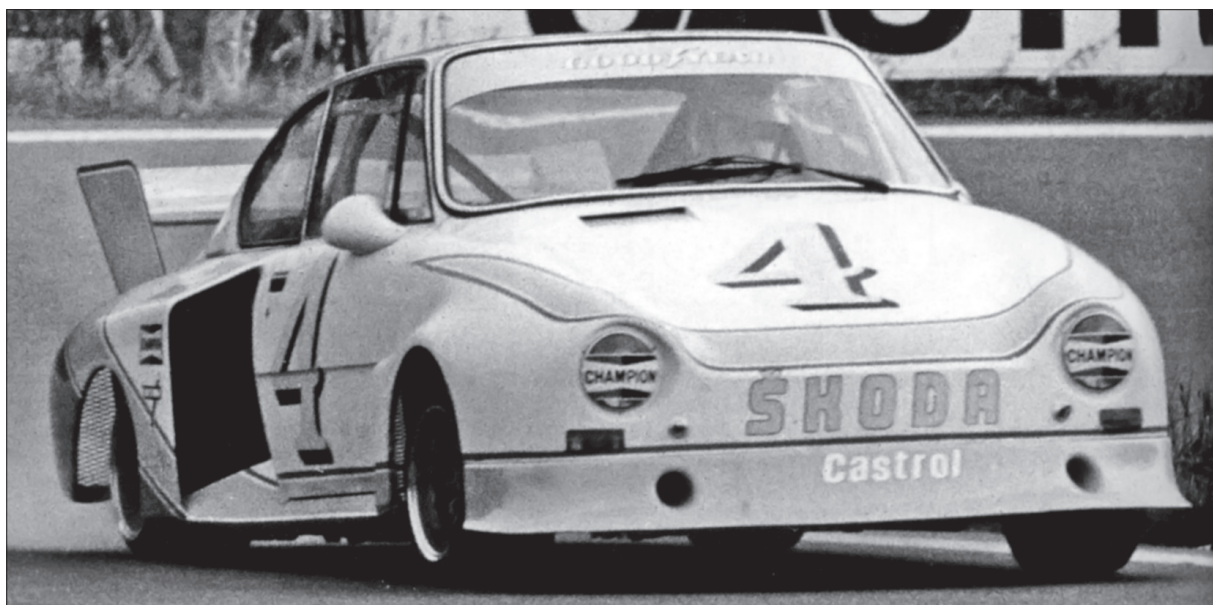
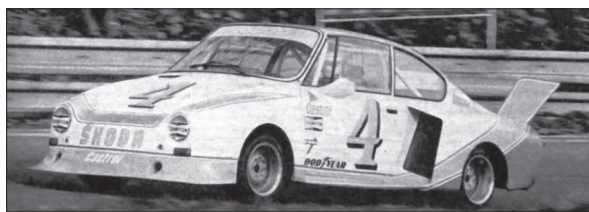
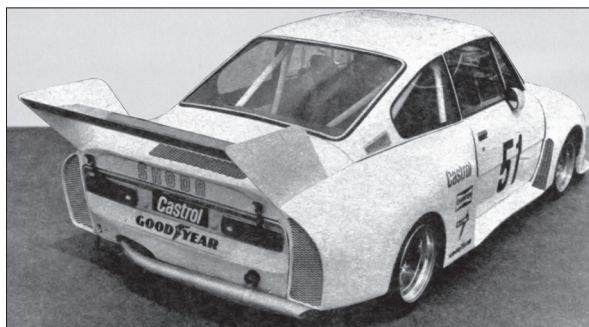


Nedokončená evoluce

Už rok po představení Škody 130 RS, v roce 1977, byly zahájeny práce na speciálu, který by v budoucnu tehdy ještě novou stotřicítku nahradil, a současně se hledaly cesty jak využít konstrukčního potenciálu úspěšného vozu i v dalších třídách podle tehdejších předpisů FIA.

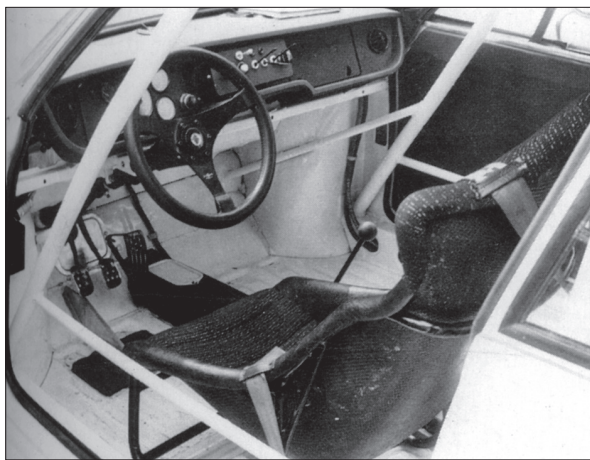
V roce 1978 tak přišel na svět speciál Škoda typ 738, jehož hlavním určením byly závody na okružích a do vrchu ve skupině A5, ale především sloužil mladoboleslavským vývojářům k ověření nového uspořádání i tvaru karoserie. Od původního okruhového provedení Škoda 130 RS se lišil jinak tvarovanou přední s několika variantami řešení tvaru předního spoileru, velkými vstupy na bocích vozu



Okruhový speciál Škoda typ 738 z roku 1978 se nedočkal úspěchů Škody 130 RS, která posloužila jako základ jeho stavby.



