

# Tre hekkmotorskodaer

Dette er en uendret kopi av en artikkel som sto i Škoda Nyt nr. 2/2012.

Denne gangen skal vi presentere tre biler som eies av medlemmer i Skoda Klubb Norge. Det dreier seg om Skoda 105/120 av første generasjon, den såkalte "smale" typen. Disse tre bilene er nå ca. 30 år gamle og blir derfor veteranbiler etter de norske reglene. De har også en annen ting til felles: de ble reddet i siste liten før de skulle gå til opphogging.

## **Jan H. Borgersen - 1981 Skoda 105L**



Bilen forlot fabrikken i 1. kvartal 1981 og ble registrert i april 1982 på Kyrksæterøra i Sør-Trøndelag. Den første eieren var professor i allmenn fysikk i Trondheim og beholdt bilen i 25 år. Deretter ble den tatt vare på av et par gammelbil-entusiaster i Trondheim fram til våren 2011, da den ble kjøpt av Jan Harald og kjørt til ned til Hokksund på egne hjul.

Prøvekjøring i september 2011 avslørte alvorlige problemer med kjølesystemet og som følge av dette ble det fullstendig overhald, med blant annet ny radiator, termoswitch, radiatorvifte fra Felicia, manuell bryter for radiatorvifta pluss diverse nye slanger m.m. Bremsene foran og bak ble også overhald, og slangen fra forgasser til bremseservo ble erstattet med et forniklet kobberør. Også i motorrommet ble det gjort en del ting: Topplokket, vannpumpa og fordeleren ble skiftet ut og elektronisk tenning installert. I forstillinga ble det byttet diverse foringer.

En del små karosseriskader ble utbedret og deler av karosseriet lakkert på nytt i originalfargen briljant-oransje. Andre utvendige forbedringer er sandblåste og nylakkerte felger med nye dekk og nye hjulkapsler, og ny gummilist rundt bakvinduet.

I alt ble det uventet mye arbeid for å få orden på en tilsynelatende helt OK bil, men nå burde det meste være gjort. Det som gjenstår er mer av typen 'kjekt å ha', slik som tåkelys, radiokonsoll og hylle under dashbordet. 27. mars fikk bilen skiltene på, og i juni er det meningen å reise til Skoda Tour i Janske Lazne med den.

### **Petter J. Brudal - 1982 Skoda 120L**



Denne bilen ble produsert i 2. kvartal 1982 og registrert første gang i Trondheim i 1983. Opprinnelig var den grønn, men en eller annen gang har den blitt lakkert svart. På 2000-tallet sto den ubrukt hos diverse eiere i Larvik og Sandefjord; historien før dette er ukjent. Petter kjøpte bilen for vrakpanten i 2008 og den var da strippet for det meste. Det som satt igjen var stort sett bare hjuloppheng, girkasse, styring og bremser.

Foreløpig har tiden gått med til langvarige, men ikke så veldig arbeidsintense aktiviteter. Den ene er å skaffe erstatning for deler som enten mangler eller er for dårlige til å brukes i en nyrestaurert bil. Den andre er å rengjøre, rustbehandle og male gulv, motorrom og forskjellige løse biter. Noen av de

opprinnelige delene ble innkjøpt fra en tidligere eier, resten kommer fra opphogde biler, fra ryddeaksjoner hjemme hos forskjellige Skoda-folk, fra Roy Hafsliens lagerhyller og fra firmaer i Tyskland og Tsjekia.

For øyeblikket er det girkasse og bakstilling som er i fokus. Girkasse skal rengjøres, og Roy skal kontrollere innmaten i den. Gummiene i fremre enden av de langsgående armene skal byttes, aksler og armer skal males og bremsene overhales. Første mål er å få girkasse og hjuloppheng på plass, slik at bilen kan trilles ut og inn av kjelleren på Skoger.

