



Kupé Škoda Rapid 130 ročníku 1987  
s velkoplošnými kryty kol z plastu



# DRUHÉ VYDÁNÍ

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

V létě 1984 prošlo kupé Škoda Rapid výraznou modernizací. Dostalo novou přední partii karoserie, rozšířený rozchod předních i zadních kol a alternativně také větší motor o objemu 1289 cm<sup>3</sup> spojený s pětistupňovou převodovkou.

**M**odernizace automobilů řady Š 105/120 probíhala ve dvou etapách. V létě 1983 jí prošly čtyřdveřové vozy, o rok později přišla řada na kupé. Současně byla nabídka sedanů rozšířena modelem Š 130 L se zadní nápravou s vlečenými trojúhelníkovými závěsy se šíkmou osou kývání, motorem o objemu 1289 cm<sup>3</sup> a výkonu 58 k (43 kW) a pětistupňovou převodovkou.

Stejně poháněcí ústrojí převzalo modernizované kupé Škoda Rapid 130, představe-

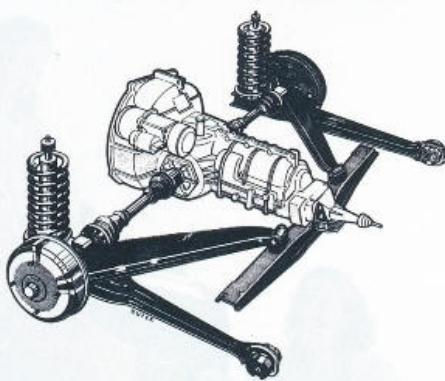
né v září 1984 na brněnském veletrhu. Ve srovnání s dřívějším modelem mělo rozchod předních kol rozšířený o 70 mm na 1390 mm a zadních o 60 mm na 1350 mm. Nově tvarovaná přední karoserie odpovídala sedanům v provedení LS a GLS, tvarové světlomety kopirovaly obrys masky. Přední i zadní nárazník byl dvoudílný s ocelovou vložkou a potahem z polypropylenu. Pod předním nárazníkem byly po stranách spoileru obdélníkové otvory pro přívod vzduchu k předním kotoučovým brzdám.



Prototyp modernizovaného Rapida defiloval na 1. máje 1984 v Kvasinách



Anglický Rapide 130 Sport s upravenou karoserií a motorem o výkonu 75 k (1988)



Zadní náprava Š 130 R s vlečenými rameny a pětistupňovou převodovkou

Stejně jako sedany modelového roku 1985 dostalo i kupé na přední blatníky malé přidavné blikače. Hřebenové řízení bylo opatřeno novým volantem o průměru 360 mm s potahem z pěny Ipur. Jinak zůstal interiér kupé prakticky beze změn.

Třínáctipalcová kola nesla bezdušové pneumatiky Barum rozměru 165 SR 13 s ocelovým nárazníkem a dezénem OR 34. V nabídce příplatkové výbavy se nově objevily velkoplošné kryty kol zhotovené z plastu v barvě hliníku. Novinkou byla i litá kola vlastní konstrukce AZNP, která pro automobilku v omezených počtech vyráběl podnik Metaz v Týnci nad Sázavou.

Délka kupé s novou přídí lehce povyrostla na 4200 mm, šířka 1610 mm a výška nezataženého vozu 1380 mm zůstaly zachovány. Rapid 130 s motorem 1289 cm<sup>3</sup> a pětistupňovou převodovkou vykazoval pohotovostní hmotnost 890 kg, užitečná měla hodnotu 350 kg.

Podle údajů výrobce dosahoval největší rychlosti 153 km/h, z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 15 s, při rychlosti 90 km/h spotřeboval 5,8 l benzínu Super na 100 km, při 120 km/h 8,2 l a ve městě 8,9 l.

Výroba modernizovaných kupé byla v Kvasinách zahájena v srpnu 1984, zpočátku ovšem většinu produkce tvořil model Ra-

**Dovozcem  
vyšperkovaný  
Rapid vystavený  
v únoru 1987  
v Amsterdamu**

pid 120 vybavený motorem 1174 cm<sup>3</sup> o výkonu 55 k (40,5 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Výroba pětistupňových převodovek nabíhala v Mladé Boleslavě jen pozvolna, přičemž nemalá část z nich byla určena pro nové sedany Š 130 L montované v materinském závodě a ve Vrchlabí.

Od přelomu října a listopadu 1984 už vládu převzal Rapid 130 určený především na export do Francie, Velké Británie, Dánska, Belgie a od prosince také do Kanady, část produkce ovšem putovala rovněž do Tuze-xu, značkových prodejen AZNP i do Mototechny.