Škoda typ 738 byla znatelně širší než původní Škoda 130 RS.



Interiér Škody typ 738



Škoda typ 738 ve firemním muzeu

pro přívod vzduchu k rozdělenému chladiči, který se přestěhoval z přídele do mohutných zadních blatníků ve stylu Porsche 935, a s neméně mohutným zadním křídlem, které nahradilo charakteristicky tvarovanou záď stotřicítek.

Rozdělení chladiče do obou blatníků umožnilo ještě více snížit příď vozu s novým tvarem kapoty zavazadlového prostoru. Kromě úprav na karoserii byl přepracován rovněž podvozek s tlumiči značky Koni a zadní náprava dostala podobně jako soutěžní stotřicítka skupiny A5, se kterou startovala posádka Milan Zapadlo – Ing. Jiří Motal, kotoučové brzdy.

Z počátku sloužil k jeho pohonu motor o objemu 1771 cm³, s rozměry vrtání a zdvihu 87 × 74,5 mm, stupněm komprese 11 a výkonem 113 kW (154 k) při 6250 ot/min, který byl později nahrazen celohlínikovým dvoulitrem s rozvodem ventilů OHC.

Během vývoje byl zkoušen také prototypový motor Škoda typ 737 konstruovaný Ing. Musalem o objemu 1589 cm³, se šestnáctiventilovou hlavou válců a rozvodem 2×OHC, který dával výkon 137 kW (186 k) při 8500 ot/min. 710 kg vážící automobil se poprvé postavil na start skupiny B6 do 2000 cm³ v srpnu roku 1978 na okruhu v Mostě s veteránem Jaroslavem Bobkem za volantem, a přestože si v tréninku nevedl nijak špatně a mezi plackami normálně startujícími v závodech Intersérie obsadil čtvrté místo, v samotném závodě musel odstoupit pro poruchu mazání z třetího místa za dvěma vedoucími spidery Lola.

Škoda 130 RS se objevila i v roce 1979 v závodech do vrchu v Záskaří u Liberce, který byl posledním závodem do vrchu sezóny 1979. Prototyp řízený O. Horským dojel na třetím místě celkové klasifikace.

Škoda typ 739

Automobilem, o kterém se reálně uvažovalo jako o nástupci Škody 130 RS, byl prototyp nesoucí označení Škoda typ 739. Jeho vývoj byl zahájen v roce 1977 a kromě prototypových dílen v Mladé Boleslavi se na něm podílel také pobočný závod

