



ŠKODA 100/110 (2)



Typická tvář vozu Škoda 110 L
v prvním provedení (model 1970)

Druhá generace



Škoda 110 L byla v září 1969
jedním z magnetů brněnského veletrhu



Jeden z prvních prospektů
na populární Škodu 100



Škoda 110 LS s původní úpravou příďe
(modelový rok 1972)

JAN TUČEK

Druhá generace automobilů Škoda s motorem vzadu se pod označením Š 100/110 vyráběla od konce srpna 1969. Její start nepříznivě ovlivnil rozsáhlý požár, který v průběhu přípravy výroby zničil řadu pomocných provozů, zejména sklady pneumatik a koženky, sedlárnou, mezisklad karosářských plechů a nástrojárnu.

Následky požáru z 12. srpna 1969 narušily přísun některých dílů a plynulost zásobování výrobní linky, naštěstí však oheň nezasáhl hlavní provozy tzv. *nového závodu*. Se zpožděním a mankem víc než tisíc nevyrobených automobilů se na přelomu srpna a září 1969 výroba začala rozjíždět a první zákazníci doma i v zahraničí se dočkali nástupce *emběčka*.

Přerod vozů Škoda 1000/1100 MB v modernější Š 100/110 neproběhl naráz, jeho první fázi byly inovace uskutečněné během roku 1968 a zejména pak v srpnu 1968 na vozech modelového roku 1969. Nejviditelnější změnou byla nová střecha bez dřívějšího podélného výstupku uprostřed, zato s výrazně zesíleným zadním sloupkem a zvýšeným zadním oknem. Nenápadným, ale významným zlepšením byla výroba rámu dveří coby jediného vylisku a zdokonalené těsnění dveří, odolnější proti prachu a vodě. Zesílený rozvodový mechanismus motoru, výkonnější olejové čerpadlo, nový termoregulátor chladicího okruhu, účinnější chladič, zesílené hnací hřídele zadních kol s novým těsněním a řada dalších věcí se na vozech Škoda změnila dřív, než dostaly nový kabát.

Druhá etapa inovací už se přehlédnout nedala: nové modely Škoda 100 a 110 totiž v srpnu 1969 dostaly karoserie se zcela změněnou přední a zadní částí i interiérem. Vodorovně členěné čelo karoserie s mírně zapuštěnými asymetrickými světlomety

většího ϕ 160 mm zdobil uprostřed poněkud masivně působící (ale lehký, plastový) nápis Škoda, na který u modelů De Luxe navazovaly vodorovné lesklé lišty zabíhající k prohlubním světlometů. Pod světlometry byly do nově tvarovaného předního nárazníku zasazeny přední blikače. Náhradní kolo bylo umístěno pod podlahou předního zavazadlového prostoru a na rozdíl od 1000 MB už nebylo zvenku samostatně přístupné. Zcela se změnila i zadní partie karoserie, dřívější navenek viditelné závěsy víka motorového prostoru zmizely, sružené zadní světlíny byly uspořádány vodorovně po stranách tabulky poznávací značky, zatímco spodní část zadního čela tvořila hliníková mřížka se šesti sloupci vodorovných štěrbin. Menší obdélníkové mřížky pro přívod vzduchu byly na zadních blatnicích umístěny o něco výše a kupředu, do oblasti vyššího aerodynamického přetlaku, takže se zlepšila jejich účinnost. Nově tvarovaná palubní deska byla osazena modernizovaným sruženým přístrojem, změnil se kryt hřídele volantu a všechny vozy nové řady dostaly pohodlnější sedadla, jejichž rozměry si vyžádaly prodloužení řadicí páky o 25 mm. Výraznou změnou byla montáž předních kotoučových brzd vyráběných v Autobrdách Jablonec podle licence Dunlop, vzadu zůstaly bubnové.

Automobily uváděné jako modely 1970 se dodávaly ve třech základních provedeních. Modely Š 100 Standard a Š 100 L poháněl čtyřválec 988 cm³ se stupněm komprese 8,3 a výkonem 43 k DIN (32 kW), Š 110 L měla motor 1107 cm³ se stupněm komprese zvýšeným na 8,8 a 49 k DIN (36 kW). K oběma motorům se montovala stejná čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na podlaze. Při rozvoru 2400 mm a rozchodu kol 1280/1250 mm byly vozy dlouhé 4155 mm, široké 1620 mm a vysoké 1380 mm, pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala od 805 do 825 kg, užitečná hmotnost byla 375 kg. Vozy s litrovým motorem dosahovaly největší rychlosti 125 km/h, ke zrychlení na *sto*



