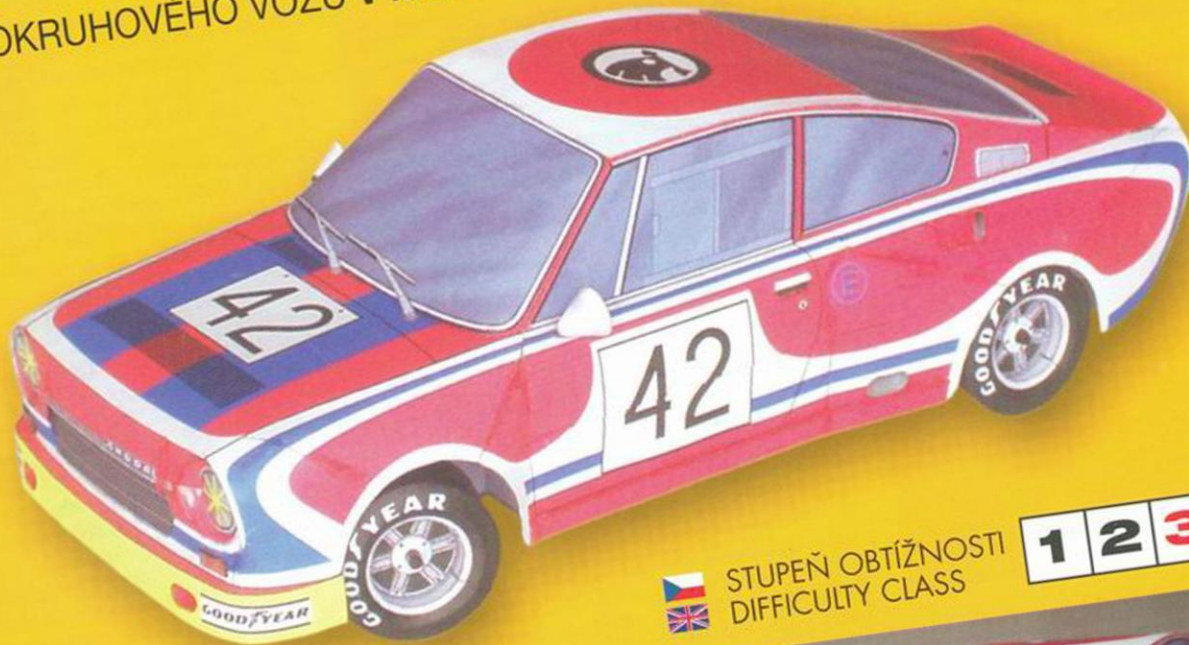




# ŠKODA

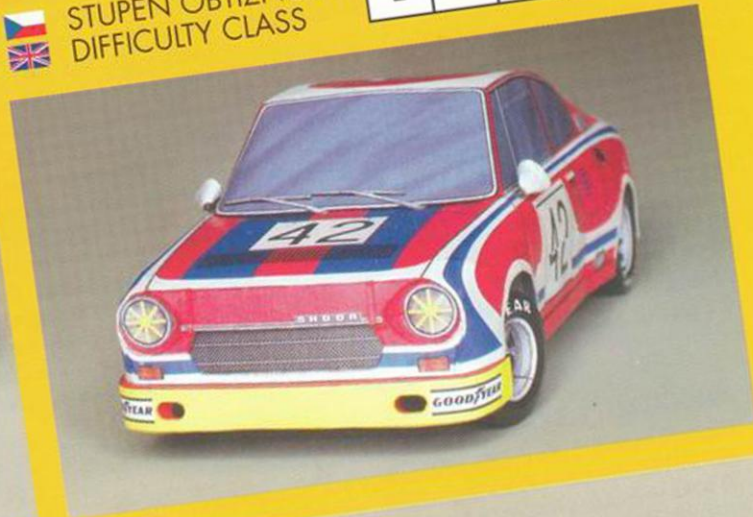
## 130 RS

MODEL OKRUHOVÉHO VOZU V MĚŘÍTKU 1:24



STUPEŇ OBTÍŽNOSTI  
DIFFICULTY CLASS

1 2 3 4 5



Papírový plastický model / paper kit / papier modell





# ŠKODA 130 RS

**A**UTOMOBIL ŠKODA 130 RS patří mezi nejslavnější vozidla, která kdy vznikla na území dnešní České republiky. Jednalo se o automobil určený výhradně pro sportovní účely, který nesměl být používán v běžném silničním provozu, kde se mohl objevit pouze v rámci některé automobilové soutěže (rallye). Důvod spočíval v tom, že konstruktéři jeho řešením sledovali dosažení nejuvhodnějších parametrů z hlediska použití automobilu při sportovních podnicích, na úkor některých ustanovení tehdy platné Vyhlášky pro provoz motorových vozidel na veřejných komunikacích, např. pokud se jednalo o hlučnost, exhalace, některé použité materiály, světlomety, prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, apod.

Při konstrukci automobilu Škoda 130 RS konstruktéři vycházeli z dříve nabytých zkušeností s předcházejícími typy, přičemž skelet karosérie použili z typu Škoda 110 R Coupé z roku 1970 (homologace 1971), zdokonalený motor a systém chlazení z typu Škoda 120 S Rallye z roku 1971 (homologace 1972) a rovněž zdokonalené podvozkové orgány z typů Škoda 180/200 RS z roku 1974 (vozy bez homologací). Škoda 130 RS měla skelet z ocelového plechu, střechu, víko zavazadlového prostoru a dveře z plechu z lehkých slitin, blatníky a víko mo-