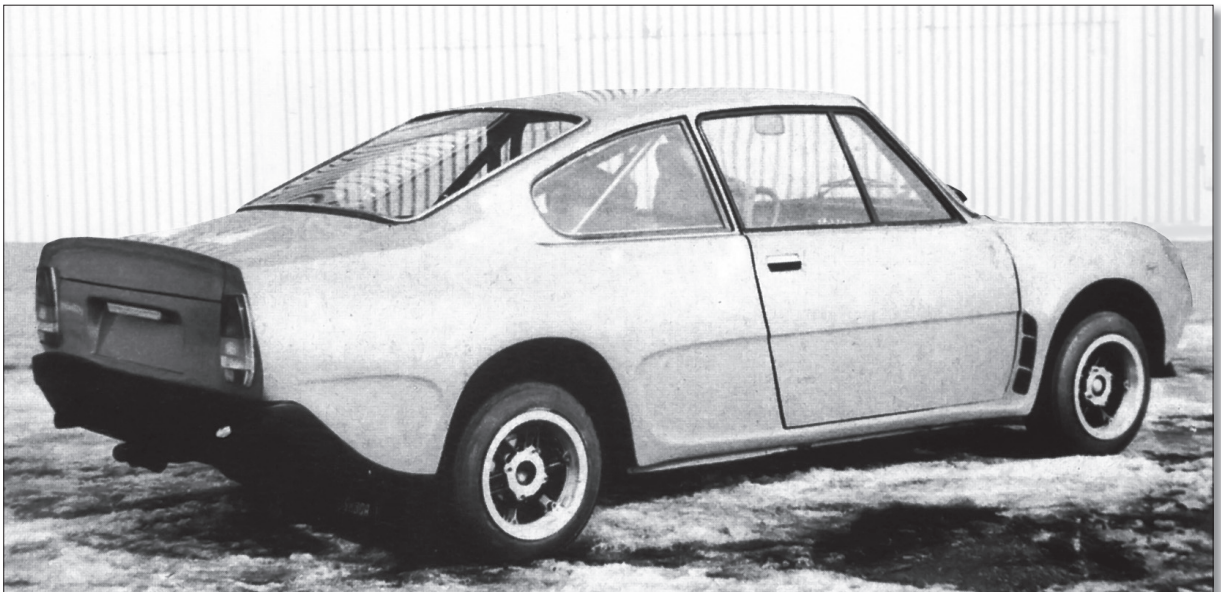
AZNP v Kvasinách, Ústav pro výzkum motorových vozidel, Výzkumný a zkušební letecký ústav v Letňanech a Autobrzdý, n. p. v Jablonci. Hlavním úkolem vývoje byla aerodynamická optimalizace karoserie, tak aby bylo možné dosáhnout minimálního součinitele čelního odporu vzduchu při současném zamezení nadlehčování přídě vozidla vlivem vztlakových sil. Právě touto vlastností prosluly téměř všechny vozy řady 718/722, Škodu 130 RS nevyjímaje. Nová karoserie byla vyrobena s přihlédnutím k výsledkům aerodynamických měření na modelu v měřítku 1:5, prováděných v aerodynamickém tunelu letňanského VZLU, přičemž základem se stala střední část nosného skeletu včetně dveří a ochranného rámu stotřicítky.

Nově tvarovaná přední část vozu byla vcelku odklopná směrem dopředu kolem čepu před předními koly a světlomety byly zakryty zaoblenými kryty z plexiskla. Při zkouškách se však ukázalo, že právě tyto aerodynamicky výhodné kryty způsobovaly nepříjemné odrazy světla, a proto bylo pro další vozy uvažováno o použití výklopných světlometů. Přídavné světlomety byly zakomponovány do přídě



Škoda typ 739 byla evolucí Škody 130 RS pro osmdesátá léta minulého století

po stranách vstupu vzduchu ke chladiči, který byl převzat ze sériových škodovek řady 105/120. Ohřátý vzduch byl od chladiče odváděn podobně jako u stotřicítky otvorem v kapotě, pod kterou bylo v téměř svislé poloze umístěno náhradní kolo a za ním



Škoda typ 739 původní Škodu 110 R coupé už připomínala jen střední část karoserie.

palivová nádrž s plnicím otvorem vedle mřížky pro vstup vzduchu k topení před čelním sklem.

Nová byla také zád vozidla, která byla v porovnání se stotřicítkou vyšší, a původní stotřicítkové kapsy pro vzduch na blatnících byly nahrazeny vstupy za zadními bočními okny. Zadní plocha kapoty byla podobně jako u stotřicítky vytvarována do zvýšené odtahové hrany a zadní světlíky byly identické se světlíky prvního sériových škodovek řady 105/120.

Úpravy byly kupodivu prováděny i na motoru, který ač koncepčně zastaralý, stále ještě skýtal dostatek možností k dalším úpravám vedoucím jednak ke zvýšení výkonu, ale i spolehlivosti. Pozornost vývojářů se v tomto případě zaměřila na klikovou hřídel a její ložiska, takže výsledné řešení představovalo vyztužení víka bloku, které tvořilo s pouzdry uložení klikovky jeden celek. Na základě modelové situace zpracované na nejmodernějším dostupném počítači té doby byly změněny také průřezy sacích a výfukových kanálů.

Po úpravách karoserie a zvýšení výkonu motoru nemohl samozřejmě zůstat stranou ani podvozek, takže například přední náprava dostala kotoučové brzdy s vnitřním chlazením a nové čtyřpístové třmeny vyvinuté v jabloneckých Autobrzdách. Různé druhy brzd byly zkoušeny i na zadní nápravě s novým uložením na trojúhelníkových ramenech. Oproti starším stotřicítkám dostala Škoda 739 progresivní pružiny pérování.



Škoda typ 739 jako exponát firemního muzea

Rozvor náprav byl shodný s původní Škodou 130 RS – 2400 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1420/1370 mm, délka karoserie 4100 mm, šířka 1620 mm, výška 1230 mm, hmotnost 784 kg, pohotovostní hmotnost 827,5 kg. Největší rychlost 191 km/hod, zrychlení z 0 na 100 km/hod za 9,25 s, 0–1000 m za 30,7 s. Spotřeba paliva 10 l/100 km.

