroby (roku 2002) to byl podle statistik registrovaných vozidel nejpočetněji zastoupený typ osobního automobilu na našich silnicích :-).

ANO! Vážení přátelé, stojíme před automobily řady 742. Že ji neznáte? A když vám napovím: Škoda 105, Škoda 120 – už se vám vybavují ty krásné škodovky, ve kterých ještě před nějakým tím pátkem jezdil ne jeden řidič? (Mám kolegu v práci, který s jednou stále jezdí a nemůže si ji vynachválit. :-)) Výroba těchto vozidel (dnes už skoro můžeme říci veteránů :-)) probíhala od srpna roku 1976 až do roku 1990.

typ Škody	počet vyrobených kusů
105	839 811
120	1 068 189
125	50 041
130	49 749
135	6 603
136	5 857
celkem	2 020 250



Škoda 110 R

Jako první se objevily vozy s označením 105 a 120. Číslo označovalo objem motoru, protože slabší verze měla objem 1046 ccm a silnější 1174 ccm. Dále se objevily verze Škoda 125, 130, 138 a 136 a z nich byly následně odvozovány různé další typy (např. 105 S, 105 L, 120 GL..., písmena označovala stupeň výbavy auta, např. Standard, de Luxe, Grand de Luxe atd.). Počet vyrobených aut a vybrané technické údaje najdete v příložených tabulkách (pro porovnání jsem připojil údaje Škody Octavie druhé generace).

Zajímavou verzí byla Škoda Garde a Škoda Rapid. Tyhle dvě škody určitě rozeznáte od ostatních zejména kvůli zkosené zadní části auta a také díky tomu, že nemají čtvery dveře, ale pouze dvoje. Byly navrženy jako sportovní kupé. Vyráběly se také v několika verzích v letech 1981–1990 a bylo jich vyrobeno 44 634 kusů.

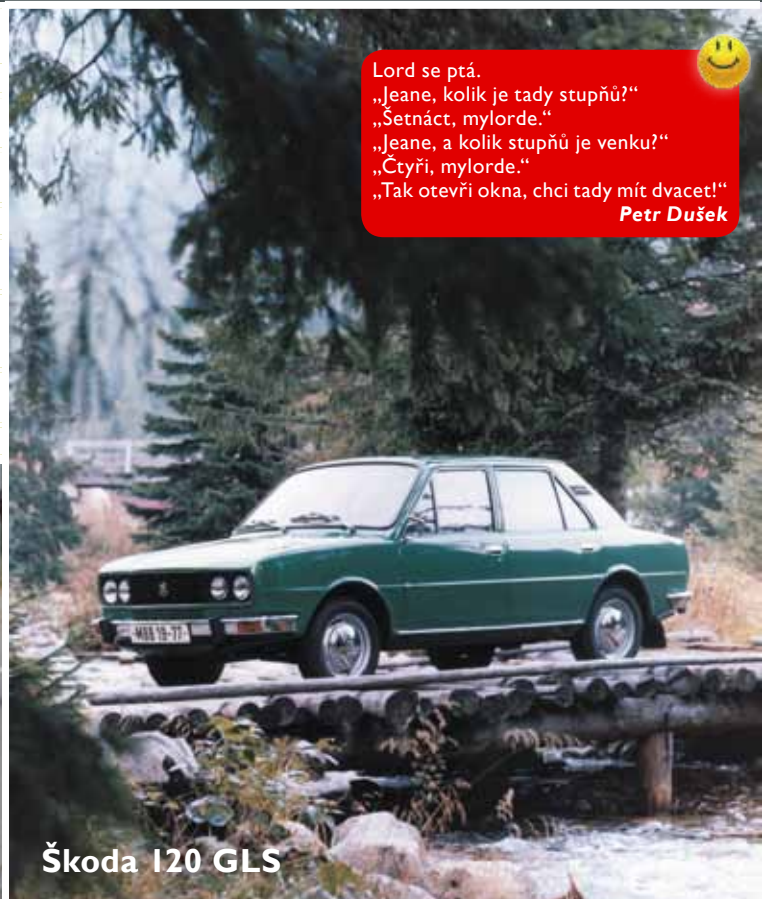
Zajímavostí je mezi těmito škodovkami mnoho, nicméně dvě jsou podle mě nejzajímavější :-). Škoda 105 SP (speciál – servisní) – byla určena pro komunální služby. Byla skoro stejná jako Škoda 105 S, ale mís-

to zadních sedaček měla rovnou podlahu s kotevními úchyty a pevnou mezistěnu za opěradlem řidiče a spolujezdce. Bylo jich však vyrobeno malé množství.

Další zajímavostí je Škoda Furgonet. Byly vyrobeny pouze 3 kusy jako prototypy a šlo o dodávkový automobil (dnes bychom řekli pick-up). Předek vypadal stejně jako škodovka, bylo tam místo pro řidiče a spolujezdce a zbytek tvořila „skříň“. Raritou je, že motor byl stále vzadu, takže zabíral trochu místa v kufru :-).

Foto: škoda auto

	105	120	130	OCTAVIA II. generace (1,4 MPI)
vyráběno	1976–1987	1976–1990	1984–1988	2004–2009
objem motoru(ccm)	1046	1174	1289	1390
výkon	33,1 kW při 4800 ot./min	36,7 kW při 4200 ot./min (slabší verze)	43 kW při 5000 ot./min	59 kW při 5000 ot./min
max. rychlost (km/h)	130	140 (slabší verze)	150	170
spotřeba (l/100km)	6,3–9,5	6,4–9,7 (slabší verze)	5,8–8,9	5,1–8,5
rozměry (délka × šířka × výška) mm	4200 × 1610 × 1400 (od r. '83)	4160 × 1595 × 1400 (do roku 1983)	4200 × 1610 × 1400	4572 × 1769 × 1462
váha (kg)	dle typu 855–915	dle typu 855–915	dle typu 855–890	1245 (pohotovostní)
zrychlení (0–100 km)	24 s	20 s (slabší verze)	17 s	14,3 s



Škoda 120 GLS

Lord se ptá.  
„Jeane, kolik je tady stupňů?“  
„Setnáct, mylord.“  
„Jeane, a kolik stupňů je venku?“  
„Čtyři, mylord.“  
„Tak otevři okna, chci tady mít dvacet!“  
Petr Dušek

Škoda 130 LR