torového prostoru ze sklolaminátu. S výjimkou čelního skla konstruktéři použili organické sklo. Přední náprava měla lichoběžníková ramena, zadní nápravu tvořila vlečená ramena. Čtyřválcový motor s třikrát uloženým klikovým hřídelem, ventilovým rozvodem OHV a dvěma dvojitými karburátory Weber 40 DCOE měl v prodejní verzi objem 1289 cm<sup>3</sup> (vrtání 75,5 a zdvih 72 mm), stupeň komprese 10,5 a výkon 82,8 kW při 7250 1/min. Převodovka byla zpočátku pětistupňová, od roku 1976 čtyřstupňová. Délka vozu činila 4020 mm, šířka 1720 mm, výška 1280 mm, rozvor náprav 2400 mm, rozchod vpředu 1415 mm, rozchod vzadu 1368 mm, hmotnost FIA 720 kg. Maximální rychlost prodejní verze byla 190 km/h.

Automobil Škoda 130 RS se poprvé představil veřejnosti při závodě na okruhu v Mostě, ve dnech 26. – 27. 4. 1975, a to jen zkušebně, neboť homologace FIA nabyla platnosti až 1. 5. 1975. Již deset dní nato získala stotřicítka své první vítězství na okruhu v Havířově, řízena jezdcem továrního týmu AUTO ŠKODA Oldřichem Brunclíkem. V okruhových seriálu mistrovství Evropy stotřicítka poprvé startovaly v Brně, 17. – 18. 5. 1975, kde posádka Milan Žid – Oldřich Horský dojelela na skvělém 3. místě v divizi I do 2000 cm<sup>3</sup>, následována posádkou Oldřich Brunclík – Jaroslav Bobek na další tovární stotřicítce. Od ledna 1976 platily nové sportovní předpisy FIA a Škoda 130 RS tak musela podstoupit novou homologaci, která jí znemožnila další použití

pětistupňové převodovky, což tento vůz s malým objemem motoru značně znevýhodnilo. Nová homologace platila od 1. 6. 1976 a již 5. – 6. 6. na okruhu v Minsku stotřicítka opět zvítězila v rukou nezapomenutelného O. Brunclíka.

