

ŠKODA 1203



3742PIE001

ISBN 979-12-209-0417-9




DeAgostini

deagostini.com/cz/skoda-1203

ORIGINÁLNÍ KOLEKCE, V NÍŽ SESTAVÍTE VĚRNÝ

ŠKODA 1203

Sestavte si věrný model **Škody 1203**, bezesporu nejslavnějšího československého užitkového vozu. Na jejích předchůdcích se pracovalo již od poloviny 50. let minulého století. Vývoj této dodávky trval v dobách centrálně plánovaného hospodářství dlouhých dvanáct let. Výroba „dvanáctsettrojky“ se tedy mohla rozběhnout až na **podzim 1968**, kdy se oficiálně představila také na brněnském Mezinárodním strojírenském veletrhu.

Jako první se začala vyrábět klasická dodávka, pak se nabídka rozšířila o mikrobus, valník, také o verzi de Luxe, nebo třeba sanitku. Mezi 70. a 90. lety minulého století byla „**dvanáctsettrojka**“ v denním provozu prakticky nepřehlédnutelná. Vozila nejen nemocné, ale také nebožtíky, přepravovala rozmanité zboží nebo pasažéry. Dříve narození znají tento vůz především jako sanitku, která se stala hrdinkou mnoha filmů a stejnojmenného populárního televizního seriálu.

Škoda 1203 prošla mnohými modernizacemi, ale žádného nástupce vyráběného v Československu neměla. Možná i to je důvod, proč se **těšila a stále těší přízni v Česku i na Slovensku**, a to i přesto, že trpěla řadou neduhů. V 80. letech se výroba „dvanáctsettrojky“ přesunula z Čech na Slovensko, do trnavského závodu, kde pokračovala až do roku 1997. Jako jediný vůz svého druhu na domácím trhu tak po roce 1989 pomohla rozjet živnost mnoha začínajícím podnikatelům. A tak navzdory některým nedostatkům zůstává **Škoda 1203 československou legendou**.

Pojďte s námi tuto nepřekonatelnou hvězdu silnic i stříbrného plátna skládat **přímo u vás doma!**



MODEL KULTOVNÍ „DVANÁCTSETTROJKY“!



Škoda 1203 Minibus (1979)

Motor

Objem válců: 1221 cm³
Výkon: 37,9 kW při 4500 ot./min
Průměr válce: 72 mm
Zdvih pístu: 75 mm
Komprese: 7,9 : 1
Maximální rychlost: 95 km/h

Systém napájení

Systém plnění: karburátor Jikov 32 BS-14 a Jikov 32 DDSR
Objem palivové nádrže: 38 l
Spotřeba paliva: 11 l/100 km

Systém pohonu

Spojka: suchá, jednokotoučová, třecí s tlumičem záběru, hydraulické ovládání
Převodovka: čtyřstupňová se zpětným chodem, pohon zadních kol se synchronizací 2. až 4. stupně
Převody: I – 4,27; II – 2,46; III – 1,51; IV – 1,00; zpětný chod – 5,61
Stálý převod: 5,86

Elektrická instalace

Elektrická instalace: 12 V
Akumulátor: 14 V/32 Ah

Zavěšení

Přední náprava: lichoběžníková s dvojicí trojúhelníkových ramen, odpružení vinutými pružinami, hydraulické tlumiče
Zadní náprava: dělená kyvadlová, kuželové soukolí se spirálním ozubením, kuželový diferenciál, hydraulické tlumiče, zkrutné tyče

Brzdy

Brzdy: s kapalinovým ovládáním, jednookruhové nebo dvouokruhové, posilovač pomocí podtlaku v sání
Přední: bubnové
Zadní: bubnové

Karoserie

Karoserie: celokovová, samonosná s rámovým roštem, trambusového provedení, čtyřdveřová, osmimístná

Rozměry

Délka: 4520 mm
Šířka: 1800 mm
Výška: 1900 mm
Rozvor náprav: 2320 mm
Rozchod kol: 1360 mm (přední); 1350 mm (zadní)
Světlá výška: 190 mm
Zavazadlový prostor: 1150 l

Hmotnosti

Pohotovostní hmotnost: 1120–1340 kg
Celková hmotnost: 1960–2200 kg

SPLŇTE SI SEN SLOŽENÍM DETAILNÍ REPLIKY

Náš kovový model této **kultovní „dvanáctsettrojky“** vznikl skenováním originálního zachovalého vozu těmi nejmodernějšími metodami. Je do detailu **věrný** a jeho provedení dosahuje **vysoké kvality**. Trefná barevnost, všechny detaily, otevírací dveře, funkční světla a kvalitní materiály. To jsou jedny z mnoha předností našeho modelu v **měřítku 1 : 8**.

Neváhejte ani chvíli a pojdte se s námi ponořit do modelářského světa!

PŮVODNÍ EMBLÉMY A SYMBOLY



AUTENTICKÝ INTERIÉR



FUNKČNÍ SVĚTLA



NESMRTELNÉ DODÁVKY – ŠKODY 1203!

AUTENTICKÉ BARVY



VĚRNĚ ZACHYCENÉ DETAILS



OTEVÍRACÍ OBĚ KAPOTY



OTEVÍRACÍ DVEŘE



POHYBLIVÁ KOLA



SLOŽENÍ MODELU BUDE SNADNÉ S

V každém čísle naší nové kolekce **ŠKODA 1203** najdete poutavý časopis, v němž vás seznámíme s příběhem nepřekonatelné „**dvanáctsettrojky**“. Dozvíte se vše nejen o tomto voze, jeho vývoji, variantách a modernizacích, ale i jeho příbuzných vyráběných v rozmanitých zemích světa. Součástí časopisu je i přehledný návod k **montáži krok za krokem**.

V každém čísle dostanete **díly modelu**, z nichž si postupně postavíte slavnou dodávku, kterou si pamatuje snad každý z nás – ať už z českých či slovenských silnic nebo z televizních obrazovek.



Díky naší kolekci si tak můžete v **klidu domova** postavit model nákladní nesmrtelné Škody 1203, která se stala **neodmyslitelnou součástí více než 30 let československých dějin!**

NAŠÍM NÁVODEM KROK ZA KROKEM!

VŠE O „DVANÁCTSETTROJCE“ A DALŠÍCH UŽITKOVÝCH VOZECH NAŠICH SOUSEDŮ

ZAJÍMAVOSTI A KURIOZITY

DOBOVÉ AUTENTICKÉ FOTOGRAFIE

DODÁVKA, KTEROU VŠICHNI ZNAJÍ



Vývoj budoucí Škody 1203 odstartoval již na jaře 1956, na snímku je jeden z prototypů roku 1957. Za pozadí stojí bohaté zkušenosti výrazně začleněná karosérie.

V Československu hovoří už ve druhé polovině 50. let minulého století. Tehdejší hospodářství potřebovalo automobil, který by byl schopen zvládnout především městské obchody v zastavěných oblastech, kde byly velké nákladní vozy problém s manipulací a způsobovaly velký hluk a zácpy na ulicích komunikací. Z finančních, ale také ideových důvodů, nebylo možné počítat s nákupem vhodného dodávkového

Vrchlabským konstruktérům se během vývojových prací na Škodě 1203 jezdily „pod ruce“ divat zahraniční delegace od našich severních sousedů z Polska a z východního Německa.

vozu ze západních zemí, proto se v centrále na straně československého hospodářství rozhodlo o vzniku nového užitkového automobilu na domácí půdě. Nová dodávka měla vzniknout v místopříslušné automobilce.

Škodovští konstruktéři v polovině 50. let ve Vrchlabí na nic nečekali a práci si šli hned po rozhodnutí do vývojových prací. V roce 1957 byly na světě téměř kompletní podklady nutné k zahájení sériové výroby nového užitkového vozu s emblemem okružního typu na kapotě. Tělu měla splynout i tři funkce prototypy s motory s rozvodem OHV a objemu



Škoda 1203 se stala nejprostorovějším českým užitkovým automobilem 20. století, jen ve Vrchlabí vzniklo v letech 1968–1981 na 69 727 kusů. Samonosná transbusová karosérie existovala i v provedení mikrobusu.



První „dvanáctsettrojka“ sjela z výrobního pásu v roce 1968. V továrně ve východočeském Vrchlabí na ni přitom pracovali už od poloviny 50. let.

1,2 litru. Z obavy, že zmíněný agregát nebude výkonem pro plánovanou užitkovou automobilovou novinku stačit, vznikl poprvé ještě jeden prototyp s výkonějším a větší motorem 1,5 litru.

Vrchlabským konstruktérům se během vývojových prací na Škodě 1203 jezdily „pod ruce“ divat zahraniční delegace od našich severních sousedů z Polska a z východního Německa. Členové těchto výprav se ve Vrchlabí zapojili o to, jak si konstruktéři Škodovky poradí s konstrukcí samonosné bezkapotové karosérie, která byla podmínkou stavby nového užitkového vozu. Tyto nábytky zvládnout z Československa pak členové zahraničních delegací vyžádali počátkem 60. let při stavbě východoněmeckého užitkového vozu

Barkas B 100 a polského nového užitkového vozu s názvem Żuk.

Sériová výroba nové dodávky, tolik potřebné pro naše tehdejší hospodářství, už byla tzv. na spadnutí, ovšem do dle vytvořené dle rozhodnutí lze namítnout, že dost nelogické tehdejších stranických ligů. Především, aby vrchlabský konstruktér zastavil všechny práce na novém užitkovém voze a místo toho dostal úkol o nepřetržitě pokračovat dostávající automobil Škoda 1201. Tím oficiálním důvodem tohoto rozhodnutí byl nedostatek finanční na výrobu nových spjeme se zavedením nového užitkového automobilu do sériové výroby. Úpravou Škody 1201 vznikl model 1202, jehož výroba skončila až v roce 1973 a nutno dodat, že tento

„nouzový“ vůz patřil k nepodstatným užitkovým vozům československé výroby té doby.

Vrchlabští však vývoj užitkového automobilu nově nezastavili, ale pokračovali s výrobou Škody 1202 především práce na typu S 997, která počátkem 60. let získala označení Škoda 1203. Prototypy dleli prototypy sanoní, dodávkové verze, a také mikrobuse, ale jejich cena k sériové produkci byla vskutku vysoká. V roce 1966 museli vrchlabské konstruktéry státní aparátistky takto přemlouvat, aby k ní došlo. Nakonec se to povedlo, ale až koncem roku 1968, kdy už „novinka“ ležela zastaralá.

Ve Vrchlabí se na sériovou výrobu Škody 1203 připravovali od roku 1965, ale jejm

NÁZORNÝ NÁVOD KROK ZA KROKEM

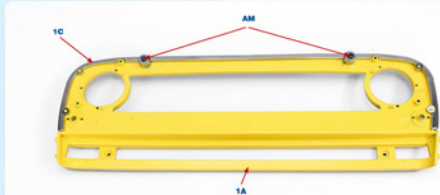
FOTOGRAFIE KROKŮ MONTÁŽE

NÁVOD K MONTÁŽI č. 1

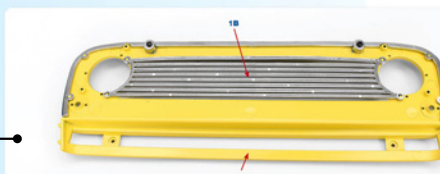
Tipy a triky

Srouby s plíseňmi P ve svém označení (např. A2, U1) se šroubí do plastových dílů modelu. Opatrně je utahujte, důkladně navlečte první odpor. Přílišné utahnutí může stáhnout závit v otvoru plastového dílu. Srouby s plíseňmi M ve svém označení (např. C1, A4) se šroubí do kovových dílů modelu. Pokud šroub při šroubování ládce příliš velký odpor, použijte metodu dvou stávků dovnitř a jednu stávku zpět. Takto se snáze šroub zabourá do nadzoru, aniž by bylo jeho utahnutí v hlavě šroubu. Nezapínej tam, kde lze šroub šroubovat velmi lehce, dlejte na citlivé dotčení na konci jeho montáže.

Pokud jsou ložiska součástí dílu, můžete spoj zajistit kapkou vnitřního lepidla. Kdy se snaže použít lepidlo na neviditelnou stranu, lepení provede pouze na straně vnější, důkladně neseďte a lepidlo se neodpaří. Při vnitřním (lysovaly) lepidlo lepidla mohou na lepení těchto součástí být potaž. Před konečnou montáží dílu zkontrolujte jejich vzájemné ložiska. Pokud máte problém s přímým uazením sestavených dílů, zkontrolujte, zda na nich nejsou otisky nebo jiné nerovnosti z výroby a případně se jejich zbytek přikásem nebo modelářským nožem. Pokud jsou na chromovaných dílech nečistoty nebo otisky prstů, můžete je očistit měkkým hadříkem. Snaže se však při čištění nevyvíjet příliš velký tlak, aby nedošlo k poškození chromovaných povrchů.



1 Ze zadní strany předního čela karoserie 1A přilepte chromovanou lištu 1C tak, aby oba páry pozicních montážních patek s otvory došly na montážní úchyty čela a dveře otvory patek horní lišty došly na dve montážní úchyty horní lišty čela. Posa lištu 1C ve vyznačených otvorech zapojte do čela šrouby AM.



2 Ze zadní strany k oběma stranám předního čela karoserie 1A přilepte spřísně orientovanou mřížku chladiče 1B tak, aby oba páry pozicních montážních patek s otvory došly na montážní úchyty čela a opětovně zaradte na každé straně nadzoru.

Výsledek

Takto by měla nyní vypadat přední čela karoserie ozdobě mřížkou a chromovanou lištou. Logo Škoda zatím pečlivě uložte pro pozdější montáž.



SROZUMITELNÝ POPIS PRACÍ

POSTAVTE SI MODEL NEPŘEKONATELNÉ „DVANÁCTSETTROJKY“!

KOVOVÝ MODEL V MĚŘÍTKU 1 : 8

MĚŘÍTKO
1:8



- Autentické barevné provedení
- Otevírací všechny dveře i kapoty
- Funkční světla
- Osvětlení interiéru a palubní desky
- Precizně vypracované detaily interiéru i exteriéru
- Funkční a realistické zavěšení a odpružení kol