



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

BLOG » O BLOGU » NASZ YOUTUBE CENY PALIW KALENDARZ PZMOT GIELDA ARCHIWUM

Budżetowe Porsche

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 lipca, 2026

0 komentarzy

Skoda Rapid to nazwa samochodu klasy B, który usiłuje udawać kompakt. Pod tą, jakże szybką, nazwą ukrywa się również model, który do historii przeszedł jako „czeskie Porsche”. Tak określano wszystkie 2 – drzewiowe Skody coupe oparte na produkowanych do 1991 roku modelach wyposażonych w silniki umieszczone z tyłu. Co ważne, ten jakże wdzięczny samochód powstał w czasie, gdy w „demoludach” samochody sportowe nadal uważano za przejaw imperializmu – niepotrzebny i zaprzeczający idei socjalizmu. Sportowa Skoda? Niemożliwe ...

Pierwszą przymiarką do „budżetowego Porsche” był model 1000 MBX De Luxe. Była to drzewiowa odmiana „zwykłej Skody” z lepszym wykończeniem i wyposażeniem oraz silnikami o mocy nawet 70 KM. Prawdziwa historia coupe Skody zaczęła się w 1970 roku od prezentacji Skody 110R coupe na Wystawie w Brnie. Wymiarami: 134 (wys.), 162 (szer.) oraz 415 cm (dl.) sportowa Skoda plasowała się pomiędzy segmentem C i D. Rozstaw osi wynosił zaledwie 240 cm, co oznaczało długie zwisy – typowe dla konstrukcji z tamtych lat.

Skoda 110R coupe – lewa strona i deska rozdzielcza pojazdu (poniżej)



Źródła: autofakty.pl, Skoda

Słaby, 52 – konny silnik o poj. 1107 cm³ zużywał ok. 8,5 dm³ paliwa na każde 100 km. 32 – litrowy zbiornik paliwa nie zapewniał zbyt długiego zasięgu (realnie ok. 350-370 km). Niewielką moc oraz skromny moment obrotowy o wartości 86 Nm na tylne koła przenosiła 4 – biegowa, manualna przekładnia. Dzięki lekkości konstrukcji (zaledwie 880 kg) auto rozpędzało się do prędkości 145 km/h a do 100 km/h po upływie 18,5 sekundy. Auto hamowało za pomocą przednich hamulców tarczowych oraz bębnow na tylnej osi. Żadna rewelacja?

Otóż nie, gdyż auto prowadziło się tak jak Porsche 911, ale to, co oferował niemiecki oryginał było możliwe przy znacznie niższych prędkościach. Ogumienie o szerokości 155 mm nie gwarantowało wystarczającej przyczepności, co w połączeniu z lekkim przodem i mocno obciążonym tyłem gwarantowało nagłe utraty kontroli nad pojazdem. W doświadczonych rękach Skoda była w stanie zapewnić długi, kontrolowany poślizg przy niskich prędkościach. Porsche było bardziej nieprzewidywalne, głównie ze względu na 4 – krotnie większą moc.

Podobne teksty: Volvo i szwedzkie błoto

Produkowana do końca 1980 roku Skoda nie przechodziła większych zmian, jedynie kosmetyczne „złify”. Przez całą dekadę dla klientów indywidualnych oferowano tylko jeden silnik, na potrzeby zespołów rajdowych i wyścigowych powstały również odmiany z silnikiem o poj. 1.2 i 1.3 dm³. Najwięcej sukcesów w wyścigach i rajdach osiągnięto na wersji 130 RS. Model ten wyposażano w silniki o poj. 1.2-2.0 i mocy 120-250 KM. Jednym z największych sukcesów Skody było 1. i 2. miejsce w klasie A2 na Rajdzie Monte Carlo w 1976 roku.