K podstatnému zlepšení jízdních vlastností došlo po montáži tvrdších pružin s progresivním pérováním, ale málo platné, v roce 1981 změnila FIA předpisy pro stavbu závodních speciálů a prototyp Škoda 739 odešel na odpočinek do depozitáře továrního muzea, aniž by stačil prokázat svoje schopnosti.

Stotřicítky s přeplňovacím motorem

Škodě 130 RS se nápadně podobal Kořínkův „Granát“ Škoda 2000 MI, který však i přes tuto podobnost byl svěbytnou konstrukcí na základě Škody 110 R a od Škody 130 RS se lišil nejenom uložením pohonné jednotky uprostřed vozu, ale třeba i konstrukcí zadní nápravy anebo hodnotami rozchodu kol, vpředu 1470 mm a 1520 mm vzadu. Navíc byl poháněn motorem, který byl shodný s motorem používaným Škodou 180 RS, tedy o objemu 1772 cm³, s ventilovým rozvodem OHC doplněným o vstřikování paliva a turbodmychadlo.

Skutečná Škoda 130 RS s motorem přeplňovacím pomocí turbodmychadla byla postavena v Bratislavských automobilových závodech a za jejím vznikem stáli Ing. Jozef Hrivnák a jezdec Jozef Viskup. Čtyřválcový motor Škoda 130 RS o objemu 1289 cm³ dostal turbodmychadlo KKK K-26 spojené s dvojitým karburátorem Weber 40-DCOE-2. Při nižším stupni komprese 7 měl motor výkon 110 kW (150 k) při 6000 ot/min a křivka točivého momentu vrcholila hodnotou 177 Nm v rozsahu otáček 4000 – 6000 za minutu.

Přeplňovaná stotřicítka ve skupině A5 startovala poprvé v závodě do vrchu Baba u Bratislavy v roce 1981. V první jízdě dosáhla nejlepšího času, ale ve druhé musel Viskup se svým vozem pro poruchu

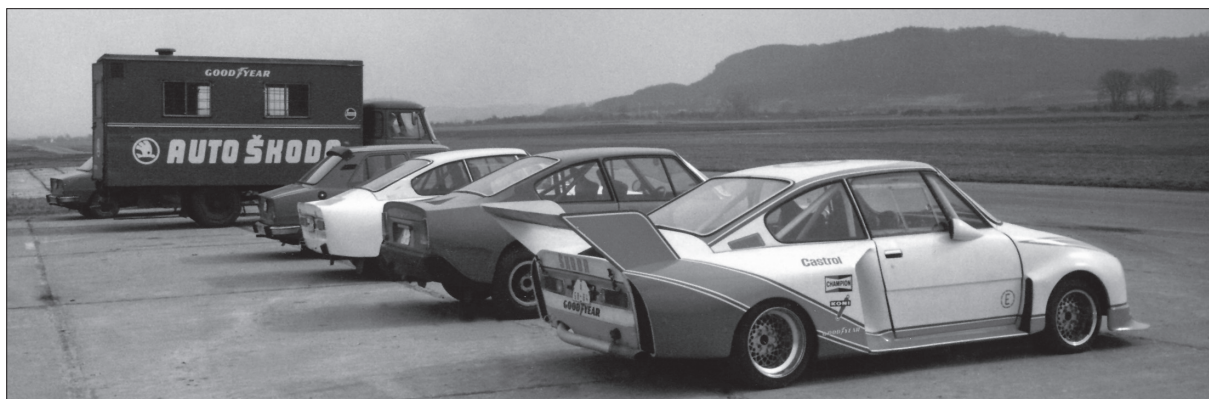
odstoupit. Stejná smůla jej potkala i v následujícím ročníku téhož závodu – motor nasál nečistotu a došlo k poškození turbodmychadla, ale na Ecce Homo už bylo všechno v pořádku a Jozef Viskup s „Turbem“ úspěšně absolvoval celé mistrovství Slovenska v závodech do vrchu.

Přepřítvaný motor byl původně připravován na základě iniciativy tehdejšího ředitele BAZ Ing. Paly, který jej chtěl v roce 1980 použít pro kupé Škoda

Garde v té době v bratislavské továrně vyráběné. Pod jeho kapotu se také skutečně dostal. Od roku 1983 se kupé Škoda Garde v úpravě pro skupinu A5 a poháněné tímto motorem zúčastňovalo až do roku 1984 domácích i zahraničních závodů. V té době už motor dosahoval výkonu 128 kW (174 k) při 7000 ot/min a točivého momentu 178 Nm při 7000 ot/min. Kupé Škoda Garde s ním dosahovalo zrychlení z 0 na 100 km/hod za 5,1 s.

