



Škoda 130 Rapid s příplatkovými opěrkami hlavy na zadních sedadlech a druhou variantou litých kol nabízených na zahraničních trzích včetně tehdy módního polepu nad prahy karoserie.



Škoda 130 Rapid H z roku 1988 na výstavě Legendy 2015. (foto sbírka autora)

Výroba modernizovaných kupé byla zahájena v srpnu roku 1984, ale až do listopadu téhož roku byla vyráběna především kupé s motorem 1174 cm³ a čtyřstupňovými převodovkami. Pak už začala převažovat produkce Škody 130 Rapid poháněné stejným motorem s pětistupňovou převodovkou jako čtyřdveřové sedany, ale většina vyrobených vozů byla určena pro vývoz. Škoda 130 Rapid měla pohotovostní hmotnost 890 kg a byla schopna dosáhnout největší rychlosti 153 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 15 s při spotřebě paliva při 90 km/h 5,8 litru na 100 km.

Modernizace z roku 1984 toho zájemcům o Rapida tedy nepřinesla zrovna málo, ale nabídka zahraničních prodejců Škodovek šla ještě dále. Tak například ve Velké Británii, kde byly modernizované Škodovky dodávány od roku 1985, neuplynulo ani půl roku od zahájení jejich prodeje a už tamní zastoupení nabídlo svým zákazníkům kabriolet, který vznikl v karosářské firmě L.D.D. z Paddock Woodu v Kentském hrabství. Rapid byl v podlahové části vyztužen a nad hlavami cestujících se klenul ochranný oblouk. K vybavení interiéru vozidla patřil i stereo radiomagnetofon s reproduktory vestavěnými ve výplních dveří. Úhledné kabriolety na bázi Rapida vznikly rovněž pod dohledem škodovackého

dealera v Holandsku a pro německého zástupce mladoboleslavské značky vyráběl kabriolety na bázi kupé Rapid také náš Metalex.

Škoda 130 Rapid byla mimo jiné také první Škodovkou jejíž cena přesáhla hranic osmdesáti tisíc Kčs, její cena byla stanovena na 81 050 Kčs. Celkem bylo vyrobeno 22 475 vozů.

Vývozní provedení Škody 135 Ri se zvenčí od verze 135 ničem nelišilo.



Škoda 135/136 Rapid typ 747

1987—1990

Vyvrcholením vývoje Škody Rapid se stal rok 1987, když se pod kapotu jeho motorového prostoru nastěhoval motor připravovaný pro nový model Favorit o výkonu 58 k (43 kW) ve verzi 135 nebo 62 k (46 kW) ve verzi 136. Vybava vozu s novým označením Škoda 136 typ 747 byla doplněna o nový sdružený palubní přístroj, shodný se sedany řady 742 a opěrky hlavy

se společně se samonavijecími bezpečnostními pásy objevily i na zadních sedadlech.

V roce 1988 vítal návštěvníky 30. strojírenského veletrhu v pavilonu P Škoda 135 Ri Rapid. Zvnějšku poutalo pozornost nové řešení masky chladiče, které bylo shodné pro všechny Škodovky s motorem vzadu modelového roku 1989, ale tím hlavním překvapením byl systém Bendix s elektronicky řízenou přípravou směsi a s jednobodovým vstříkem. Vstříkový motor vybavený bezdotykovým zapalováním pracoval s třícestným katalyzátorem a dosahoval největší výkon 55 k (41 kW), díky katalyzátoru tak poklesla nejvyšší rychlost na 140 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 17 s.

Celkem bylo vyrobeno 1272 vozů v provedení Škoda 135 Rapid a 9708 vozů ve verzi Škoda 136 Rapid.

Škoda 130 Rapid skupina H 1988

V roce 1988 se Petr Samohýl s Rapidem skupiny H – Hobby Cars, umožňující větší rozsah úprav,

zúčastňoval závodů seriálu Veedol Cup na okruhu Nurburgring.

