

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 99,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 195

СССР
И СОЦСТРАН



ŠKODA 105

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ВСЕЙ СЕМЬИ
ДОСТУПНЫЙ, НАДЕЖНЫЙ, КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ
КОМПРОМИССНЫЕ РЕШЕНИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №195, 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: 419 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, 8–10: ООО «Тайга Групп»;

стр. 11, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10:
© hdmmaps.com;

с. 3, 14 (верх): © The Corporate Historical
Archive of ŠKODA AUTO;

с. 4 (низ), 12–13: © Michal Lesniewski;
стр. 4 (верх), 5, 6–7, 14 (низ), 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит
Владимира Новосёлова
за предоставленные фотографии,
Александра Крылова,
а также Александра Павленко
и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска

16+

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 и Тимур Озодоев

Дата выхода в России 17.08.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Легковые Škoda 105 завоевали популярность у себя на родине и за рубежом благодаря низкой стоимости, экономичности, простоте в обслуживании, а главное — надежности всех узлов.

В ногу со временем

Легковые автомобили Škoda были хорошо приняты на рынках не только социалистических, но и многих капиталистических стран. Поэтому в 1959 году правительство Чехословакии решилось на коренную реконструкцию завода AZNP Škoda (*Automobilové závody, národní podnik Škoda* — Автомобильный завод народного предприятия «Шкода») в городе Млада-Болеслав. Практически это означало строительство нового автозавода в непосредственной близости от старого. Обновленный AZNP вступил в строй в 1964 году. Современное предприятие работало по полному циклу и выпускало все необходимые для своих автомобилей компоненты — от кузова до моторов и коробок передач. На заводе развернули производство Škoda 1000MB — первой

модели в линейке автомобилей Škoda с задним расположением силового агрегата.

В 1969 году на смену Škoda 1000MB пришла обновленная Škoda 100.

Чтобы идти в ногу с мировым автопромом, крупнейшему в Чехословакии автомобильному заводу приходилось постоянно модернизировать выпускаемую продукцию. В это время популярность набирали переднеприводные машины, и Škoda в кооперации с восточногерманской компанией Wartburg взялась за разработку такого легкового автомобиля. В ГДР машины этого проекта получили наименование Wartburg 360, а в СССР — Škoda 110 (внутризаводское обозначение «тип 760»).

В октябре 1974 года, когда по дорогам уже бегали первые опытные образцы переднеприводных автомобилей совместной разработки, Wartburg неожиданно вышел

из проекта (говорят, по финансовым соображениям), оставив все свои наработки компании Škoda. Не имея возможности в одиночку запустить в производство принципиально новую машину, на заводе в Млада-Болеславе использовали эти наработки для коренной модернизации выпускаемых заднемоторных автомобилей.

По сути, новым пятиместным четырехдверным кузовом «седан» от переднеприводной модели просто накрыли старое шасси с задним расположением двигателя и независимой пружинной подвеской всех колес. При этом радиатор системы охлаждения двигателя перенесли из моторного отсека в переднюю часть автомобиля, чтобы обеспечить лучшее охлаждение агрегата. Это позволило оснастить легковые Škoda полноценными жидкостными отопителями салона, размещенными, как у всех нормальных автомобилей, под панелью приборов. Машины нового проекта получили обозначение «тип 742».

Возможно потому, что кузов предназначался для автомобиля другой компоновки, при взгляде на модели Škoda проекта «742» практически невозможно точно определить, где у них размещается мотор. Спереди большая решетка радиатора, за которой виден радиатор системы охлаждения, а сзади, в моторном отсеке, нет никаких дополнительных прорезей или воздухозаборников, характерных для заднемоторных автомобилей. Внешне это типичная европейская переднеприводная малолитражка.

Форма несущего кузова с клинообразным передком отработывалась в аэродинамической трубе. По задумке конструкторов передок машины должен был принимать на себя набегающий поток воздуха и дополнительно сообщать передним колесам прижимную силу, тем самым повышая управляемость и устойчивость автомобиля на дороге.

