

ŠKODA 110 R coupé



První prospekt Škody 110 R, vydaný v roce 1970



Přístrojová deska s kruhovými přístroji a obložením z polyuretanové pěny

Specificky tvarovaná přední sedadla kupé ještě bez opěrek hlavy



Kupé se vyznačovalo splývavou záďí s rozměrným oknem

Kupátko

ovšem drtivá většina putovala na export do západoevropských zemí.

Kupé Škoda 110 R zaujalo doma i v zahraničí především atraktivní karoserií 2+2 se splývavou záďí, ale také specificky řešeným interiérem. Osobitý charakter vozu podtrhovala bezrámová okna dveří a vyklápěcí zadní boční okénka, palubní deska s kruhovými přístroji a obložením z polyuretanové pěny, ale také dvouramenný sportovní volant. Jako první z vozů Škoda této generace mělo *kupátko* od počátku kruhové výdechy náporového větrání na obou okrajích palubní desky a také výdechy na její horní ploše, umožňující účinné ofukování většího čelního skla. Vítanou inovací byl i elektrický ostřikovač čelního skla a elektrická soustava napájená alternátorem místo tehdy obvyklého dynama. Kapalinou chlazený čtyřválec 1107 cm³ s dvojitým karburátorem a stupněm komprese zvýšeným na 9,5 dával výkon 52 k DIN (38 kW)/4650 min⁻¹ a největší točivý moment 86 N.m/3500 min⁻¹, v prospektech určených do zahraničí se však obvykle na prvním místě objevoval opticky lákavější údaj výkonu 62 k SAE (46 kW)/5500 min⁻¹. Při rozvoru náprav 2400 mm bylo kupé dlouhé 4155 mm, široké 1620 mm, vysoké 1340 mm (tedy o 40 mm nižší než sedan Š 110), vykazovalo pohotovostní hmotnost 880 kg a užitečnou 320 kg. Kvůli



Jeden z prvních oficiálních snímků kupé Š 110 R z roku 1970

JAN TUČEK

Znovu se vracíme k jednomu z nejoblíbenějších českých automobilů poválečného období, ke kupé Škoda 110 R. Tentokrát si připomeneme jeho úspěšnou desetiletou kariéru.

Úhledné *kupátko* z Kvasin mělo oficiální premiéru počátkem září 1970 na strojírenském veletrhu v Brně, kde podnik zahraničního obchodu Motokov vystavoval tři exempláře a dva další byly v záloze. Není bez zajímavosti, že jeden z nich předtím prošel redakčním testem časopisu *Automobil*, jehož výsledky spolu s podrobným popisem novinky a rentgenovým průhledem od Václava Krále vyšly

už v srpnovém čísle našeho měsíčníku. Pamětníci si vzpomenou, že představení kupé Škoda 110 R se shodou okolností proměnilo v odpověď AZNP na rukavici hrozenou z pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV), jenž na červnové výstavě *Člověk a automobil* v Praze-Holešovicích uchvátil fanoušky půvabným dvoumístným kupé ÚVMV 1100 GT s laminátovou karoserií. Zatímco sny o případné malosériové výrobě kupé ÚVMV se v podmínkách reálného socialismu rychle rozplynuly, z Kvasin navzdory vleklým problémům začaly během podzimu 1970 vyjíždět první desítky sériových vozů Š 110 R. Do konce roku jich sice vznikly jen necelé dvě stovky, v sezoně 1971 však už téměř tři tisíce, z nichž



Skoda 110 R ročníku 1972 s původní přídílí a nízko umístěným hrdlem nádrže



Přední sedadla kupé, tentokrát už opatřená opěrkami hlavy

Pozměněné zadní čelo a mřížka odtažového větrání na zadním sloupku



Počínaje modelovým rokem 1973 mělo kupé nové čelo se čtyřmi světlomety



Kupé z druhé poloviny sedmdesátých let s decentním spoilerem pod přídílí



nezbytnému vyztužení dvoudveřové karoserie tak kupé ve srovnání se sedanem téhož typu přibralo na hmotnosti asi 40 kg. Zavazadlový prostor v přídi měl objem 250 litrů, dalších 120 l pro menší zavazadla bylo k dispozici za opěradlem zadního sedadla. Podle údajů z dobového prospektu dosahoval vůz se standardní čtyřstupňovou převodovkou největší rychlosti 145 km/h, z 0 na 100 km/h zrychlil za 18,5 s a průměrně spotřeboval 8,5 l benzínu na 100 km.

V roce 1971 se svých *kupátek* dočkalo prvních 400 tuzemských zákazníků, v dalších letech se dodávky na domácí trh pohybovaly kolem pěti až šesti stovek ročně. Kupé se v tehdejší Československu prodávala

na tzv. volném trhu, tedy bez pořadníku, ovšem za nemalých 78 tisíc Kčs, zatímco sedan Š 110 L stál v sezoně 1971 na volném trhu 63 tisíc Kčs a čtyřdveřová Š 110 LS s motorem z kupé se v roce 1972 prodávala za 65 tisíc Kčs. Kupé samozřejmě figurovalo i v nabídce PZO Tuzex, v roce 1972 si je majitelé tuzexových poukázek mohli koupit za 15 500 TK, zatímco srovnatelné kupé Fiat 128 1100 SL stálo 17 900 TK. V každém případě však až do druhé poloviny sedmdesátých let, kdy postupně opadal zájem v devizové cizině, bylo *kupátko* z Kvasin v tuzemsku výrazně nedostatkovým zbožím, přes 90 % produkce totiž putovalo do zahraničí, směrem na západ.

V létě 1971 převzalo kupé nové nalévací hrdlo nádrže umístěné pod odklápěcím krytem, jenž byl nízko na pravém předním blatníku, ještě rok si však ponechalo původní přídíl se dvěma světlomety, ozdobenou jednoduchou lištou. Do modelového roku 1973 kupé vstoupilo s novou tváří; v nově tvarovaném čele byly kromě hlavních ještě dva přidavné dálkové světlomety umístěné blíže ke středu vozu (stejně čelo dostal i sedan Š 110 LS), zároveň bylo nalévací hrdlo nádrže spolu se čtvercovým krytem přemístěno výš. Připomeňme také, že se koncem září 1972, tedy už v modelovém roce 1973, rozběhla výroba kupé s pravostranným řízením pro britský trh. Během let se *kupátko* dočkalo řady dalších menších změn, palubní deska byla v tmavě šedé barvě, přibyla konzole pro umístění radiopřijímače, volanty černé barvy měly zprvu ploché, pak výrazněji tvarovaný středový kryt.

Produkce automobilů Š 110 R kulminovala v letech 1974 až 1977, kdy se stále pohybovala nad hranicí sedmi tisíc kusů ročně s maximem přes 7,5 tisíc v roce 1974. Kupé odvozené z řady Š 100/110 přežilo její postupný odchod ze scény v letech 1976 až 1977 i náběh modernizované řady vozů Š 105/120 se zcela novou karosérií a chladičem v přídi. Poslední z 57 tisíc kupé Š 110 R vyjelo z Kvasin koncem prosince 1980, o několik měsíců později pak štafetu převzalo nové kupé Garde, tvarově navazující na sedan Š 120. V letech 1973 až 1980 navíc v Kvasinách vzniklo přes 1300 náhradních karoserií kupé Š 110 R, z nichž některé pravděpodobně posloužily k přestavbám dalších vozů. Podle dobových pramenů bylo ke konci roku 1988 v Československu přihlášeno k provozu téměř 16 700 vozů Š 110 R, dnes už se provozuschopné exempláře počítají jen na stovky. ■