

Škoda 110 R pod lupou

Počátkem roku 1966 byly zahájeny zkoušky dvoudveřových prototypů prozatím s továrním označením Škoda 717 T, odvozených od čtyřdveřových sedanů připravované řady Škoda 100/110, lišících se kromě chybějícího páru zadních dveří také užším zadním sloupkem, které by v budoucnu měly nahradit verzi Škoda 1000/1100 MBX s dvoudveřovou karoserií

Jeden z těchto vozů dostal už na jaře roku 1966 na přední nápravu kotoučové brzdy, jako první ze všech prototypů. Této výsady se mu dostalo ze zcela prozaické příčiny. Po ujetí 55 000 km u něj došlo k vylomení části spodního ramene předního kola a při opravě byla na zkoušku namontována celá nová náprava. Později byl dvoudveřový vůz vybaven výkonnějším dvoukarburátorovým motorem a pře-

značen na Š 718, ale jeho kariéru ukončila na jaře roku 1967 havárie, po které nebylo možné ve zkouškách pokračovat a jeho mechanické skupiny byly zamontovány do jiné dvoudveřové karoserie. Zkoušky dvoudveřových prototypů byly ukončeny na podzim roku 1967, ale to se už v Kvasínách rodil prototyp jiného dvoudveřového vozu.

Vývoj nového kupé

Kvasinský závod se totiž mohl chlubit úspěšnou historií výroby atraktivních sportovních automobilů už od dob, kdy byl součástí předválečné Jawy. Postupně zde vznikly sportovní deriváty stavěné ještě na podvozcích licenčních DKW a později i úhledné roadstery



Počátkem roku 1966 byly zahájeny zkoušky dvoudveřových prototypů s továrním označením Škoda 717 T, které se měly stát náhradou Škody 1000/1100 MBX.

na podvozcích Jawy Minor I, po ukončení druhé světové války zde vznikly roadstery odvozené od Škody 1101/1102, po nichž následovaly slavné Felicie. Od zahájení výroby modelové řady Škoda 1000/1100 poháněné motorem vzadu se zde ještě vyráběly oblíbené „kombíky“ Škoda Octavia, ale s blížícím se ukončením jejich výroby hrozilo, že z kvasinského závodu se stane pouhá lisovna karosářských dílů.

V roce 1966 bylo na podnikovém ředitelství v Mladé Boleslavi rozhodnuto, že pobočný závod AZNP v Kvasinách převezme výrobu náhradních karoserií a dílů už nevyráběných mladoboleslavských modelů, ale to by v čele kvasinské konstrukce nesměl stát František Chamrát, který zde začal pracovat ještě v dobách, kdy továrna patřila Jawě a z místa řadového konstruktéra se vypracoval až na post vedoucího. Ostatně nebyl sám, v Kvasinách pracovala celá řada zaměstnanců pamatujících ještě pana továrníka Janečka. Jedním z nich byl i vývojář Eduard Bělík, který

se podílel na vývoji vozů Jawa a během války spolupracoval i na karoserii vozu Minor II. Při úvaze, jak zabránit přeměně kvasinského závodu na pouhou velkolisovnu, vycházeli z předpokladu, že jestliže karoserie roadsteru Felicia vznikla takřkajíc na koleně a nakonec skončila úspěšnou sériovou výrobou, proč by totéž nebylo možné zopakovat s vozem zcela odlišné koncepce.

Poučení neúspěchem z neslavného konce prototypu roadsteru Škoda 991 z roku 1960, jehož karoserie byla příliš měkká a jako základ pro otevřený vůz se příliš nehodila, rozhodli se pro sportovní vůz sice se střechou sice pevnou, ale jak se na správný sportovní vůz sluší, se střechou splývavou, ve stylu nejmodernějších sportovních automobilů šedesátých let. Jako třetí do party přišel další vývojář – Jiří Kubec – a v roce 1965 už byl v měřítku 1:10 hotový model kupé se splývavou zadní částí – Škoda 1100 MB Coupé. Spodní část kupé se podstatě shodovala s tvarem karoserie prototypů Škoda 717, ale čelní okno bylo



Model budoucí legendy – Škody 110 R Coupé – v měřítku 1:10 z roku 1965

skloněno v ostřejším úhlu, střecha byla mírně klenutá a navazovala na splývavou záď rozměrným zadním oknem.

Model se zalíbil podnikovému vedení v Mladé Boleslavi natolik, že podnikový ředi-

tel Ing. Josef Šimon, technický náměstek Ing. Miroslav Vigner a vedoucí konstrukce Ing. František Sajdl začali prosazovat změnu původního plánu přestavby Kvasin na lisovnu a stejného názoru bylo naštěstí i generální



První funkční prototyp Škody 110 R Coupé byl dokončen v březnu roku 1968 a od pozdějšího sériového provedení se lišil jen v detailech, jako například okrasnou lištou na bocích karoserie nebo masivním rámečkem bočního vyklápěcího okénka u dveří i vzadu.

ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ), ze kterého dokonce řediteli kvasinského závodu Antonínu Kvapilovi po dokončení prvního prototypu poslali návrh na vyplacení odměny členům konstrukčního týmu v celkové výši 30 000 korun. Věci začaly nabírat rychlejší spád, 21. listopadu 1967 byla odsouhlasena příprava výroby nového vozu s pracovním pojmenováním Škoda 1100 Coupé, první funkční prototyp označený interním kódem Š 718 K byl dokončen v březnu 1968 a po schválení týmem karosářských odborníků z ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ), Karosy Vysoké Mýto, Tatry Kopřivnice, Tatry Bratislava a závodů AZNP z Mladé Boleslavi, Vrchlabí a Kvasin putoval ve druhém dubnovém týdnu do mladoboleslavské zkušebny AZNP.

Od pozdějšího sériového provedení se první prototyp lišil zvnějšku pouze detaily, které však odpovídaly prvkům použitým u čtyřdveřových sedanů, z nichž nejnápadněj-

ším rozdílem byly pevné hliníkové rámečky trojúhelníkových okének předních dveří, zadního bočního výklopného okna a podélná okrasná lišta na boku.

Ostatně ani interiérem nové kupé nijak nezastíralo svou příbuznost se čtyřdveřovými sedany, ze kterých byla převzata palubní deska s lichoběžníkovým sdruženým přístrojem, včetně volantu. Sportovní charakter byl v interiéru zvýrazněn pouze polepením palubní desky tapetou imitující dřevo, zato sedadla s příliš bohatým čalouněním zejména v horní části opěradla měla se sportem pramálo společného a po právu si vysloužila kritiku hodnotící komise.

K žádným dramatickým změnám nedošlo ani pod víkem motorového prostoru. Jako pohonná jednotka byl použit motor prototypu Š 717 o objemu 1107 cm³, který dával výkon 37,8 kW (51 k) a byl spojen s převodovkou, která měla v porovnání se sedany delší třetí a čtvrtý převodový stupeň s hodnotou 1,35 a 0,93 místo 1,41 a 0,96. Na přední nápravě



Spodní část karoserie prvního funkčního vzorku Škody 110R Coupé byla identická se stejnou částí dvoudveřového prototypu Škoda 717 z roku 1966

byly zatím pouze bubnové brzdy, které výkonným „sportáku“ bohatě stačily. Se slabým motorem dokázalo kupé dosáhnout nejvýše 125 km/hod. O poznání lepší výkony podávalo po zabudování výkonnějšího motoru z prototypu Š 718 TS, který s dvojitým karburátorem Weber 28/36 DCD a chladičem oleje disponoval výkonem 45 kW (61 k). 860 kg vážící kupé pak bez námahy dosahovalo 145 km/hod.

V průběhu zkoušek byly řešeny problémy s převodovkou a zatékáním do karoserie kolem horních okrajů bezrámových oken dveří, ale prototyp procházel jízdními zkouškami úspěšně až do ujetí 43 293 km, kdy došlo k havárii následované kolostřešň taneční variací, která způsobila poničení karoserie v takovém rozsahu, že ve zkouškách nebylo možné dál pokračovat. Později byl havarovaný první prototyp odkoupen jedním ze zaměstnanců, který jej i přes hrůzostrašný vzhled pomačkané karoserie dokázal opravit do provozuschopného stavu.

Druhý prototyp a ověřovací série

V březnu roku 1969 už byl ale v Kvasinách dokončen druhý prototyp, na kterém byly uplatněny připomínky hodnotící komise a od svého předchůdce se lišil novou linií střechy, zapuštěnými klikami dveří a zmizela i boční výklopná okénka na dveřích i s boční okrasnou lištou. Zadost bylo učiněno i připomínkám týkajících se tvaru předních sedadel, která měla nový tvar, ale stále ještě postrádala opěrky hlavy a sportovnějšího vzhledu se dočkala i palubní deska se dvěma velkými a třemi menšími kruhovými přístroji, tak jak ji důvěrně znala celá řada pozdějších majitelů sériových kupátek, i když její celkový vzhled musel být pro sériovou výrobu z technologických důvodů ještě pozměněn. Hranatý tvar jednoduše nebylo možné z pěny IPUR vyrobit.



Bohatě čalouněná sedadla prvního prototypu Škody 110R Coupé si po právu zasloužila kritiku hodnotící komise. Na fotografii je částečně vidět palubní deska převzatá včetně volantu ze čtyřdveřových sedanů, vylepšená tapetou s potiskem imitujícím dřevěný povrch.

Přístrojová deska navržena Ing. arch. Tatouškem, autorem designu známé Jawy 623/633 „Bizon“, se od sériového provedení lišila například i tvarem kontrolkek tvořených barevnými proužky plastu s nalepeným symbolem příslušné funkce, které vypadaly efektně, ale v přímém slunečním světle byly málo kontrastní. Kontrolky použité pro běžnou produkci sice touto nectností netrpěly, ale jejich vzhled natolik pohoršil designéra, že požadoval snížení celkového hodnocení v rámci státních zkoušek. Ve druhém prototypu se také objevil nový dvouramenný sportovní volant se středem shodného tvaru jaký byl použit i u prvních sériových modelů, ale zatím s hladkým povrchem bez firemního nápisu Škoda.

Jako pohonná jednotka byl zvolen dvoukarburátorový motor z prototypu Š 718 o objemu 1107 cm³ upravený novým sacím potrubím a zvýšeným stupněm komprese na 9,5, který poskytoval výkon 38 kW (52 k)/5250 ot/min. Elektrická výbava byla obohacena o nový alternátor, který nahradil původní dynamo a nahrazena musela být také problémová upravená převodovka, na jejíž místo přišla