**Škoda 100 ročníku 1972
s nízkou umístěným hrdlem nádrže**



**Škoda 100 L se zapuštěnými klikami
a výše umístěným víčkem nádrže**



**Prototyp
kupé Škoda 110 R
na pražské
Kampě
v roce 1969**

**V srpnu 1973
byl vyroben
miliontý vůz Škoda
s motorem vzadu**

potřebovaly 24 s a vykazovaly základní spotřebu paliva 7,6 l na 100 km. Škoda 110 L je la nejvíce 135 km/h, na 100 km/h dokázala zrychlit za 20 s a měla základní spotřebu 8 l/100 km. Během roku 1970 bylo na vozích Š 100/110 postupně uskutečněno několik menších změn, z nichž nejdůležitější byla montáž bezpečnostního hřídele volantu. Ve druhém pololetí 1970 začaly AZNP Kvasiny dodávat vozy Š 110 R Coupé s elegantní dvou-dveřovou karoserií se splývavou zádi a výkonnějším motorem 1107 cm³ s dvojitým karburátorem, k těm se však ještě vrátíme podrobněji.

V létě 1971 došlo k první výraznější inovaci, při níž Š 100/110 modelového roku 1972 dostaly nové nalévací hrdlo nádrže umístěné poměrně nízkou v pravém předním blatníku, pod odklápěcím čtvercovým krytem. U modelů Standard bylo zadní čelo karoserie lisováno z jednoho kusu a ve spodní části mělo vodorovnou řadu visle orientovaných štěrbin, jež byla u modelů Š 100 L a Š 110 L překryta ozdobnou mřížkou z leštěného hliníku. Na zadních sloupcích karoserie se u modelů 1972 objevily vislé plastové mřížky kryjící odsávací otvory bezprůvanového větrání, trojúhelníková okénka v zadních dveřích v souvislosti s tím už nebyla vyklápěcí, ale pevná. Větrací okénka v předních dveřích byla nově opatřena klíčkou s pojistkou, vnitřní zpětné zrcátko dostalo nový tvar a na horní ploše palubní desky modelů De Luxe se objevil mělký prolis umožňující odkládání drobných předmětů. Novinkou pro modelový rok 1972 byla Škoda 110 LS, čtyřdveřový model s čtyřválcem 1107 cm³ z kupé Š 110 R s dvojitým karburátorem a výkonem 52 k DIN (38 kW). Vůz s pohotovostní hmotností 840 kg dosahoval na radiálních pneumatikách 155 SR 14 největší rychlosti 145 km/h, z 0 na 100 km/h zrychlil za 18,5 s a průměrně spotřeboval 8 l benzínu Super na 100 km. Připomeňme, že zpočátku měla Š 110 LS stejný jako kupé Š 110 R přední dvěma světlomety ozdobenou vodorovnou lištou navazující na středový nápis Škoda, až v sezoně 1973 oba vozy



**V této podobě
se standardní
Škoda 100
vyráběla
od roku 1973**

**Přístrojová deska
modelu 1973
s výdechy vzduchu
po stranách**



dostaly přední čelo se čtyřmi světlomety, přičemž blíže ke středu byla dvojice dálkových.

Mezitím byly v létě 1972 představeny vozy Š 100/110 modelového roku 1973 s krytem hrdla nádrže přemístěným výše a s alternátorem, jenž nahradil dynamo (do té doby měly alternátor jen Š 110 R a 110 LS). Na obou okrajích palubní desky přibýly kruhové výdechy větrání, jehož účinnost zvýšil dvoustupňový větrák. Už v létě 1972 slibované zámkové dveře Bomoro se zapuštěnými klikami se na všechny vozy řady Š 100/110 začaly montovat až počátkem roku 1973, jinak se inovované modely 1973 od svých předchůdců lišily nově upravenou přídi s decentním nápisem Škoda asymetricky vlevo, případně dole doplněným označením De Luxe. Červená Š 110 LS se 29. srpna 1973 stala miliontým automobilem s motorem vzadu vyrobeným od jara 1964 v Mladé Boleslavi. Produkce Š 100/110 v roce 1973 poprvé překročila hranici 150 tisíc, z nichž 107 tisíc šlo na vývoz. Největším odběratelem (téměř 20 tisíc vozů) byla Jugoslávie před Polskem, NDR, Maďarskem a Velkou Británií, kde se v sezoně 1973 prodalo rekordních 11 tisíc vozů Škoda. V létě 1976 debutovaly vozy Š 105/120 s novou karoserií a chladičem v přídi, řada Š 100/110 se však v menších počtech vyráběla až do jara 1977. Celkem Š 100/110 vzniklo přes milion (údajně 1 079 708 exemplářů), z toho necelých 820 tisíc s litrovým čtyřválcem a téměř 260 tisíc s motorem 1,1 l. Největší podíl měla standardní Š 100 (602 tisíc), Š 100 L a Š 110 L vznikly v počtu asi 218 a 215 tisíc kusů, Š 110 LS bylo jen málo přes 40 tisíc. ■