



Předsériová Škoda 110 L na reklamním snímku pořízeném na jaře 1969

# MILIONOVÁ KARIÉRA

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Automobily řady Škoda 100/110 z let 1969 až 1977 se výrazně zapsaly do historie našeho motorismu. Staly se prvními škodovkami, jejichž produkce překročila milionovou hranici.

**N**áběh sériové výroby vozů Škoda 100/110 zkomplikoval rozsáhlý požár, který vypukl 12. srpna 1969 a poničil několik provozů ve starší části mladoboleslavské automobilky. Navzdory potížím však první „stovky“ a „stodesítky“ začaly v pondělí 25. srpna 1969 opouštět výrobní linku. Mimočodem – prvních šest „sériových“ exemplářů vzniklo už o dva dny dříve, v sobotu, při zkouškách výrobních zařízení.

Připomenout musíme i to, že přechod na nové modely škodovek vlastně začal už v srpnu 1968, kdy „emběčko“ modelového roku 1969 dostalo nově upravenou střední část karoserie se střechou bez prolisu, opatřenou dvěma výztuhami, se širokými zadními sloupky kabiny a vysokým zadním oknem. Rám předních a zadních dveří se tehdy začal vyrábět jako jediný velkoplošný výlisek, včetně středního sloupku, který se dříve přivařoval. Zvýšila se tím tuhost čtyřdveřové karoserie a její odolnost proti případnému bočnímu nárazu.

Vozy Škoda 100/110 vyráběné od srpna 1969 převzaly výše zmíněnou střední část samonosné karoserie, k níž dostaly nově tvarovanou, o poznání modernější před a zád. Nových karosářských dílů z vlastní výroby AZNP bylo celkem 510, desítky dalších pocházely od externích dodavatelů.

Změny a úpravy se dotkly i podvozku, inovovaná přední náprava byla vybavena kotoučovými brzdami vyráběnými podnikem

Palubní deska „stovky“ s optimistickým rychloměrem do 160 km/h



Autobrzdy v Jablonci nad Nisou podle licence britské firmy Dunlop. Brzdy měly dvoukruhové ovládání se samostatným okruhem pro přední a zadní nápravu.

Modely Škoda 100 a 100 L měly za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 988 cm<sup>3</sup> a výkonu 42 k (31 kW), sedan Š 110 L poháněl čtyřválec těže konstrukce převrtaný na 1107 cm<sup>3</sup> s výkonem 48 k (35 kW). Oba motory byly spojeny s manuální čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na podlaze.

Při rozvoru náprav 2400 mm byly sedany Š 100/110 dlouhé 4155 mm, široké 1620 mm a vysoké 1380 mm. Pohotovostní hmotnost modelů Š 100, Š 100 L a Š 110 L měla hodnoty 805, 820 a 825 kg, užitečná hmotnost všech tří vozů činila 375 kg. Byly homologovány jako pětimístné, dostatek prostoru však nabýzely spíše jen čtyřem dospělým cestujícím.

Automobily Š 100 a Š 100 L dosahovaly na čtrnáctipalcových kolech s pneumatikami 155–14 největší rychlosti 125 km/h a spotřebovaly 6 až 9 l benzínu na 100 km. Model Š 110 L jezdil maximální rychlosti 135 km/h a vykazoval spotřebu 6,5 až 9,5 l na 100 km. Palivová nádrž v přední vozů měla objem 32 l.

Pod přední kapotou spočívalo náhradní kolo a 250 l prostoru pro zavazadla, menší úložný prostor o objemu 120 l se nacházel za opěradly zadních sedadel. Zadní sedadla byla samostatně sklopná, takže bylo možné přizpůsobit poměr prostoru pro cestující a zavazadla okamžité situaci.

Nové škodovky přišly na trh na podzim 1969 v situaci, jež panovala od června to-





Do léta 1971 měla i standardní Škoda 100 na zádi ozdobnou mřížku



Škoda 110 L Rallye v červnu 1970 na pražské výstavě Člověk a automobil



Škoda 110 L s volantem vpravo, smontovaná na Novém Zélandu (1971)



hoto prvního normalizačního roku. Vedle automobilů prodávaných v Mototechně na pořadníky, do nichž se zapsalo kolem 270 tisíc zájemců o nový vůz, byl zaveden i tzv. volný trh, na němž Mototechna za vysoké ceny nabízela auta západní provenience a licenční sedany Polski Fiat 125 P. Do této kategorie byla za 89 000 Kčs zařazena Škoda 110 L, zatímco modely Š 100 a Š 100 L se prodávaly na pořadník za 55 500 a 59 000 Kčs. Škodovky bez čekání nabízel i Tuzex, ovšem za „bony“ získané směnou cizích měn.

Do konce roku 1969 bylo vyrobeno necelých 44 tisíc vozů Škoda 100/110, v roce následujícím už 128 tisíc. Novinkou sezóny 1970 se stalo kupé Škoda 110 R z Kvasin, k němuž se v budoucnu vrátíme samostatně. V roce 1970 také odešlo prvních 300 rozložených vozů Š 110 L na Nový Zéland. Celkem jich tam do roku 1977 smontovali 3860.