O měsíc později se vozy Škoda 130 RS poprvé představily také v soutěžní úpravě. Stalo se tak 2. – 3. 7. 1976 při Rallye Škoda (dnešní Rally Bohemia) a tovární posádka Václav Blahna – Lubislav Hlávka přivedla svůj vůz do cíle na 1. místě v absolutním pořadí.

Stejná posádka pak počátkem roku 1977 výborně uspěla i v prestižní Rallye Monte Carlo, když vyhrála nejen třídu A2 do 1300 cm<sup>3</sup>, ale i celou kategorii A skupiny 2 a v absolutním hodnocení skončila na 12. místě, přičemž na 15. místě dojelela posádka Milan Zapadlo – ing. Jiří Motál na další Š 130 RS. Avšak tento úspěch nebyl v soutěži započítávaný do seriálu mistrovství světa ojedinelý. Například v letech 1979 a 1981 vozy Škoda 130 RS dojelely na vynikajícím 8. místě v absolutním pořadí při Rally Acropolis!

S rokem 1981 je také spojen největší úspěch malého kupé Škoda 130 RS, kdy zásluhou jeho kvality a jezdeckého umění posádek ing. Zdeněk Vojtěch – Břetislav Enge – Jan Šenkýř, ing. Josef Michl – Petr Martinovský – Oldřich Vaniček automobilka Škoda získala titul mistra Evropy značek. Až další místa obsadily značky BMW, Ford, Audi, Mazda, Opel, VW a Chevrolet. V tomtéž roce Škoda 130 RS vítězila i v mistrovství Evropy v závodech do vrchů, zásluhou Petra Doležala. Ten s ní celkově vyhrál třídu do 1300 cm<sup>3</sup> a skončil na 3. místě v celé kategorii A skupiny 2.

Dnes tyto líbivé automobily zdárně závodí už jen v kategorii historických automobilů a zaslužené poutají pozornost v nejednom automobilovém muzeu.

**Karel Řepa**



## ŠKODA 130 RS

Připravili jsme pro vás vystřihovanku legendárního závodního vozu Škoda 130 RS. Stavba modelu není složitá, ale zpracování obličejů přechodů boků vyžaduje přesnost a hlavně trpělivost při tvarování. Pozorně si proto přečtěte tento návod a prostudujte návodnou kresbu.

### ■ Přípravné práce

Vystřihovanka je rozdělena do dvou etap: *I. kola s podvozkem* – podložení čísel světle modré; *II. kompletní karoserie* – podložení čísel žluté. Díly u obou etap začínají číslem jedna a úpravy dílů jsou jednotlivě popsány. Hrany nařezávané z líce jsou značeny černou čarou s malým černým trojúhelníčkem, hrany nařezávané z rubu (přeneste si je propichy) jsou čerchované (-.-) s kolečkem. Výřezy ploch, prořezy a propichy jsou značeny zelenou úhlopříčkou, čarou nebo tečkou. Prořezy pro zalepení os jsou černé. Bílé hrany retušujte postupně během lepení. K stavbě jsou potřeba špendlíky a špejle o průměru 2 mm. Barvu, rozměry a jejich počet najdete ve vystřihovance. K lepení použijte lepidlo Herkules, k podlepení dílů se nejlépe hodí bezvodé tuhé lepidlo ve válcové tubě, např. Pritt nebo Kores.

### ■ Návod na slepení

*I. kola s podvozkem:* Kancelářským papírem (PK1) podlepte díly 3, 7, 13, 17, 22, 23, 24, 25, 36 a 38. Kládívkovou čtvrtkou (PK2) podlepte díly 4, 8,

9, 14, 18, 19 a 43. Dvakrát PK2 podlepte díly **a, b, c, d, e, f**, 29 a 40. Ze špejle o průměru 2 mm zhotovte dvě přední osy 33 a zadní osu 42. Z pevného drátu o průměru 0,6 mm vytvarujte tyč na otáčení kol 31, ze špendlíků uštípněte čtyři díly 30 a dva díly 32. Z rubu začerněte výfuk – díly 44 a 45. Boky pneumatik naryhujte z rubu pomocí odpichovátka (vzdálenost je na chlopní a střed máte vyznačen).

Jako první slepte kola – začněte předními. Vystřihněte čtyři naryhované boky pneumatik – díly 1 a 5 – vytvarujte je a pomocí malé chlopně je opět spojte. Z dílů 2, 3 a 4 slepte dva vnitřní disky, z dílů 6, 7, 8 a 9 dva vnější disky a vlep je do boků 1 a 5. Boky spojte pomocí dvou pláštů 10. Zadní boky pneumatik 11 a 15 zpracujte stejně jako boky přední. Z dílů 12, 13 a 14 slepte dva vnitřní disky, z dílů 16, 17, 18 a 19 dva vnější disky a vlep je do boků 11 a 15. Boky spojte pomocí pláštů 20 a hotová kola zatím odložte do pracovní krabíčky. Pokračujte přední nápravou. Z dílu 21 slepte nosič přední nápravy a z levé strany do něj vlep je spodní 22 a horní 23 závěsy, z pravé strany pak závěsy 24 a 25. K horním závěsům a k nosiči přilepte z obou stran tlumiče 26. Z dílů 27 (**a, b, c**) a kolečka 29 slepte levý držák, pravý držák pak slepte z dílů 28 (**d, e, f**) a 29. Nyní pomocí čtyř špendlíků 30, tyče na otáčení kol 31 a dvou špendlíků 32 do závěsů upevněte levý a pravý držák. Oběma držáky také protáhněte přední osy 33 spolu se zákolníky 34, zalepte přední kola a hotovou přední nápravu odložte.



Zadní nápravu zpracujte podobně. Z dílu 35 slepte nosič nápravy, z levé strany do něj vlepte rameno 36 s držákem 37 a kolečkem 40, z pravé pak rameno 38 s držákem 39 a 40. Mezi ramena a nosič vlepte z obou stran tlumiče 41. Nápravou protáhněte osu 42, přilepte zadní kola a hotovou nápravu odložte do pracovní krabičky, stejně jako připravenou desku podvozku 43 a slepený, do oblouku vytvarovaný výfuk – díly 44 a 45.

**II. kompletní karoserie:** PK1 podlepte díly 18, 37, 46, 48, 51, 52, 56 a 74, PK2 podlepte díly 41, 42, 49, 50, 60, 76 a kartonem o síle 1,5 mm podlepte výztuhy 43, 44 a 83. Ze dvou špendlíků uštipněte dva držáčky zpětných zrcátek 89. Na ruby dílů 1, 3 a 22 si přeneste úsečky A-A a B-B. Na ruby si také přeneste **všechny středové rysky**, umožní vám to lepší orientaci při usazování a lepení dílů do karoserie.

Stavbu zahajte vytvarováním nosného dílu 1 (hlavně jeho přechody do obou boků), přilepením výztužných šedých chlopní a vlepáním (kdo chce) levé a pravé kliky – díly 2L a 2P. Nyní začněte slepovat levý bok. Je nutné díly i chlopně neustále tvarovat do oblouku, jen tak dostanete požadovaný tvar. K dílu 1 připojte spodní část 3 a zadní chlopeň 4. K této chlopní připojte zadní blatník 5 a chlopeň 6. K celku připojte zadní část blatníku 7 a středové chlopníčky 8 a 9. K nim připojte přední část blatníku 10 a s dílem 5 spojte chlopní 11. Do přední části zalepte chlopeň 12 a připojte k ní přední blatník 13. Do celku zalepte chlopníčky 14 a 15, připojte část blatníku 16 a s dílem 13 dotvarujte pomocí chlopně 17. Na spodní část boku nalepte práh 18 a levý bok dokončete vlepáním vstupů chlazení 19, 20 a také výztuhy zadního blatníku 21. Stejným způsobem zpracujte i pravou stranu – díly 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 a 40. Opět začněte lepit odzadu a nezapomeňte díly s chlopněmi tvarovat.