Nasazení kupé Rapid v tomto seriálu, který se jezdí na 26 km dlouhém okruhu vytvořeném ze staré i nové tratě, předcházela účast vozu Škoda 130 LR původně připravovaného pro skupinu B, která po sérii tragických událostí v automobilových soutěžích nebyla nakonec zavedena. V roce 1987 s ní Petr Samohýl a Willi Oberman obsadili celkově třetí místo ve třídě do 1300 cm³. Pokud uvážíme, že na start závodu trvajících zpravidla 4 hodiny se postavilo asi 170 vozů z 260 přihlášených, jedná se o jednoznačný úspěch, na který mělo v roce 1988 navázat i kupé Rapid.

Stejně jako v případě Škody 130 LR i v tomto případě byl iniciátorem startu v seriálu západoněmecký dovozce vozů Škoda firma Semex a jezdecký tým tentokrát rozšířil Svatopluk Kvaizar, který byl členem týmu i ve čtyřnadvacetihodinovém závodě, v němž až několik minut před koncem kleslo mladoboleslavské kupé z prvního na druhé místo. Na vině byl prasklý závěs zadního kola, ale i tak obsadil „háčkový“ Rapid celkově 27. místo v absolutní klasifikaci.

Rapid dostal nové díly karoserie připomínající Škodu 130 LR Evo – vystoupulé blatníky, přičemž zadní měl otvory pro vstup vzduchu, přední nárazník vcelku

se spoilerem, přední kapotu s otvorem pro odvod teplého vzduchu a zadní kapotu s rozměrným křídlem s vestavěným chladičem oleje. Dveře a přední víko byly vyrobeny z hliníku, ve všech oknech kromě čelního jsou lehká organická skla. Přední náprava s upravenými standardními rameny byla kvůli snížení těžiště hlouběji zapuštěna do karoserie a její spodní ramena byla doplněna o seřiditelný příčný stabilizátor, vzadu byla beze změny převzata náprava ze Škody 130 LR. Zkrácené pružiny, plynokapalinové tlumiče Sachs s možností seřizování světlé výšky vozu vzadu, stejně jako kotoučové brzdy AP (Automotive Products) s vnitřním chlazením vpředu jsou samozřejmostí. Motor s pětikrát uloženou klikovou hřídelí a hliníkovou osmikanálovou hlavou měl svůj původ v soutěžní Škodě 130 LR skupiny B a dosahoval výkon 137 k (101 kW). Převodové ústrojí bylo vybaveno jednotkoučovou suchou spojkou Sachs a pětistupňovou plně synchronizovanou převodovku odstupňovanou stejně jako u vozů Škoda 130 L



Škoda Karoq nahradila ve výrobním programu Škodu Yeti na podzim roku 2017.



Škoda Karoq sdílí podlahovou plošinu lišící se rozvorem se Škodou Octavia, Superb i Kodiaq.

Škoda Karoq 2017—dosud

Nástupcem oblíbené Škody Yeti se stalo kompaktní SUV představené v květnu roku 2017 ve Švédsku a jeho jméno Karoq pochází stejně jako název většího SUV Kodiaq z jazyka původních obyvatel ostrova Kodiak Aleutů. Vzniklo kombinací aleutských slov auto a šíp. Byl postaven na koncernové plošině shodné s plošinou modelů Octavia, Superb i Kodiaq a jeho koncernovým sourozencem je Seat Ateca. Jeho vývoj trval čtyři roky a autorem jeho designu byl opět Jozef Kabaň a šéfdesignér exteriéru Karel Neuhold. Škoda Karoq získal ocenění Red Dot za rok 2018.

V porovnání se Škodou Yeti byl Karoq o 160 mm delší, o 35 mm širší, o 40 mm nižší a o 60 mm byl

větší i rozvor náprav. Po technické stránce se prakticky shodoval se Seatem Ateca, se kterým byl i vyráběn na stejné lince v pobočném závodě v Kvasinách, ale měl komfortněji nastavený podvozek a zcela odlišný exteriér a interiér. Mimo jiné byl Karoq prvním vozem Škoda s digitálním přístrojovým panelem. Zájem o Karoq byl natolik veliký, že kromě Kvasin musel být vyráběn i v Mladé Boleslavi a v letech 2018 a 2019 byl dokonce vyráběn i v německém Osnabrücku a v roce 2020 v Bratislavě.