Skoda 130 RS



Źródło: Wikimedia

Wytwarzany od 1981 roku Garde był wersją coupe najnowszej generacji Skód. Podobnie jak u poprzednika pod zupełnie nową karoserią kryły się sprawdzone rozwiązania techniczne oraz zupełnie seryjny napęd. W porównaniu do poprzednika Garde było nieco szersze i dłuższe. Nie zmieniono również koncepcji umieszczenia napędu – Skoda nadal była „budżetową” wersją Porsche 911. I tak też jeździła. Podobnie jak poprzednik, nowa Skoda miała istotną przewagę nad 911, gdyż miejsca na tylnej kanapie było znacznie więcej niż w Porsche.

Rapid początkowo był napędzany zaledwie 54 – konnym silnikiem o poj. 1174 cm³, który nie czynił ze Skody sportowca. Sparowany z 4 – biegową ręczną przekładnią pozwalał osiągnąć nawet 153 km/h zużywając średnio 8 dm³ paliwa na każde 100 km. Dopiero w lipcu 1984 roku przeprowadzono poważną modernizację, która poprawiła braki osiągi samochodu. Nowy silnik o poj. 1.3 dm³ miał moc 58 KM i moment obrotowy o wartości 97 Nm pozwolił na nieco więcej „szaleństw”. Nowa, już 5 – biegowa, przekładnia pozwoliła na oszczędność paliwa.

Zaletą Rapida (w 1984 roku zmieniono nazwę) był większy, 37 – litrowy zbiornik paliwa, dzięki któremu zasięg mógł wynieść nawet powyżej 450 km. Bagażnik przedni był nieco większy niż w 110R coupe a jego pojemność wynosiła 280 dm³. Ten zachował pojemność w wersji z brezentowym składanym dachem, którą oferował jeden z brytyjskich importerów Skody. Rapid Cabriolet był najtańszym pojazdem tego typu dostępnym w Wielkiej Brytanii. Niestety, w tej wersji było konieczne wzmocnienie nadwozia co skutecznie zepsuło jego atrakcyjną linię.

Podobne teksty: "W czym na wakacje?" - czyli 50 samochodów zabytkowych, którymi "Historia ..." chciałaby pojechać na zastępny urlop

Fragmenty broszury reklamowej Skody Rapid



Źródło: Autowizja.pl

Konkurencja w postaci VW Scirocco czy planowanego wówczas Poloneza Coupe była bardziej praktyczna i szybsza, ale żaden z nich nie mógł dorównać Skodzie jej zawiadkiemu prowadzeniu i niezwykłej lekkości pracy kierownicy – pomimo braku wspomagania i marniej precyzji. Prowadzenie znacznie utrudniał rozkład mas, dzięki któremu szybko można było znaleźć się w przydrożnych krzakach. Niejedna Skoda tego doświadczyła a efekt takiej kraksy nietrudno przewidzieć, gdyż przednią „strefę zgniotu” stanowiła jedynie chłodnica i koto zapasowe.

Choć część modeli została amatorsko przerobiona do udziału w rajdach, fabryczny zespół Skody nie zdążył przygotować modelu zgodnego ze specyfikacją „Grupy B”. Po zlikwidowaniu tej kategorii wiedza zdobyta podczas pracy nad prototypami posłużyła do konstrukcji wersji oznaczonej jako „H”. Pojazd ważył zaledwie 675 kg dzięki czemu 138 – konny silnik wystarczał do rywalizacji z mocniejszymi konstrukcjami. Model ten chętnie wykorzystywano w wyścigach torowych. Skoda 130H była w stanie osiągnąć prędkość 260 km/h.

Skoda 130H – wyścigowa odmiana modelu Rapid



Źródło: autoforum.cz

Czeskie „budżetowe” Porsche przechodziło drobne zmiany jeszcze w 1987 roku. Nowością była 62 – konna odmiana silnika 1.3 stosowana w wersji 136 Rapid. Zużycie paliwa nieco spadło a dynamika jazdy – teoretycznie poprawiła. W ciągu ostatnich lat produkcji zmieniono również deskę rozdzielczą oraz liczne, drobne elementy wykonczenia wnętrza. Niestety, ciągłe zmiany nie poprawiły sprzedaży a nowy model Favorit przejął większość klientów. W sierpniu 1990 roku z fabryki w Kvasinach zjechała ostatnia sztuka „czeskiego Porsche”.