В соответствии с международными нормами безопасности кузовы Škoda оснастили передними и задними деформируемыми зонами и специальными усиливающими профилями в центральной части, чтобы она меньше



Легковой автомобиль Škoda 105 L в улучшенной комплектации



Легковой автомобиль Škoda 105 S в стандартной комплектации

деформировалась в случае ДТП. В салоне все опасно выступающие элементы были специально скруглены или покрыты мягкой травмобезопасной обивкой. Топливный бак на новых Škoda переместился из переднего багажника в более

чаще всего задевают друг друга именно бамперами. В производство машины семейства «742» пошли в августе 1976 года, но еще в середине лета их дебют состоялся в Москве, на выставке чешского внешнеторгового

Семейство включало в себя четыре основных модификации: Škoda 105 S (Standart), Škoda 105 L (Luxe), Škoda 120 L (Luxe с более мощным двигателем) и Škoda 120 LS (Luxe Sport — эксклюзивная комплектация со спортивным уклоном). Числовой индекс в названии автомобиля указывал на рабочий объем двигателя — 1,05 и 1,20 л соответственно.

Бюджетный вариант

Несмотря на то что автомобили Škoda 120 (тип 742.12) считались более скоростными, престижными и комфортабельными, количественно в производственной программе доминировали более бюджетные и доступные Škoda 105 (тип 742.10). Основное внешнее отличие машин семейства Škoda 105 от Škoda 120 сводилось к количеству фар головного света — на «сто пятой» их было всего две, а на «сто двадцатой» четыре.

Осенью 1976 года на ярмарке в Брно прошла официальная мировая премьера новых автомобилей Škoda

безопасную зону между задними колесами. Заодно это позволило немного увеличить его емкость. Бамперы теперь выдерживали небольшие столкновения, ведь в условиях города машины на минимальных скоростях

объединения Motokov. Осенью того же года на международной машиностроительной ярмарке в Брно прошла официальная мировая премьера новых автомобилей Škoda.

Отличить вариант Škoda 105 S от Škoda 105 L было сложнее — у машины в люксовом исполнении на решетке радиатора необходимо было разглядеть небольшой хромированный молдинг между фарами.



Škoda 105 S была самой популярной в семействе за счет невысокой стоимости



В салоне различий было заметно больше. Во-первых, автомобили *Škoda 105 S* сохранили комбинацию приборов прямоугольной формы от модели *Škoda 100*, в то время как более роскошные *Škoda 105 L* обзавелись новой комбинацией приборов с круглыми циферблатами, изготовленными по лицензии английской компании *Lucas*. Во-вторых, передние сиденья «люкса» можно было разложить в удобные спальные места, в то время как на «стандарте» сиденья не раскладывались вовсе. В третьих, на «люкс» на дверях устанавливались удобные подлокотники вместо скромных дверных ручек. Все модификации с индексом «105» комплектовались рядными четырехцилиндровыми карбюраторными двигателями со штанговым приводом клапанов (клапанный механизм типа *OHV*) объемом 1046 см³ и максимальной мощностью 46 л.с. при 4800 об/мин, выдавая довольно скромный крутящий момент — 74 Нм при 3000 об/мин.

На начальном этапе производства на все автомобили устанавливалась механическая синхронизированная четырехскоростная коробка передач с цилиндрическими косозубыми шестернями и однодисковое сцепление с гидроприводом. Эти узлы, не раз доказавшие свою надежность, достались машине в наследство от предыдущей модели *Škoda 100*.

Раздельная тормозная система с усилителем воздействовала на передние дисковые

тормозные механизмы и барабанные (колодочные) задние. Подвеска всех колес была независимой, пружинной, передняя — с торсионным стабилизатором.

Независимая подвеска и большой дорожный просвет (145 мм) позволяли *Škoda* приспосабливаться к любым неровностям дороги и обеспечивали хорошую проходимость, особенно на разбитых участках с многочисленными неровностями. Хорошей проходимости способствовала и постоянная максимальная нагрузка задних ведущих колес из-за установленного сзади двигателя — тем самым достигалось более полное использование тягового усилия автомобиля. Это было большим подспорьем на подъемах, особенно на грунтовых или горных дорогах, когда двигатель своей массой обеспечивал максимальное сцепление ведущих колес с поверхностью дороги.