Pohled do ceníku z podzimu 1984 nám prozradí, že zatímco Rapid 120 byl k mání za 78 800 Kčs, výkonnéjsí Rapid 130 stál 81 050 Kčs a stal se tak první škodovkou té doby, jejíž cena přesáhla hranici 80 tisíc korun.

V polovině ledna 1985 byl patrně poslední Rapid 120 expedován do Nizozemí, nadále už v Kvasinách vyráběli jen kupé Š 130 R.

Rapid 130 na litých kolech z Metazu na snímku z exportního katalogu (1985)





Dobové statistiky nejsou zcela jednoznačné, situaci komplikuje i to, že se kupé Rapid 120 během roku 1985 ještě montovala v Bratislavských automobilových závodech. Údajně jich tam vznikla necelá tisícovka.

V letech 1986 a 1987 v Kvasinách vyrobili přes 5600 a 6900 kupé Š 130 R, v září 1987 byly představeny nové modely Rapid 135 a Rapid 136. Poháněl je rekonstruovaný čtyřválec OHV o objemu 1289 cm<sup>3</sup> opatřený osmikanálovou hliníkovou hlavou, jenž byl blízce přibuzný s motorem právě představeného vozu Škoda Favorit s předním pohonem.

Motor modelu Š 135 R byl určen ke spalování bezolovnatého benzínu, měl dna pístů s vybrániem oválného tvaru, stupeň komprese snížený na 8,8 a dával výkon 58 k (43 kW). Motor kupé Š 136 R spaloval olovnatý benzín Super, měl písty s plochým dnem, stupeň komprese 9,7 a výkon 62 k (46 kW). Oba motory byly spojeny s přestupňovou převodovkou. Rapid 136 dosahoval největší rychlosti přes 150 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 14 s. Palubní deska nových modelů byla osazena novým přístrojovým panelem s rychlosměrem se stupnicí do 180 km/h, pětimístným celkovým a čtyřmístným denním počítacem ujetých kilometrů a otáčkoměrem cejchovaným do 8000 min<sup>-1</sup>.

Do konce roku 1987 vznikly jen tři desítky nových kupé Š 135 R a Š 136 R, původní plán na výrobu třísetkusové série musel být odložen. Sériová výroba obou nových modelů odstartovala na jaře 1988, v červenci téhož roku odešel do výslužby Rapid 130.

V létě 1988 se začala montovat nová jednodílná maska chladiče z plastu ABS, v září 1988 byla v omezených počtech zahájena výroba kupé Š 135 RiC s motorem v úpravě odpovídající exhalační normě US 83 – Federal. Tvořilo ji elektronicky řízené jed-

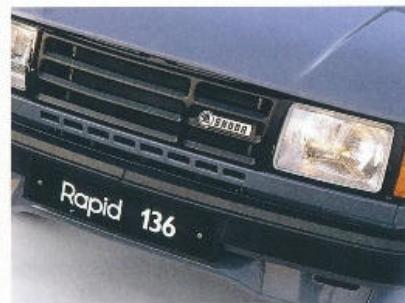


**Palubní deska s novým sdruženým přístrojem se montovala od léta 1987**

Jedno z posledních kupé Rapid 135 RiC pro Anglii, vyrobené v lednu

nobodové vstřikování paliva Bendix, víceparametrické zapalování, třícestný katalyzátor a lambda sonda. Kupé v tomto provedení se počítala jen na stovky a byla určena pro vybrané západní trhy.

V roce 1988 v Kvasinách vyrobili necelých osm stovek kupé Š 135 R a 6 tisíc kupé Š 136 R. Výroba obou těchto modelů dobyla do konce ledna 1990, celkem jich vzniklo necelých pět set, především na vývoz do Velké Británie, ale také pro Mototechnu. Tři poslední kupé Rapid 136 bílé



Do modelového roku 1989 vstoupil Rapid s novou maskou z plastu ABS

barvy byla podle továrních záznamů smonována 31. ledna 1990 a expedována do prodejen Mototechny v Praze, Bratislavě a Ústí nad Labem.

Podle údajů z archivu společnosti Škoda Auto bylo v letech 1984 až 1990 vyrobeno celkem 33 455 kupé Rapid v modernizované podobě, včetně 1272 vozů Š 135 R a 9708 kupé Š 136 R z období 1987–1990. V příštím vydání Automobilu si připomene me vozy Škoda Rapid přestavěné na kabriolety. ■