Det er vanskelig å si når bilen vil komme på veien, for det er mye arbeid som gjenstår. Når den en gang blir ferdig, vil det bli en blanding av forskjellige modeller. Interiøret vil tilsvare 120GLS, men fronten blir som på 120LS og motoren vil komme fra en nyere modell.

### ***Leif Hægeland - 1983 Skoda 120GLS***



Denne er produsert i 1. kvartal 1983 og registrert første gang i 1984 på Finnsnes i Troms. Første eier var en eldre kar i Sørreisa som bare hadde kjørt ca. 43000 km i løpet av om lag 20 år. I 2006 havnet bilen sørpå og var innom én eier i Østfold og én i Vestfold før den havnet hos Leif i Porsgrunn høsten 2007.

Sommeren 2008 var Skodaklubbens årsmøte det store målet, dog på prøveskilt. I den første store bakken ble det for varmt for bilen, og den kokte. I etterkant av dette ble vannpumpe og radiator byttet. Da forsvant kokingen. Det er også skiftet pakning og mellomlegg til bensinpumpa. Nytt batteri er innkjøpt, og oljefilter, stifter og kondensator er byttet. Siden bilen ikke er registrert har den ikke blitt brukt mye de siste årene, men til Skodaklubbens årsmøte i 2011 kom den seg ihvertfall. Den har ennå ikke passert 45000 km.

120GLS var topp-modellen fra Skoda tidlig på åttitallet. Den har en egen, mer luksus-preget grill, baklyktene er av den horisontale typen som først senere ble standard på alle modellene, og dashbordet er av samme type som vi kjenner fra 130, med holder for radio.

Status idag er at den venter på å bli gammel nok til å bli registrert som veteranbil, noe som skjer i 2014. Når jobben og huset tar for mye tid så går tankene til om det er lurt å selge den. Skulle det være en entusiast som ønsker seg en hyggelig rustfri Skoda så er det bare å ta kontakt. Det er tross alt bedre at bilen blir brukt enn at den står og støver ned.

### ***Litt om Skoda 105/120***

Skoda 105 og 120 (type 742) kom i produksjon i august 1976 og erstattet modellene 100 og 110. Den største nyheten var karosseriet, som skulle gi bedre komfort og sikkerhet enn det gamle, som i hovedsak var det samme som på 1000MB. Bensintanken var nå plassert under baksetet, mens radiatoren var foran i bilen og varmeapparatet under dashbordet. Idéen var at man enkelt kunne gå over til å montere motoren foran dersom økonomien tillot det. Dette ble det som vi vet aldri noe av. Det mekaniske ble flyttet over fra 100 og 110 med små endringer. Den viktigste nyheten var at motoren fikk større slaglengde og en to-trinns forgasser.

Istedenfor 100, 110 og 110LS fikk man nå 105, 120 og 120LS, pluss den mer påkostede 120GLS. Endringene fra år til år var ikke så store på denne første generasjonen av 105 og 120. For å forbedre kjøreegenskapene fikk 1980-modellen nye fjærer bak og nye støtdempere foran, og 1981-modellen 13-toms felger med mindre innpress. I forbindelse med introduksjonen av Rapid-modellen fikk noen av 1982-modellene støtfangere av glassfiber og andre front- og baklykter. Men Rapidens bakhjulsoppheng og bremses fikk de ikke i denne omgang.

Høsten 1983 kom andre generasjon, den såkalte M-typen. Denne hadde større sporvidde og mange andre endringer. Utvendig legger man først og fremst merke til den mer avrundede fronten med blinklysene innfelt i skjermene. Av de mindre synlige nyhetene kan nevnes endret oljekretsloop i motoren, med fullstrøms oljefilter. M-typen ble etterhvert også oppgradert med større motor (130), bedre bakhjulsoppheng, kraftigere bremses, 5-trinns girkasse og tannstangstyring. De siste årene kunne man også få motorer med aluminium topplokk, men da var kundene mer interessert i den nye Favorit-modellen. Produksjonen ble avsluttet ved utgangen av 1989.