Koncem června 1971 byla cena vozu Škoda 110 L na volném trhu výrazně snížena na 63 000 Kčs, což souviselo se začínajícím dovozem sovětských sedanů

**Škoda 100 L modelového roku 1972 s mřížkou větrání na zadním sloupku**

**Kompletní rodinka vozů Škoda 100/110 ročníku 1972 včetně kupé Š 110 R**

VAZ-2101 alias Žiguli (upravený licenční Fiat 124 klasické koncepce s motorem 1198 cm<sup>3</sup>), jejichž cena byla stanovena na 65 000 Kčs.

V srpnu 1971 byla zahájena výroba sedanů Š 100/110 modelového roku 1972. Měly hrdlo nádrže níže v pravém předním blatníku pod čtvercovým odklápěcím krytem, černé mřížky výdechů větrání na zadních sloupcích a nové zadní čelo karoserie lisované z jednoho kusu a opatřené vodorovnou řadou svislých šterbin. U Š 100 bylo zadní čelo v barvě karoserie, modely







Š 100 L a Š 110 L měly jeho spodní část překrytou mřížkou z leštěného hliníku.

Koncem roku 1971 bylo vyrobeno prvních dvacet sedanů Škoda 110 LS s výbavou Š 110 L, ale s motorem 1107 cm<sup>3</sup> z kupé Š 110 R, jenž s dvojitým karburátorem dával 52 k (38 kW) a vozu uděloval rychlost přes 140 km/h. Stejně jako „kupátko“ měla Š 110 LS místo dynamu alternátor. Ostatní vozy Š 100/110 alternátor dostaly až v létě 1972 coby modely 1973.

Tyto vozy představené v září 1972 na brněnském veletrhu se na první pohled odlišovaly novou lištou na předí, nad níž byl asymetricky umístěn štítek s nápisem Škoda a pod ním u vozů s vyšší výbavou dodatek „de Luxe“. Hrdlo nádrže s odklápěcím krytem na pravém předním blatníku bylo z bezpečnostních důvodů – po jediném roce – přemístěno výše.

U obou okrajů palubní desky přibýly seřiditelné kruhové výdechy větrání, které umožňovaly ofukování bočních skel. Nový

kryt sloupku řízení byl zhotoven z pružné polyuretanové pěny. Š 100 měla štít palubní desky černý, modely L a LS šedý. Sedany určené na export do západních zemí dostaly nové zámky Bomoro se zapuštěnými vnějšími klikami dveří, ostatní vozy si na ně musely počkat do ledna 1973.

Kupé Š 110 R a sedan Š 110 LS se v září 1972 v Brně představily s novou předí osazenou dvěma předními halogenovými světlomety o průměru 135 mm. Sériově se v této podobě vyráběly od ledna 1973.

Ve středu 29. srpna 1973 se rubínově červená Škoda 110 LS stala miliontým vozem řady MB a Š 100/110 vyrobeným v Mladé Boleslavi od dubna 1964. V roce 1973 se produkce sedanů Š 100/110 přiblížila k hranici 150 tisíc vozů, v roce 1974 ji překonala počtem 152 000 kusů. V letech 1974 až 1976 byla tisícovka škodovek v rozloženém stavu dodána do montovny v Irsku. I nadále více než polovina vyrobe-

ných vozů Š 100/110 odcházela na export. Od roku 1969 AZNP budovaly síť značkových prodejen Škoda, na jaře 1974 už jich bylo pět, v Mladé Boleslavi, Praze-Hostivaři, Gottwaldově (Zlín), Mariánských Lázních a Vrchlabí. V roce 1973 prodaly 11,5 tisíce automobilů Š 100/110, o dva roky později více než 16 tisíc.

Koncem srpna 1974 se do vozů řady Š 100/110 začala montovat rekonstruovaná čtyřstupňová převodovka, perspektivně určená pro nástupnický typ Š 742. Ten se coby Škoda 105/120 představil v létě 1976, až do konce tohoto roku však prim ve výrobě hrály „stovky“ a „stodesítky“ (téměř 157 tisíc vozů). Vozů Š 742 byly v roce 1976 zhotoveny pouhé 4 tisíce, v drtivé většině v provedení Š 120 L.

V prvním čtvrtletí roku 1977 už jen dobíhala výroba posledních 15 tisíc vozů Škoda 100 a dvou desítek modelů Š 100 L, Š 110 L a Š 110 LS. Podle statistiky AZNP bylo v letech 1969 až 1977 vyrobeno celkem 1 079 708 čtyřdveřových vozů řady Škoda 100/110.

Spolu s dováženými „žigulíky“ se vozy Škoda 100/110 přičinily o to, že od roku 1972 v Československu jako v jediné zemi východního bloku na čas přestaly být osobní automobily nedostatkovým zbožím. Alespoň pokud šlo o množství, nikoliv z hlediska sortimentu. ■

**Škoda 110 L model 1973 s novými klikami dveří a novou lištou na předí**



**Vozy Škoda 100/110 měly v předí 250 l prostoru pro zavazadla (Š 100 model 1973)**

Většina automobilů Škoda 100/110 odjížděla z mateřské továrny po železnici