Задняя независимая подвеска и устаревший рулевой механизм типа

До недавнего времени автомобили Škoda 105 часто встречались на дорогах стран Восточной Европы. Этот автомобиль сфотографирован в Словакии

«червяк-гайка» и раньше мешали заднемоторным *Škoda* сохранять прямолинейное движение на высоких скоростях и на скользкой дороге, особенно при сильном или порывистом боковом ветре. Теперь же машины с довольно странным распределением массы по осям (основной вес приходился на заднюю часть автомобиля) и возросшей максимальной скоростью имели еще более норовистый характер. Правда, водители семейных седанов редко выжимали из них все соки, а в спокойном темпе движения особенности управления машиной проявлялись все же не так ярко.

Просторный салон седана вмещал пятерых человек. Для своего времени салон считался по-настоящему комфортабельным. Его внутренние габариты были сопоставимы

Просторный салон седана Škoda 105 S вмещал пятерых человек. Для своего времени салон считался по-настоящему комфортабельным. Его внутренние габариты были сопоставимы с размерами салонов автомобилей более высокого класса за счет рационального использования внутреннего пространства.



Škoda 105 на зимних дорогах Словакии

с размерами салонов автомобилей более высокого класса за счет рационального использования внутреннего пространства. Поскольку двигатель располагался сзади, все сиденья удалось сместить немного вперед относительно колесной базы, и в результате заднее пассажирское сиденье больше не зажималось по ширине задними колесными арками.

Основной багажник (280 л) находился спереди, а дополнительный (120 л) — за задними сиденьями, попасть в него можно было прямо из салона автомобиля. Крышка переднего багажника открывалась весьма оригинально — не вперед или назад, а вбок, на левую сторону. Так обеспечивался более удобный подход к багажнику с правой стороны машины, то есть с тротуара. Правда, на автомобилях с правым рулем, поставлявшихся в Великобританию, подобная навеска капота доставляла определенные неудобства: открытый капот как раз перекрывал подход к багажнику со стороны тротуара.

Для увеличения вместимости автомобиля одно или оба задних сиденья можно было

сложить, таким образом приспособив заднюю часть салона к перевозке более крупного багажа. Но ширина задних дверных проемов заметно ограничивала возможности машины: не всякий объемный багаж (телевизор, холодильник и т.д.) удавалось впихнуть в такой «багажник».

В целом же надежная и неприхотливая Škoda 105 была идеальным семейным транспортным средством с минимальными требованиями к обслуживанию.

Ложка дегтя

Помимо несомненных достоинств, новые автомобили Škoda имели и весьма существенные недостатки, поскольку их конструировали в авральном режиме и в сжатые сроки, к тому же были проблемы с финансированием. В итоге многие решения получились половинчатыми, компромиссными.

При переносе радиатора вперед конструкторы были вынуждены усложнить систему охлаждения двигателя — увеличить общую



Автомобиль Škoda 105 L внешне легко отличить от модификации Škoda 105 S по дополнительному молдингу на решетке радиатора



Автомобиль Škoda 105 L после рестайлинга. Обратите внимание на фары старого образца, установленные в углублениях решетки радиатора

длину патрубков, проводя их через весь автомобиль туда и обратно. В результате система охлаждения стала очень объемной: емкость достигала 12–13 л. В громоздкой системе часто возникали воздушные пробки, это ухудшало охлаждение и приводило к перегреву двигателя.

Пожалуй, главным недостатком модели Škoda 105 можно считать довольно слабый двигатель, не обеспечивавший необходимых динамических характеристик. Зато он преподносился как наиболее экономичный. Симпатичный кузов новых автомобилей на первых порах был слабо защищен от коррозии и потому быстро выходил из строя. Позже, когда на заводе смогли запустить электрофорезное грунтование и стали применять различные герметизирующие мастики, ситуация с коррозией кузова нормализовалась.

Возможно, водителям Škoda повезло больше, чем владельцам других автомобилей,



передат, то сбои в системе питания или охлаждения двигателя, капризы электрики и системы зажигания и т.д.

В стремлении к лучшему

В 1980 году провели первое серьезное обновление всех выпускаемых моделей: была пересмотрена отделка кузова, автомобиль

а вместо хромированных колесных колпаков ступичную часть теперь стали прикрывать модными защитными колпаками из черного пластика.

Кроме того, все автомобили Škoda получили небольшой дефлектор, установленный на кромке крышки моторного отсека с дополнительными прорезями внутри: это

Главным недостатком Škoda 105 был слабый двигатель, не обеспечивавший необходимых динамических характеристик

выпускавшихся в социалистических странах. Но и им приходилось бороться с неисправностями своих «железных коней»: то утечки масла из двигателя или коробки

Задняя часть автомобиля после рестайлинга полностью обновилась

стал более комфортабельным, безопасным и экономичным, снизилась шумность двигателя и содержание токсичных компонентов в выхлопе.

Вместо 14-дюймовых колес на Škoda начали устанавливать 13-дюймовые колесные диски, рассчитанные на шины 165SR13,

устройство помогало создавать в подкапотном пространстве дополнительную циркуляцию воздуха. Для лучшего охлаждения двигателя пришлось установить более эффективный радиатор спереди. Усовершенствования коснулись амортизаторов, стабилизатора передней подвески, конструкции педалей, привода управления карбюратором.

С конца 1981 года варианты «люкс» автомобилей Škoda 105 L и 120 L стали оснащаться новыми прямоугольными фарами с регулировкой угла наклона. На более простые версии продолжали ставить круглые фары.

В этом же году к модельному ряду была добавлена новая «люксовая» модификация Škoda 105 GL. Технически идентичная моделям 105 S и L, она имела такое же оснащение кузова, как самый роскошный вариант — Škoda 120 GLS, выпускавшийся с 1979 года. Модели Škoda 105 GL и Škoda 120 GLS внешне довольно заметно отличались от всех остальных машин семейства — они получили новую решетку радиатора,

Продолжение на стр. 10





ŠKODA 105





дополнительные накладки по бокам кузова, черные бамперы спереди и сзади, горизонтальные задние фонари, обогреваемые задние стекла и т.д.

В ноябре 1982 года автомобили претерпели очередную модернизацию. Изменения касались главным образом экономичности и безопасности вождения. Было изменено передаточное число высшей передачи в коробке скоростей, что обеспечивало большую экономию горючего на крейсерских режимах движения. Из важных новинок пассивной безопасности можно отметить предотвращение утечки топлива в случае дорожно-транспортного происшествия.

В 1984 году все автомобили получили новое оформление передней и задней частей кузова (изменилась облицовка радиатора,

появились новые пластмассовые бамперы, прямоугольные фары и большие задние фонари) и новое рулевое колесо с мягким ободом.

При этом на *Škoda 105 L* стали ставить прямоугольные фары старого образца (для удешевления), вписанные в новую решетку радиатора. В результате только у этой модификации фары оказались установленными не заподлицо с другими кузовными элементами и выглядели слегка утопленными в решетке радиатора.

Усовершенствованные элементы кузова в целом позволили снизить коэффициент лобового сопротивления автомобиля с 0,415 до 0,39, а его новое оборудование обеспечило более высокий уровень активной и пассивной безопасности. Так, под передним бампером юбка кузова

образовывала небольшой спойлер, который на скорости догружал передок машины, тем самым улучшая ее устойчивость и управляемость.

По аналогии с эксклюзивным купе *Škoda Garde* у всех автомобилей была расширена колея колес: спереди на 70 мм и сзади на 60 мм. Реечное рулевое управление стало стандартным оснащением всех модификаций, кроме самой простой *Škoda 105 S*, где оно могло устанавливаться на заказ в основном при исполнении экспортных контрактов (например, в Великобританию все машины шли с реечным рулевым управлением, включая и модель *Škoda 105 S*). Кроме того, часть автомобилей по заказу стали комплектоваться пятиступенчатой коробкой передач, подголовниками на всех четырех сиденьях и люком в крыше. Под капотом установили новый карбюратор, который еще немного повысил топливную экономичность и уменьшил содержание токсичных выбросов в выхлопных газах. Из других новшеств стоит отметить усовершенствованный воздушный фильтр в двигателе, прерыватель в системе зажигания, полнопоточный масляный фильтр. Машина получила сцепление с диафрагменной пружиной, улучшенную тормозную систему с новым главным тормозным цилиндром.

