

ŠKODA 110 R

Ikonické kupé Škoda 110 R debutovalo pro širokou veřejnost dne 5. září 1970 v Brně, nicméně jeho vývoj začal už v roce 1966 v Kvasinách pod interním označením Š 718 a skončil v roce 1968. Od výchozích sedanů Škoda 100/110 L se Škoda 110 R lišila mírnějším sklonem čelního skla, dvojicí dveří bez rámu oken, mírně klenutou střechou a splývající zádí. Jízdní zkoušky probíhaly také na východoněmeckých dálnicích, kde prototyp 110 R dosáhl rychlosti až 145 km/h.

Když tedy v roce 1970 výrobce „erko“ oficiálně představil nejprve novinářům, české veřejnosti a později i celému světu, vyvstal problém. Poptávka převýšila výrobní kapacity závodu. Není tedy divu, že se zákazníci v zahraničí vozu dočkali až v polovině roku 1971. U nás Škoda 110 R ovšem nebyla levná, jelikož stála od 78 tisíc korun, což tehdy odpovídalo 40 běžným měsíčním platům.

Model hostil čtyřválcový motor s dvojitým karburátorem 1,1 litru o výkonu 52 koní, proto díky hmotnosti 880 kg dopřál posádce dynamické jízdní zážitky. Převodovka byla čtyřrychlostní, maximálka na radiálních pneu 145 km/h, zrychlení z nuly na sto vozu trvalo 19 sekund a průměrná spotřeba byla asi 8,5 litru benzínu na sto.

Do nádrže vpředu se vešlo 32 litrů paliva, takže člověk tankoval nejpozději po 376 kilometrech. Auto má dva zavazadelníky – jeden vpředu o objemu 250 litrů, zatímco ten druhý o 120 litrech najdete za zadními sedadly.

Automobil se během let 1970 až 1980 dočkal postupných modernizací, nicméně hlavním odbytištěm vozu byl kapitalistický západ (zejména Spojené království), kam šla drtivá většina z celkové produkce 57 085 kusů modelu 110 R. Sériově vyráběným nástupcem legendárního „erka 110“ se v září 1981 stalo kupé Garde, které doplnilo modelovou řadu sedanů Škoda 105/120.