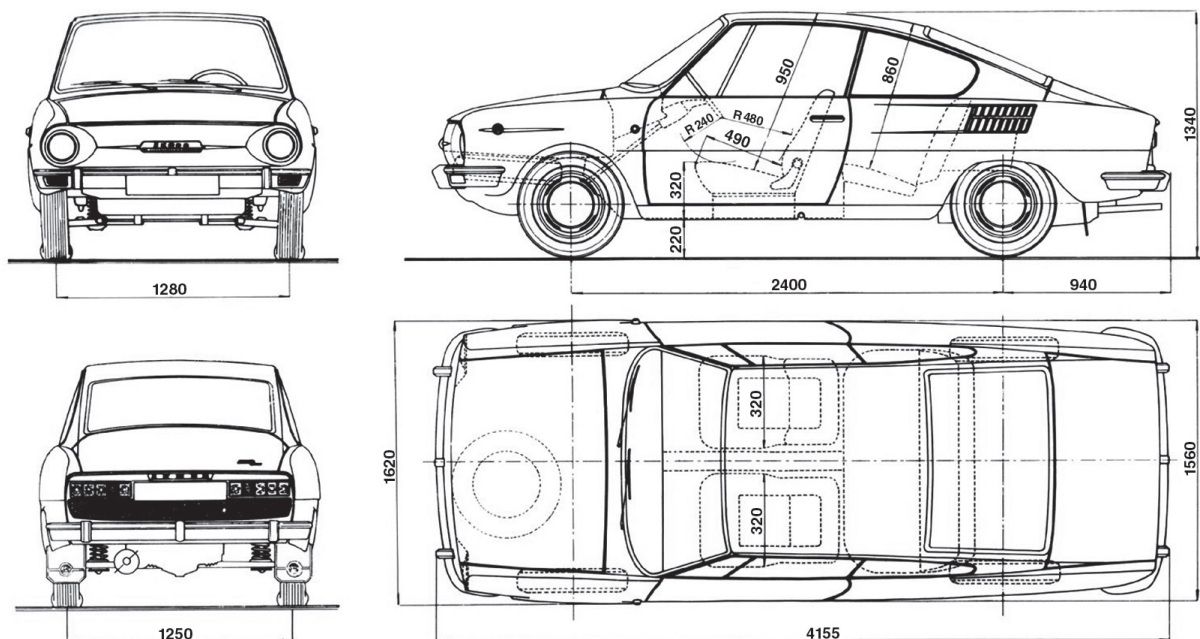


Škoda 130 RS Turbo z roku 1981

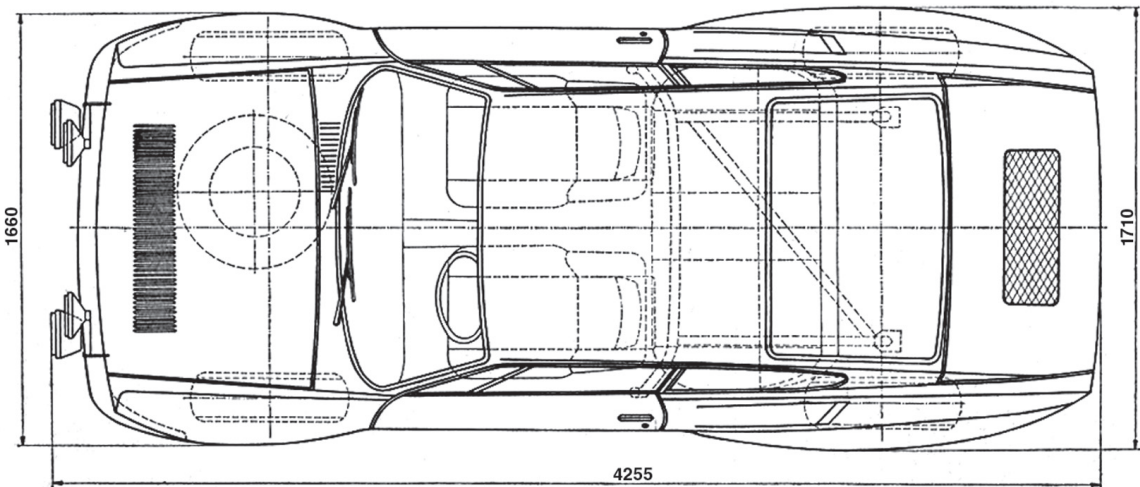
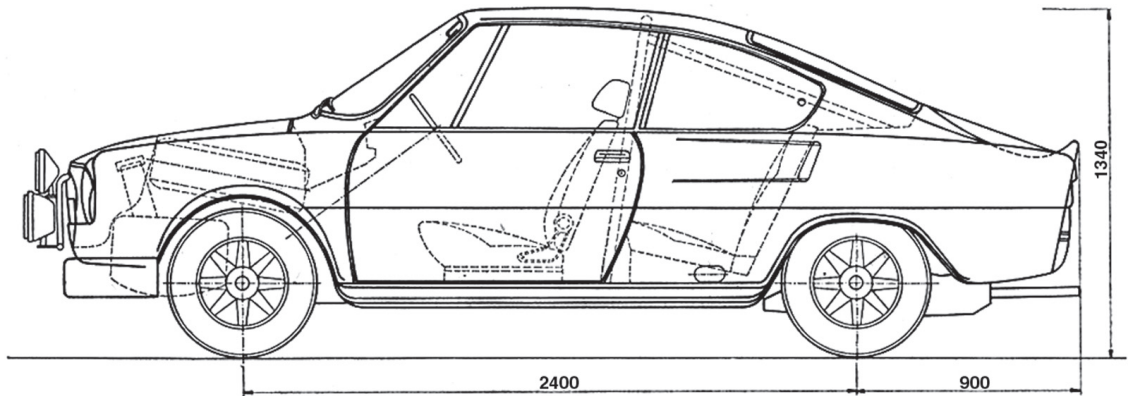