Jakie były zalety sportowych Skód? Koszty użytkowania były o wiele mniejsze niż oryginału z Niemiec choć, w przeciwieństwie do Porsche, brakiem awarii żadna Skoda nie grzeszyła. Jednak konstrukcja była na tyle prosta, że można było być się bez pomocy mechanika. Żadnego Turbo ani rozbudowanej elektroniki czy ABS-u. Tylko prosty tylny napęd i to, co przesądziło o tym, że ich kult przetrwał do czasów obecnych – lekkość, dzięki której tak wiele potrafiły, pomimo słabego serca.

Visited 9 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Porsche, Skoda, Skoda110R, Skoda130H, SkodaRapid

Nawigacja wpisu

← O ostrzeżeniu przed Daihatsu i Saabem

Cztery cylindry z Maranello →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 29 lipca, 20:00, Środa

23°C

7 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 50%

PM 10: 25%

Dziś

26°C

Jutro

33°C

Godzina po godzinie ▶

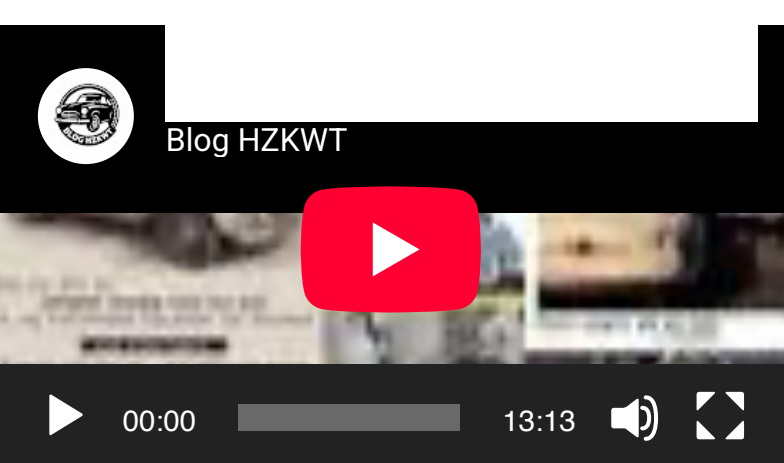
Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	S	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
◀ CZE						

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog

25.07.2026 Srebrny gołąb I #historiazkolemwtle

Skuter marki Mitsubishi z serii „Silver Pigeon” pozwoli dawnemu producentowi samolotów wznowić produkcję. Czy jedna z wielu wersji tego skutera „czegoś” Wam nie przypomina? Podpowiedz - pewnej włoskiej maszyny w nietypowej wersji wyposażenia. #Mitsubishi #skuter #Vespa #SilverPigeon ... Wyświetli więcej

Polub

Skomentuj

Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle @blog_hzkwt · Obserwuj

26.07.2026 Stallion | #historiazkolemwtle Pinto Stallion (był też Mustang i Maverick) wygląda atrakcyjnie i sportowo. Wersja specjalna na rok modelowy 1976 miała kontrastowe malowanie, te same silniki co model standardowy i ... były tak samo „bombowe” jak pozostałe Pinto.

6:21 PM · 26 lip 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Halo, dzwonię z samochodu

Piękne amerykańskie „obiecanki-cacanki”

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (12) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (8) czechy-marki (43) cennyści (7) Chrysler (7) Citroën (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (73) Ferrari (19) Fiat (28) Fiat500 (6) Ford (16) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kiltcar (7) Lancia (7) Mercedes (26) mikrosamochód (6) napęd elektryczny (6) napęd parowy (6) Nissan (11) normyspalin (6) Opel (6) Peugeot (14) pojazd elektryczny (10) pojazdyrekordowe (11) pojazdydługie (12) Porsche (14) pracownik karoseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (11) Renault (13) RollsRoyce (6) Skoda (6) SUV (9) Toyota (12) Volvo (8)

Liczba wyświetleń: 13 466

Wszystkie wpisy: 564

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress