



První prototyp, označený Š 1100 MB Coupé, byl dokončen v březnu 1968

První kus měl pevné rámečky trojúhelníkových větracích okének ve dveřích



ŠKODA 110 R (1)



Nadace Elišky Junkové

Kupátko



Sedadla prvního prototypu připomínala klubovky a zabírala příliš místa

Kupé dostalo větší a více skloněné čelní sklo a splývavou línii střechy



První prototyp měl palubní desku budoucí Š 110 L s imitací dřeva

JAN TUČEK

K nejoblíbenějším českým automobilům poválečné éry patří kupé Škoda 110 R, vyráběné v Kvasinách v letech 1970 až 1980. V tomto a v příštím čísle si připomeneme historii vozu známého jako *kupátko* nebo *erko*.

Pobočný závod AZNP v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou proslavily na přelomu padesátých a šedesátých let sportovně střížené automobily Felicia první generace. V roce 1964 však mateř-

ská automobilka v Mladé Boleslavi začala vyrábět zcela nový vůz Š 1000 MB s motorem vzadu; z dřívější modelové řady klasické koncepce zůstala jen Octavia Combi. Ta tehdy tvořila hlavní výrobní náplň kvasinského závodu, jemuž byla zároveň přisouzena nevděčná role výrobce náhradních dílů a karoserií. Dvoudveřový MBX, odvozený z *emběčka*, na jehož výrobu se původně v Kvasinách připravovali, nakonec s potížemi vznikl v Mladé Boleslavi a pobočnému závodu hrozilo, že přijde o finální montáž automobilů.

S tím se v Kvasinách nehodlali smířit a po-

dobně jako v padesátých letech v případě vozu Felicia šli na věc poněkud partyzánským stylem. Oficiálně sice pokračoval vývoj modernizovaného dvoudveřového vozu Š 717 T se stupňovitou záďí, o němž jsme psali v AR 3/05, kvasinská vývojová konstrukce vedená Františkem Chamrádem však už od roku 1966 v tichosti připravovala alternativní návrh – sportovněji řešené kupé se splývavou záďí, na jehož designu se podíleli Eduard Bělík a Jiří Kubec. Zatímco ponton bezprostředně navazoval na tvary připravovaného sedanu Š 100/110, horní část byla jiná s rozměr-



nějším a ostřeji skloněným čelním sklem, mírně klenutou střechou a splývavou zádi s rozměrným oknem. Skla ve dveřích byla bezrámová, charakter vozu podtrhovala kombinace vyklápěcích zadních bočních okének a nově tvarovaných mřížek pro vstup vzduchu v zadních blatnících.

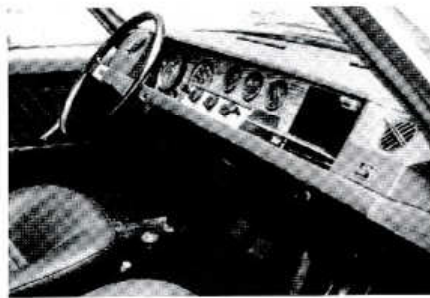
První prototyp, pro nějž se tehdy používalo označení Škoda 1100 MB Coupé a interní kód Š 718 K, byl dokončen v Kvasinách v březnu 1968 a ve druhém dubnovém týdnu předán do mladoboleslavské zkušebny AZNP. Těsně předtím prošel posouzením karosářských odborníků z ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ), Karosy Vysoké Mýto, Tatry Kopřivnice, Tatry Bratislava a závodů AZNP z Mladé Boleslavi, Vrchlavě a Kvasin. Dílčích připomínek byla



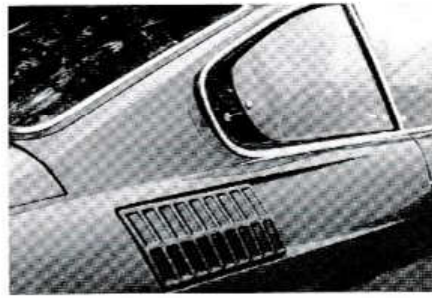
Prototyp dokončený v dubnu 1969 se už velmi podobal sériovému vozu



Na nově tvarovaných předních sedadlech z jara 1969 chyběly opěrky hlavy



Prototyp ročníku 1969 dostal palubní desku s kruhovými přístroji a sportovní volant



Vyklápěcí boční okénko a mřížka na zadním blatníku prototypu kupé z roku 1969

řada, celkové hodnocení však vyznělo velmi příznivě; všichni se shodli v závěru, že vozidlo působí velmi dobrým dojmem, urychleně zavést do výroby.