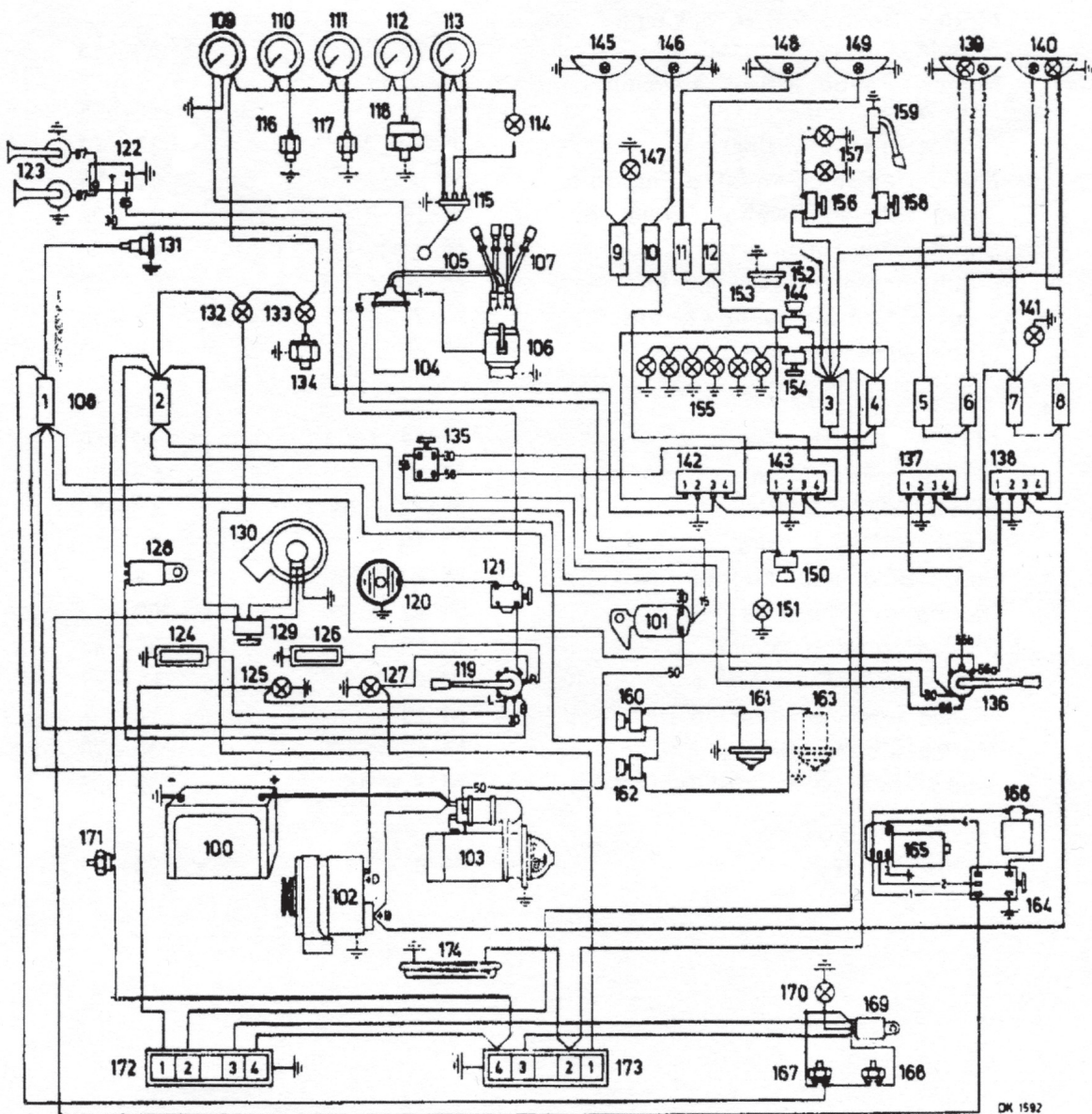
Škoda 130 RS se svými následovníky na letišti v Mnichově Hradišti