Škoda Karoq 2017—2019

První vozy zaměřily k zákazníkům na podzim roku 2017 a na výběr bylo mezi dvěma zážehovými motory a dvěma vznětovými ve třech výkonových verzích. Základ představoval přeplňovaný 1,5 TSI o výkonu 115 k (85 kW) se šestistupňovou ručně

řazenou převodovkou a pohonem předních kol, který umožnil zrychlení na 100 km/h za 10,6 s a nejvyšší rychlost 187 km/h. Pouze přední kola poháněl i výkonnější zážehový, rovněž, přeplňovaný motor 1,5 TSI o výkonu 150 k (110 kW), který ve spojení se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou dokázal Karoq zrychlit na 100 km/h za 8,4 s dosáhnout rychlosti 204 km/h. Také další motor, tentokrát vznětový 1,6 TDI o výkonu 115 k (85 kW) se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou poháněl pouze přední kola a umožnil zrychlení na 100 km/h za 10,7 s a nejvyšší rychlost 188 km/h. Další vznětový motor 2,0 TDI byl dodáván ve dvou výkonových verzích. Slabší měl výkon 150 k (110 kW), ale mohl pohánět všechna kola nebo jen kola přední nápravy a ve spojení se šestistupňovou převodovkou s ním mohl Kodiaq zrychlit na 100 km/h za 8,9 s a dosáhnout rychlosti 207 km/h. Výkonnější verze tohoto motoru disponovala silou 190 k (140 kW), byla spojena se sedmistupňovým automatem a poháněla všechna kola.

Karoq s touto motorizací pak zrychloval na 100 km/h za 7,8 s a jel až 211 km/h.

V nabídce byly úrovně Active, Ambition a Style, které bylo možné rozšířit o další prvky pomocí příplatkového balíčku Plus. Ve standardu měl Karoq šestnácti a sedmnáctipalcová kola, za příplatek byla k dispozici i kola o průměru sedmnácti až devatenácti palců. Vozy s úrovní výbavy Ambition měly možnost volby mezi jízdními režimy Normal, Sport, Eco, Individual a v případě pohonu 4 × 4 i Snow.

Na podzimním pařížském autosalonu v roce 2018 byly představeny verze Karoq Sportline a Karoq Scout. Verze Sportline se od standardního Karoqu lišila především sportovněji laděným exteriérem i interiérem, černě lakovanými doplňky včetně černých osmnáctipalcových kol. Výbava zahrnovala LED světlomety a mlhovky, tempomat, ambientní osvětlení, sportovní přední sedačky, ale naopak chyběla navigace. K pohonu sloužil zážehový přeplňovaný motor 1,5 TSI o výkonu 150 k (110 kW) spojený se šestistupňovou převodovkou případně vznětový 2,0

TDI se stejným výkonem a převodovkou, ale s pohonem všech kol. Výhradně pro model Sportline byl určen motor 2,0 TSI s výkonem 190 k (140 kW) spojený se sedmistupňovou převodovkou DSG a pohonem všech kol. Nejvýkonnější Karoq pak dokázal zrychlit na 100 km/h za 7 s a dosáhnout rychlosti 220 km/h.

Verze Scout představovala v nabídce vrcholný model poháněný turbodieselem 2,0 TDI o výkonu 150 k (110 kW) se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou a pohonem všech kol. Verze Scout měla tradičně mohutnější nárazníky a oplastované prahy i výřezy blatníků. Do výbavy patřil vyhřívaný volant a sedačky, bezklíčové odemykání, parkovací senzory vpředu a vzadu, navigace s osmnáctipalcovou obrazovkou, adaptivní LED světlomety a mlhovky, tempomat a ambientní osvětlení.

Nejlevnější Karoq s úrovní výbavy Active a motorem 1,0 TSI měl v roce 2018 cenovku 489 000 Kč, nejdražší byla verze Scout s cenou 780 900 Kč.

Od podzimu roku 2017 do poloviny roku 2019 bylo vyrobeno přes 220 000 vozů.

Na základě Škody Karoq postavili studenti Středního odborného učiliště strojírenského Škoda Auto studentský projekt nazvaný Sunroq. Jednalo se o kabriolet poháněný sériovým čtyřválcem 1,5 TSI pouze doplněným o sportovní výfuk.