Новая «люксовая» модификация Škoda 105 GL имела такое же оснащение кузова, как 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.

В 1987 году, с началом выпуска переднеприводной модели *Škoda Favorit*, производство большинства модификаций старого семейства *Škoda 105/120* было прекращено, за исключением моделей *105 L*, *105 SP* (импровизированный фургон) и *120 L*.

В 1988 году с производства сняли модели *120 L* и *105 SP*, а в 1989 году настал черед *Škoda 105 L*.

За неполные четырнадцать лет, с 1976 по 1989 год, удалось построить 1 961 295 заднемоторных автомобилей *Škoda*

(учитываются только модели «105», «120» и «125» во всех модификациях). Из них 840 561 экземпляр — это машины с шильдиком *Škoda 105*.

Угачный экспорт

Автомобили *Škoda* идеально подходили для стран Восточной Европы. Они были популярны в ГДР, Польше, Венгрии и Болгарии. На недорогие и вполне надежные автомобили из Чехословакии обратили внимание и на западных рынках, в том числе в ФРГ,

Финляндии, Норвегии, Греции и даже Новой Зеландии. А в Коста-Рике *Škoda* одно время собирались на заводе в Сан-Хосе.

Автомобилям *Škoda* удалось добиться успеха даже в Великобритании. Там модели «105» и «120» продавались под названием *Škoda Estelle* и *Škoda Super Estelle*. После рестайлинга 1984 года машины получили название *Škoda Estelle II* и *Škoda Super Estelle II*. Всего на британских островах с 1977 по 1990 год было продано более 120 тысяч автомобилей *Škoda* с правым рулем.