Technické parametry vozidel



Porovnání rozměrů Škoda 110 R coupé z roku 1971 (str. 168) a soutěžní verze Škoda 130 RS z roku 1976 (na straně 169)





DK 1592

Schéma elektrického zapojení prodejní verze Škoda 130 RS z roku 1977



Škoda 110 R coupé posádky Hruška – Skalský na Rallye Bohemia 1980



Karel Šimek se Škodou 130 RS na Rallye Bohemia 1981

Technické údaje

Typ vozidla	„Škoda 110 R coupé typ 718K“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu A1“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu A2“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu B5“	„Škoda 180 RS Typ 734“	„Škoda 200 RS Typ 734“
Motor						
Zdvihový objem	1107 cm ³	-	1144 cm ³	-	1771 cm ³	1997 cm ³
Vrtání/zdvih	72x68 mm	-	73,2x68 mm	-	87x74,5 mm	87x84 mm
Stupeň komprese	9,5		10,5	10,5	11	11
Výkon / otáčky	39,7 kW (54 k)/ 4650 ot/min	46,3 kW (63 k)/ 5250 ot/min	53,7 kW (73 k)/ 6250 ot/min	73,6 kW (100 k)/ 7500 ot/min	114 kW (154 k)/ 6200 ot/min	120 kW (163 k)/ 6000 ot/min
Točivý moment	84,3N.m/3500 ot/min	86N.m/3500 ot/min	88,2N.m/5250 ot/min		183 N.m/5000 ot/min	210N.m/5000 ot/min
Karburátor	Jikov 32 DDSR-3159	Jikov 32 DDSR	Weber 28/36DCD	Weber 40 DFI	2xWeber 45 DCOE 2	2xWeber 45 DCOE 2
Spojka	třetí jednokotoučová s talířovou pružinou					
Průměr	180 mm					
Převodovka						
Počet rychlostí	4 vpřed a 1 zpětná				pětistupňová Porsche 915	pětistupňová Porsche 915
Převodové poměry	I-3,8 - II-2,12 - III-1,41 - IV-0,96 zpětný chod - 3,27				I-3,181 II-1,833 III-1,261 IV-0,962 V-0,759 zpětný chod - 3,324	I-3,181 II-1,833 III-1,261 IV-0,962 V-0,759 zpětný chod - 3,324
	-					
Karoserie						
Druh	celokovová, samonosná, uzavřená, dvoudveřová					
Podvozek						
Zadní náprava	hnačí kyvadlová s rozvodkou v bloku s převodovkou				s vlečenými rameny a šikmou osou kývání 22°	
Stálý převod v rozvodovce	4,22				4,429	4,429
Přední náprava	lichoběžníková s nosnou nápravnicí					
Pérování	vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčným torzním stabilizátorem					
Řízení	přímé, šroubem a maticí					
Kola a pneumatiky						
Rozměr ráfku	4 1/2 J x 14		7x13	7x13 až 10x13		
Rozměr pneumatik	155 SR 14	165x14	165x13	185/70x13 215/60x13		
Brzdy						
Nožní - provozní	kapalinová, dvoukruhová, přední kotoučová, zadní bubnová					