První prototyp kupé se vyznačoval pevnými hliníkovými rámečky trojúhelníkových okének předních dveří, nezapuštěnými klikami, podélnou okrasnou lištou na boku a přídělí tvarově odpovídající připravované Š 110 L. Z modernizovaného sedanu pocházela i palubní deska s lichoběžníkovým sdrúženým přístrojem, její panel však byl polepen tapetou imitující dřevo, volant byl převzat beze změn. Kritiku si vysloužila sedadla s příliš bohatým čalouněním zejména v horní části opěradla, jež v interiéru kupé 2+2 zabírala příliš mnoho místa.

Vzadu byl uložen motor Š 717, 1107 cm³, 51 k SAE (37,5 kW); převodovka měla delší třetí a čtvrtý převodový stupeň s hodnotou 1,35 a 0,93 místo 1,41 a 0,96. Zpočátku se kupé stejně jako ostatní vozy řady MB muselo spokojit se čtyřicí bubnových brzd, až po ujetí asi 25 tisíc kilometrů dostalo novou přední nápravu s kotoučovými brzdami. Ve stejné době byl do prototypu zamontován i výkonnější motor Š 718, 61 k SAE (45 kW), který uděloval kupé s pohotovostní hmotností asi 860 kg největší rychlost přes 140 km/h, zatímco s původním Š 717 jezdilo nejvýše 125 km/h. Nový čtyřválec osazený dvojitým karburátorem a doplněný chladičem oleje se osvědčil i při zkouškách na dálnici v tehdejší Německé demokratické republice, kde kupé bez problémů uhánělo rychlostí 145 km/h.

Během zkoušek se projevil problém s upravenou převodovkou a se zatékáním do karoserie kolem horních okrajů oken ve dveřích, testovací program několikrát zpeřtilo i padající čalounění stropu karoserie.



Úhledný zevnějšek kupé dotvářely detaily, například zapuštěné kliky dveří

Jinak si ale prototyp vedl velmi dobře až do ujetí 43 293 km, kdy havaroval a přemetem přes střechu byla jeho karoserie poničena tak, že nebylo možné ve zkouškách pokračovat. Tradí se, že zkušebním jezdčům tehdy dost možná zachránily život robustní rámečky trojúhelníkových okének ve dveřích, ty však už u dalšího prototypu z estetických důvodů nebyly.

Nový prototyp kupé, dokončený v Kvasinách počátkem března 1969, se od svého předchůdce odlišoval i v řadě detailů. Měl lehce upravenou linii střechy, zapuštěné kliky dveří a obešel se bez okrasné boční lišty. Dostal nově tvarovaná přední sedadla a zcela novou přístrojovou desku s kruhovými přístroji, dvěma velkými (otáčkoměr a rychloměr) a třemi menšími (ukazatel stavu paliva, teploměr chlazení a tlakoměr mazání motoru). Pro sériovou výrobu se

počítalo s využitím obložení z polyuretanové pěny, kvůli němu však musely být později tvary palubní desky změněny. Prototyp z jara 1969 také jako první dostal typický dvouramenný sportovní volant se spalíkem z polyuretanové pěny uprostřed. Nový prototyp poháněl upravený motor Š 718 s dvojitým karburátorem, novým sacím potrubím a stupněm komprese zvýšeným na 9,5. Z nezměněného objemu 1107 cm³ dával výkon 52 k DIN (38 kW)/5250 min⁻¹ a největší točivý moment 79 N.m/3750 min⁻¹, převodovka s upravenou trojkou a čtyřkou však už po ujetí 11 tisíc kilometrů musela být nahrazena původní, sériovou. Připomeňme, že prototyp kupé s tímto motorem už měl alternátor místo dynamu, stejně jako pozdější sériová kupátka Škoda 110 R, jejichž výroba začala v létě 1970. Ale o tom až příště. ■