Do základního skeletu nyní vlepte přední 41 (úsečka A – A) a zadní 42 žebra (úsečka B – B), připojte výztuhy 43, 44 a celek nechte pod lehkou zátěží proschnout. Dbejte přitom na to, aby se vám skelet nezkroutil. Pokračujte zadním čelem 45, na které nalepte plastické díly 46 a 47. Proschlé, dokonale rovné čelo vlepte do karoserie mezi díly 1, 7 a 26. Nyní na čelo nalepte podložky pod zadní světlá 48, světlá – levé 49, pravé – 50, osvětlení SPZ 51

a dvě spony 52. Z rubu přilepte zpracovaný držák zadní nápravy 53 a také držáček výfuku 54.

K předku přilepte přední masku 55, připojte ozdobnou lištu 56 a také spodní část masky 57. Tu vytvarujte směrem do boků a pomocí chlopní 58 a 59 připojte k oběma bokům. Opět nezapomeňte vytvarovat oba blatníky a zafixujte je vnitřními výztuhami – levé 67 a pravé 68. Masku dokončete nalepením dvou blicačů 60, připojte chladič 61 (lepte z rubu jen k dílu 57) a také dvou spon 62. Z dílu 63 slepte levý prolis pro světlomet, vlepte jej opatrně do přídě a natupo přilepte světlo 64. Stejně zpracujte i pravé světlo – díly 65 a 66.

Pokračujte střešní částí. Na levou bočnici okna 69 nalepte mřížku 70 a celek (lepte předpředu) vlepte do střechy 71. Pravou bočnici okna slepte z dílů 72 a 73, vlepte do střechy a do zadní části, kterou předem vytvarujte do oblouku směrem vzhůru, zalepte zpracovanou mřížku, slepenou z dílů 74 a 75. Vytvarujte přední okno 76, zesponu z rubu připojte díl 77 spolu s usazovací chlopníčkou 78 a sklo vlepte mezi obě bočnice a střechu. Nyní usadíte celek na spodní část karoserie a to tak, že do prořezu v dílu 1 zalepte chlopníčku 78, přilepte přední sklo, potom natupo obě bočnice k výztuhám 43, 44 a nakonec přilepte k zadnímu čelu (zadní část – spojler – dotvarujte postupně do oblouku, po proschnutí hranu spojleru přeberte jemným smirkovým plátnem). Na díl 1 a čelní sklo 76 přilepte dva stěrače 79 a zadní spojler dokončete bočními polepy, levým 80 a pravým 81.

Karoserii dokončete vlepáním předního držáku nápravy. Díl 82 slepte, připojte výztuhu 83 a celek oblepte předním spojlerem 84. Do spojleru natupo zalepte dva vstupy chlazení 85, na držák přilepte chladič 86 a celek vlepte opatrně do přídě. Z dílů 87, 88 slepte dvě zpětná zrcátka a připojte k nim držáčky, levý slepíte ze špendlíku 89 a dílu 90, pravý pak ze špendlíku 89 a dílu 91. Hotová zrcátka vlepte do obou boků, zesponu zakápněte lepidlem a karoserii máte hotovu. Do ní vlepte přední a zadní nápravu s koly a přelepte podvozkovou desku 43. Model dokončete vlepáním zpracovaného výfuku, ohnutý konec zalepte do zadního nosiče 35 a trubku připojte na držáček 54.

Model vozu Škoda 130 RS máte hotov. Věříme, že se vám líbí a že se vám jeho stavba podařila.

Michal Antonický a Mega Graphic