„Škoda 130 RS typ 735 prototyp“	„Škoda 130 RS typ 735 okruhová verze“	„Škoda 130 RS typ 735 soutěžní verze“	„Škoda 130 RS typ 735 skupina A5“	„Škoda 130 RS typ 735 prodejní verze“	„Škoda 130 RS typ 738 skupina A5“	„Škoda 130 RS typ 739“
1289 cm ³	1289 cm ³	1289 cm ³	1340 cm ³	1289 cm ³	1589 - 1771- 1997 cm ³	1289 cm ³
75,5x72 mm			-	75,5x72 mm	-	75,5x72mm
11,5						
80 kW (108 k)/ 7000 ot/min - 95 kW (128 k)/ 8500 ot/min	88 kW (120 k)/ 7500 ot/min - 104,5 kW (142 k)/ 8600 ot/min	85 kW (115 k)/ 7000 ot/min - 97 kW (132 k)/ 7500 ot/min	101 kW (137 k)/ 8000 ot/min	73,5 kW (100 k)	137 kW (186 k)/ 8500 ot/ min; 113 kW (154 k)/ 6250 ot/min; 120 (163 k)/ 6000 ot/min	97 kW (132 k)/ 7500 ot/min
125,7N.m/5500 ot/min	127,6N.m/5000 ot/min	127,5N.m/4000ot/min	-	-	-	127,6N.m/5000 ot/min
2xWeber 40 DCOE 2	2xWeber 45 DCOE 14T	2xWeber 40 DCOE 2	-	2xWeber 40 DCOE 2	-	2xWeber 45 DCOE 14T
třecí jednotkoučová s talířovou pružinou						
190 mm						
5 vpřed a 1 zpětná	4 vpřed a 1 zpětná		5 vpřed a 1 zpětná	4 vpřed a 1 zpětná	5 vpřed a 1 zpětná	-
I-3,23 - II-2,12 - III-1,55 - IV-1,21 - V-0,96 zpětný chod 3,05	I-3,08 - II-1,94 - III-1,35 - IV-1,08 zpětný chod 3,27	I-3,083 - II-1,91 - III- 1,41 - IV-1,16 zpětný chod 3,27	I-3,23 - II-2,12 - III-1,55 - IV-1,21 - V-0,96 zpětný chod 3,05	I-3,08 - II-2,19 - III- 1,57 - IV-1,16 zpětný chod 3,27	I-3,181 II-1,833 III-1,261 IV-0,962 V-0,759 zpětný chod - 3,324	I-3,08 - II-2,19 - III-1,57 - IV-1,16 zpětný chod 3,27
I-3,08 - II-1,94 - III-1,41 - IV -1,35-1,16/1,08 zpětný chod 3,27	-	-	-	I-3,08 - II-1,94 - III- 1,35 - IV-1,08 zpětný chod 3,27	I-3,08 - II-1,94 - III-1,35 - IV-1,08 zpětný chod 3,27	-
celokovová, samonosná, uzavřená, dvoudveřová						
s vlečenými rameny a šikmou osou kývání 15°						
3,78 - 4,25	3,9	4,44	3,9	4,44	-	-
4,1 - 3,9 - 3,7 - 3,16				4,1	-	-
lichoběžníková s nosnou nápravicí						
vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčným torzním stabilizátorem						
přímé, šroubem a maticí						
-	-	-	-	-	-	-
185/70x13 215/60x13	210 vpředu - 225 vzadu / 60x13/15	185/70x13	-	165/70x13 - 190/70x13	-	-
kapalinová, dvoukruhová, přední kotoučová, zadní bubnová						

ŠKODA 130 RS

Typ vozidla	„Škoda 110 R coupé typ 718K“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu A1“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu A2“	„Škoda 110 R coupé typ 718K úprava pro skupinu B5“	„Škoda 180 RS Typ 734“	„Škoda 200 RS Typ 734“
Ruční parkovací	mechanická s lanky na zadní kola					
Brzdící plocha	průměr kotoučů vpředu 252,5 mm, průměr bubnů vzadu 230 mm, šířka obložení 40 mm				kotoučové brzdy na všech kolech	
Výkony						
Největší rychlost	145 km/hod	150 km/hod	155 km/hod	160 km/hod	210 km/hod	250 km/hod
Zrychlení z 0 na 100 km/hod	19 s	18 s	14,6 s	12 s	-	-
Rozměry						
Délka	4155 mm				4000 mm	4000 mm
Výška	1340 mm			1265 mm	1190 mm	1190 mm
Šířka	1620 mm			-	1680 mm	1680 mm
Světlná výška	220 mm			185 mm	120 mm	120 mm
Rozchod kol vpředu/vzadu	1280 mm/1250 mm				1418 mm/1369 mm	1418 mm/1369 mm
Rozvor	2400 mm					
Pohotovostní hmotnost	880 kg	870 kg	845 kg	720 kg	805 kg	850 kg



„Škoda 130 RS typ 735 prototyp“	„Škoda 130 RS typ 735 okruhová verze“	„Škoda 130 RS typ 735 soutěžní verze“	„Škoda 130 RS typ 735 skupina A5“	„Škoda 130 RS typ 735 prodejní verze“	„Škoda 130 RS typ 738 skupina A5“	„Škoda 130 RS typ 739“
mechanická s lanky na zadní kola						
průměr kotoučů vpředu 259,5mm						
200 km/hod	220 km/hod	160 km/hod	200 km/hod	150-170 km/hod	-	191 km/hod
10 s	8 s	7,5 s	7 s	9,9 s	-	9,25 s
4255 mm	4255 mm	4255 mm	4255 mm	4255 mm	-	4100 mm
1340 mm	1275 mm	1340 mm	1340 mm	1340 mm	-	1230 mm
1710 mm	1760 mm	1710 mm	1710 mm	1710 mm	-	1620 mm
120 mm	120 mm	185 mm	185 mm	185 mm	120 mm	185 mm
1415x1368 mm						1420/1370 mm
2400 mm						
825 kg	815 kg	825 kg	-	825 kg	710 kg	827 kg