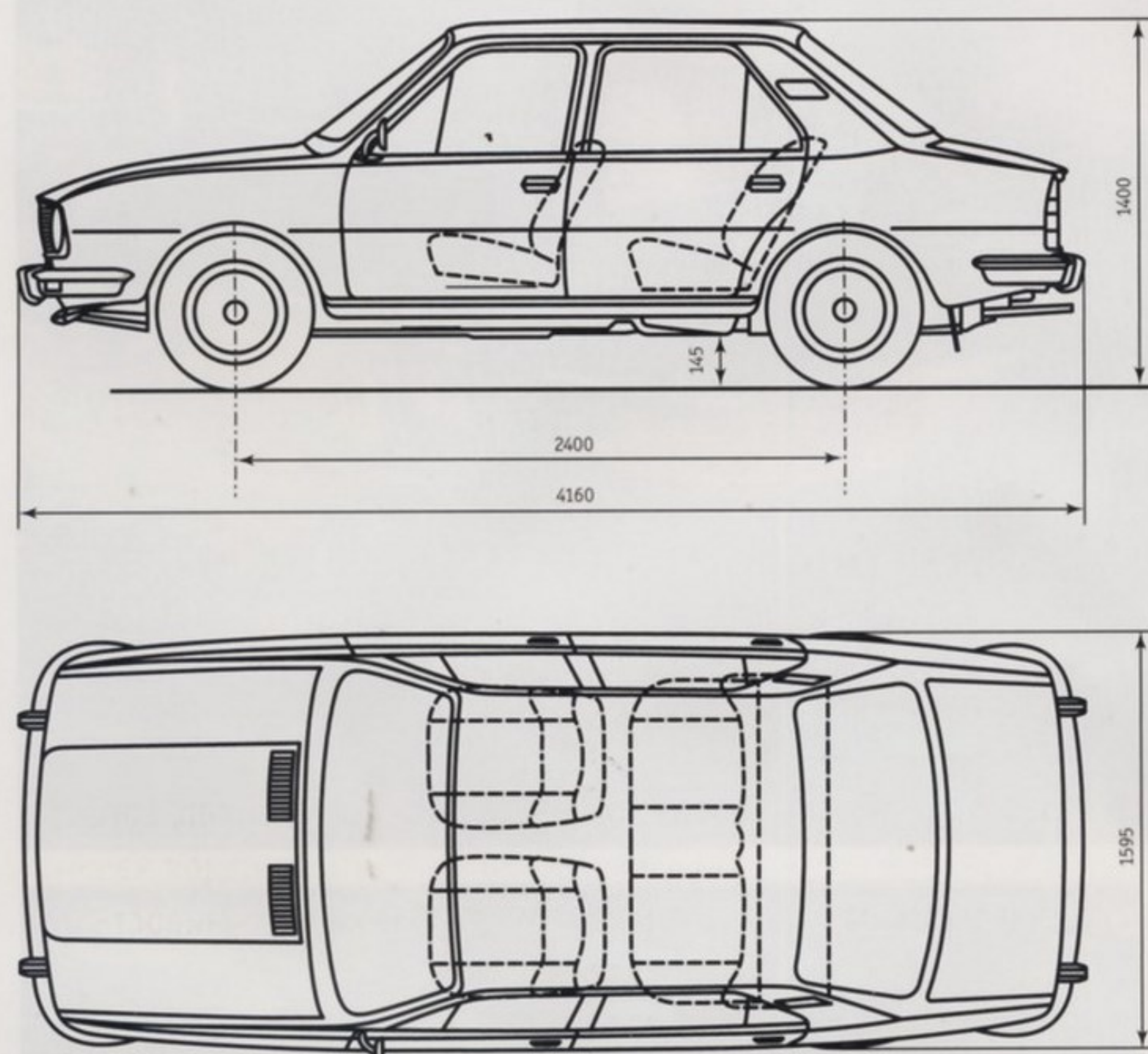


Схема автомобиля *Škoda 105 S*

Технические характеристики *Škoda 105 S*

Число мест	4
Максимальная скорость при полной нагрузке	130 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	7,0 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	23 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	165SR13
Топливный бак	38 л

Масса, кг

снаряженная	855
полная	1255

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, в одном блоке с двигателем, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 3,8; II — 2,12; III — 1,41; IV — 0,96; задний ход — 3,27

Главная передача

передаточное отношение — 4,22

Двигатель

карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, с водяным охлаждением

Диаметр цилиндра, мм	68
Ход поршня, мм	72
Рабочий объем, см ³	1046
Степень сжатия	8,5

Максимальная мощность

46 л.с. при 4800 об/мин

Максимальный крутящий момент

74 Нм при 3000 об/мин



- ❶ Глядя на Škoda 105, трудно предположить, что двигатель у этого автомобиля расположен сзади
- ❷ Указатели поворотов на автомобилях ранних выпусков встраивались в углы бампера — в самое уязвимое при ударе место
- ❸ На автомобилях серии «742» радиатор системы охлаждения двигателя перенесли вперед, в результате машина получила спереди полноценную решетку радиатора





- ❶ Корма машины полностью лишена каких-либо вытяжных решеток моторного отсека. Даже когда стало ясно, что такие решетки жизненно необходимы для обеспечения нормального температурного режима двигателя, их не стали лепить на кузов, а аккуратно встроили в пластмассовый спойлер на задней кромке капота
- ❷ Задние фонари Škoda оригинальной формы впоследствии ставились и на другие автомобили чехословацкого производства, например на фургоны Avia 20F
- ❸ Заднемоторные Škoda имеют оригинальный дизайн — их трудно перепутать с другими автомобилями



С самого начала Škoda 105 позиционировалась как недорогой семейный автомобиль для ежедневного пользования. Эта модель выпускалась с 1976 по 1989 год, хотя уже в начале 80-х заднемоторные машины потеряли былую популярность, уступив место переднеприводным.

Заднемоторные Škoda продолжали пользоваться спросом, и снимать их с производства никто не спешил. Более того, в 1984 году заднемоторное семейство подверглось основательному рестайлингу: обновили внешность, автомобиль получил новую светотехнику, увеличенную колесную колею, современные пластиковые бамперы и т.д.

Škoda 105 GL

В 1981 году в производственной программе появилась новинка — модель Škoda 105 GL, наиболее комфортабельная и богатая по отделке модификация с кузовом от модели Škoda 120 GLS (*Grand Luxe Sport*) и «сто пятым» двигателем. В результате такого скрещивания получилась очень экономичная и более дешевая модель класса «люкс».

