

Obsah

Úvod	5
Vývoj nového kupé	7
Škoda 110 R pod lupou	7
Druhý prototyp a ověřovací série	11
Sériová produkce	17
Modelový rok 1972	28
Modelový rok 1973	35
Modelový rok 1974	39
Modelový rok 1975	40
Modelový rok 1976	42
Modelový rok 1977	43
Modelový rok 1978	44
Modelový rok 1979	44
Modelový rok 1980	44
Modelový rok 1981	45
„Erko“ jako závodní speciál.	47
Škoda 180/200 RS	56
Škoda 130 RS	60
„Ereska“ na startu	69
Nedokončená evoluce	78
Prototypy Škoda typ 742 SuperSport a ÚVMV 1100 GT	83
Škoda 110 R v současném provozu.	92
Tabulka časování ventilů	98
Technické údaje – Škoda 110 R Coupé typ 718 K.	99
Geometrie nápravy	100
Úpravy a modernizace	101
Technický stav a diagnostika vozidla	104
Doporučené zapalovací svíčky.	108
Diagnóza poruchy poslechem.	109

Škoda 110 R a její konkurenti	112
Závěrem	118
Rozměry vozidla Škoda 110 R	119
Příloha	119
Schéma elektrického zapojení	120
Přehled používaných odstínů laků	122
Olejové náplně a mazací místa	122
Používané karburátory a jejich osazení	123
Rejstřík	124
Fotogalerie	129
Nabídka odborné literatury	139

Úvod

Počátkem července roku 1964, tedy v době kdy Škoda 1000 MB byla ještě čerstvou novinkou, převzalo zkušební oddělení vývoje AZNP z montáže první dva vozy, které měly tisícovku v budoucnu nahradit. Prototypy s motorem o litrovém objemu nesly označení Škoda 713 a co do vzhledu se tvarem karoserie téměř shodovaly s definitivním řešením, které později přišlo do sériové výroby. První z obou vozů představoval standardní provedení, zatímco druhý měl luxusnější výbavu, ale oba byly poháněny litrovým čtyřválcem se stupněm komprese zvýšeným na 8,8 o výkonu 35 kW (48 k), s novým sacím potrubím, upravenou hlavou válců, osmi lopatkovým větrákem chlazení a odlehčeným setrvačником. Oba prototypy měly zatím bubnové brzdy vpředu i vzadu, přičemž přední náprava byla modernizována použitím samomazných pouzder Glacier. Tato dvojice byla v září 1965 doplněna dalšími dvěma prototypy s typovým označením Škoda 717 lišících se od prvních dvou vozů použitou pohonnou jednotkou, kterou představovala jednodobý motorový verze motoru 1107 cm³ o výkonu 40 kW (54 k). Vyššího výkonu v porovnání s původní jedenáctistovkou pohánějící Škodu 1100 MB bylo dosaženo pomocí nových pístů, hlavy motoru s nově tvarovanými spalovacími prostory a vačkového hřídele se změněným časováním ventilů. Ještě výkonnější motorizaci se mohl pochlubit pátý prototyp – sedan s typovým označením Škoda 718 TS jehož motor o objemu 1107 cm³ měl dva karburátory a výkon 44 kW (60 k). Všechny tři sedany se ještě více přiblížily sériovému provedení až na tvar předního a zadního čela.

Na jaře roku 1967 byla zahájena druhá etapa zkoušek prováděných na prototypu Škoda 713 přestavěném do podoby shodující

se s podobou budoucí Škody 100/110 a v březnu roku 1968 zahájila zkušebna AZNP testy kontrolního vzorku Š 717, tedy budoucí Škody 110 L s motorem 1107 cm³ postavené už podle technické dokumentace pro sériovou výrobu.

Mezitím byla zahájena velká rekonstrukce výrobních prostor pro výrobu nové škodovky. Všechno vypadalo tak, že výroba modernizovaného Embéčka bude bez problémů zahájena po dovolené v roce 1969, ale najednou se stalo něco, s čím nikdo nepočítal. 12. srpna roku 1969 vypukl ve staré části továrny obrovský požár, jeden z největších, který kdy postihnul československý průmysl. Ohnivě zkáze podlehla nástrojárna, mezisklad karosářských plechů, sklady pneumatik a koženky a sedlárna. Hlavní provozovny nového závodu naštěstí zasaženy nebyly. Škody byly nedozírné, ale vydání časopisu Svět motorů z konce srpna mohlo přesto vyjít s titulkem „Konečně nová Škoda“ – 25. srpna 1969 byla zahájena sériová výroba nové řady.

Zatímco podvozek a pohonná jednotka se až na detaily shodovaly s posledními vyrobenými vozy řady 1000/1100 MB karoserie dostala nové modernější tvary. Náhradní kolo už nebylo zvenku samostatně přístupné, ale bylo umístěno pod podlahou předního zavazadlového prostoru a změnila se i zadní partie karoserie, z jejíž kapoty kryjící motorový prostor zmizely dřívější navenek viditelné závěsy. Zadní svislé členy sdružených svítilen byly nyní uspořádány vodorovně po stranách tabulky poznávací značky nad spodní část zadního čela tvořeného sice stejně jako u předchozího modelu hliníkovou mřížkou, ale nového tvaru. V interiéru byl nově tvarován nejen kryt hřídele volantu, ale i palubní deska se sdruženým přístrojem a nová



Výchozí materiál pro stavbu úspěšného kupé Škoda 110 R – sedan řady 100/110, v tomto případě po faceliftu z roku 1970 s novým umístěným loga značky na levé straně masky.

pohodlnější sedadla si vynutila i prodloužení řadicí páky.

Základním typem řady se stala Škoda 100 Standard, jejíž vodorovně členěné přední čelo karoserie s mírně zapuštěnými asymetrickými světlomety zdobil poněkud masivně působící nápis Škoda. Motor o objemu 988 cm³ pocházel z předchozí „tisícovky“ a disponoval výkonem 32 kW (43 k) umožňujícím dosáhnout nejvyšší rychlosti až 125 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod za 24 s při spotřebě 7,6 l na 100 km. Stejný motor spojený se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na podlaze poháněl i vybavenější Škodu 100 L, která se od skromnějšího sourozence zvenč lišila vodorovnou lesklou lištou zabíhající na předním čele od nápisu Škoda k prohlubním světlometů a v interiéru čekala na cestující pohodlnější klubovková sedadla. 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. Stejně hodnoty hmotnosti a rozměrů platily i pro výkonnější provedení Škoda 110 L s motorem 1107 cm³, jehož výkon byl se stupněm komprese zvýšeným na 8,8 36 kW (49 k) a luxusnější Škodovka mohla jet až 135 km/h, na 100 km/h zrychlit za 20 s při spotřebě 8 l/100 km.

První facelifting „stovky“ byl plánován už na rok 1970 a v jeho rámci měla dostat přední masku s obdélníkovými světlomety a chromovaným „grilem“. Tato úprava by ovšem vzhledu stovky nijak zvlášť neprospěla a tak nejvýznamnější změnou vozů modelového roku 1971, tzn. vozů vyrobených v rozmezí dat 1. 8. 1970 až 31. 7. 1971, byla úprava karburátoru omezující škodlivé exhalace, nahrazení automatického sytiče mechanickým, montáž bezpečnostního hřídele volantu, signalizace poruchy brzd pro oba okruhy a náhrada poloautomatické vzpěry předního víka automatickou. Největší událostí roku 1970 však bylo představení sportovního derivátu stovkové řady s karoserií kupé – Škody 110 R.