Škoda 105 GL и 120 GLS первых выпусков можно отличить от других модификаций по решетке радиатора, черным пластиковым бамперам, дополнительным боковым накладкам на кузове, а сзади — по новым большим горизонтальным задним фонарям. В 1984 году, после рестайлинга, автомобили Škoda 105 GL и 120 GLS внешне значительно меньше отличались от других модификаций — в основном дополнительными черными пластиковыми накладками на боковинах кузова между колесными арками. Интересный факт: Škoda 105 GL выпускалась филиалом завода Škoda



Škoda 105 GL

в городе Врхлаби, в то время как модель Škoda 120 GLS собиралась на филиале в Квасинах.

Škoda 105 SP

В 1982 году была представлена модификация Škoda 105 SP — коммерческая версия Škoda 105 S, у которой отсутствовали задние сиденья, а образовавшееся свободное пространство использовалось для перевозки грузов.

Чтобы надежно отделить задний грузовой отсек от кабины водителя и застраховать

его от перемещения груза (например, в результате экстренного торможения), в салоне Škoda 105 SP за спинками передних сидений устанавливалась легкая перегородка со встроенным большим окном, дающим водителю хороший обзор назад, через салонное зеркало заднего вида.

Внешне коммерческую модификацию распознать не просто, так как у Škoda 105 SP полностью сохранялось остекление кузова, в том числе и стекла в задних дверях. Машины использовались в основном для доставки мелких партий грузов или разъезда дежурных и ремонтных бригад с небольшим набором инструмента. Эти автомобили не предназначались для экспорта и эксплуатировались лишь у себя на родине, в Чехословакии.

Škoda BAZ 120 Furgonet

В 1982 году в словацкой Братиславе на заводе BAZ (*Bratislavských automobilových závodov* — Братиславский автомобильный завод) на базе заднемоторного автомобиля Škoda 105 был создан легкий фургон в двух вариантах исполнения: застекленный и с глухими стенками кузова. Задняя часть машины (после передних дверей) была полностью оригинальной и представляла собой огромный куб. Для погрузки



Škoda BAZ 120 Furgonet

и разгрузки фургона использовались боковые двери и небольшая задняя подъемная створка (размещению полноценной задней двери мешал моторный отсек).

По сравнению с базовой моделью фургон имел более длинную колесную базу (2750 против 2400 мм) и соответственно большую общую длину (4450 мм). Полезная нагрузка автомобиля составляла 485 кг. Испытания показали, что двигателя мощностью 46 л.с. грузовой машине явно маловато, поэтому позже в качестве базы для фургона использовали автомобили Škoda 120 с двигателем объемом 1174 см³ и мощностью 52 л.с.

Škoda 120 Sport

Эта спортивная машина для кольцевых гонок не относится напрямую к семейству легковых автомобилей Škoda 105, так как на ней установлен двигатель большего объема (1174 см³), но внешне она выглядит как «сто пятая» модель. Дело в том, что по международным техническим требованиям, действовавшим в то время, легковые спортивные автомобили группы A2-1300 см³ должны были весить без топлива не более 720 кг. Но это обязательно должны были быть серийные машины, изготовленные тиражом не менее 1000 экземпляров. Они и внешне почти не отличались от серийных

автомобилей, по крайней мере сохранялась вся светотехника, стекла, зеркала и т.д., отсутствовали лишь бамперы.

Чтобы соблюсти весовые рамки и сэкономить на массе, для переделки в спортивную обычно использовалась машина в самой простой комплектации — в производственной линейке такой оказалась Škoda 105 S. А вот двигатель, наоборот, выбирался помощнее, из доступных серийных агрегатов. Поэтому Škoda 120 Sport — это симбиоз кузова Škoda 105 и двигателя Škoda 120.

Спортивный автомобиль Škoda 120 Sport с чешским экипажем во время соревнований на Кубок дружбы, проходивших в СССР



Все для моделизма

в интернет-магазине **DeAGOSHOP**

deagoshop.ru

издания

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ХРАНЕНИЕ КОЛЛЕКЦИЙ

МОДЕЛИЗМ

КНИГИ И DVD

для школы

ПОДАРКИ



МОДЕЛИЗМ

- инструменты для моделизма
- расходные материалы
- демонстрационные подставки для ваших коллекций
- аксессуары к коллекции
- сборные модели
- папки для хранения журналов и специальные издания

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ»

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
9 772071 095773
00195
56100