

# NENÍ LITR JAKO LITR



Škodu 100 a Škodu Scala sice dělí 50 let, ale obě dostaly do vínku podobné úkoly. A k jejich splnění jim posloužily často překvapivě srovnatelné prostředky. Kam tedy dospěly lidové škodovky za půl století?

👁️ Ladislav Čermák

📷 Petr Bača

**V** šedesátých letech měla za sebou automobilka AZNP dvě drahé kratochvíle: zcela nový závod v Mladé Boleslavi a stvoření modelu 1000 MB, vyvinutého na bílém papíře. Ač tehdy nikdo netušil, že jde o poslední velkou investici na dalších 30 let, vláda (samotné automobilky se nikdo neptal) rozhodla, že nový model, později nazvaný prostě Škoda 100, vznikne s minimálními investicemi – jako pouhá modernizace typu 1000 MB. A tak se narodila další (a nikoliv poslední) škodovka s motorem vzadu, tedy koncepcí, která se už tehdy rychle blížila zenitu.



Dnešní situace je vlastně podobná. I když o Škodovce už nerozhoduje vláda, ale správní rada koncernu Volkswagen, tučné roky po aféře Dieseltgate a zavedení drakonických emisních eurolimitů skončily. Teď je třeba vydělávat. A protože Boleslavští umějí konstruovat znamenitá auta s minimálními prostředky, dostali znovu úkol postavit velký vůz na malých základech. Tentokrát jsou ty základy malé jen pomyslně, přesto Škoda Scala vyrostla na levné technice, určené pro menší modely.

Je pozoruhodné, kolik toho mají Škodovky s věkovým rozdílem půl století společného. Obě patří do dobové nižší střední třídy, cestujícím nabízejí čtvery dveře, pět míst a nezávisle zavěšená všechna kola v ocelové samonosné karoserii – to v časech „stovky“ ještě zdaleka nebylo samozřejmostí. Obě spojuje i celkové pojetí s prostorným interiérem a hodnotně působícím designem. Však se stovky ve své době ještě docela úspěšně vyvážely na Západ. Vůbec největší překvapení ale čeká pod kapotami...

Zatímco čtyřválec 988 cm<sup>3</sup> OHV v zádi Škody 100 vyvine 42 koní a 73,5 Nm, což ve své době nebyla závratná čísla, ovšem českým rodinám vyhověla, Scala se chlubí dvaapůlnásobnými výkony (115 k a 200 Nm). Ovšem stačí jí k tomu rovněž litrový motor! Ještě více ale překvapí, že oba agregáty, mimochodem shodně vyvinuté i vyráběné v Boleslavi, mají blok vyrobený stejnou technologií tlakového litého hliníku. To byla v šedesátých letech převratná novinka, navíc tuzemského původu. Ostatně slévárna

z 60. let slouží dodnes. Už jen jako příznak kuriózního stavu v Mladé Boleslavi, kde díky nikdy nepřerušené výrobě v automobilce pracují po otcích, synech a vnucích i pravnucci, působí fakt, že zatímco na vývoji stovky se nepřímo podílel Petr Hrdlička, pohonný agregát Scaly je dílem jeho potomka Martina. Samozřejmě by se slušelo dodat, že Scala má o válec méně, zato půlku více převodových stupňů. A turbo také hraje roli, náhrada OHV rozvodem 2x DOHC jakbysmet. Ale kdo by se patlal v detailech? >



**I TAKTO MŮŽE VYPADAT** motorový prostor. Ač velkou část zabírá mohutná sahara s ventilátorem, stále zbyvá dostatek místa. K motoru je doslova luxusní přístup.



**ČERNÁ PÁČKA MEZI SEDADLY** ovládá vzduchovou přívěru, která byla novinkou roku 1970, svítíla topení. Stovky kvůli dlouhému vedení k radiátoru špatně topily.



**BEZPEČNOSTNÍ PÁSY** byly tehdy u nás novinkou, stovka byla první škodovkou, která je měla od počátku vždy ve výbavě. Samozřejmě nebyly samonavíjecí.

Není to tak dávno, kdy byly stovkami takřka zamořené ulice. Většina z nich pak úpěla korozí, špínou a nezájmem majitele. Stačí se podívat na jakýkoliv dobový film. Dnes když nějakou potkáte, bývá to vyštáfirovaný veterán. A tak si najednou račte všimnout, že se na čistě střížený, vyvážený sedánek vlastně vůbec nekouká špatně. Chromovací mánie z dob tisícovek už polevila, důraz na festovní detaily však zatím nikoliv. Novýma očima viděný interiér je elegantní, oživený pop-artově barevným čalouněním a tapecírungem. Doslova lahůdkou nakonec jsou obří okna, z nichž je parádně vidět každý roh auta. Zde jsou parkovací senzory opravdu zbytečné...

Scala vedle stovky vypadá jako dvojnásobné auto. Světlo- mety má stejně vysoko jako stovka spodní hranu čelního okna. Zeza-

### ŘÍDIT ŠKODU 100 JE MNOHEM PŘÍJEMNĚJŠÍ, NEŽ JSTE SLYŠELI.

du pak rozdily doslova bijí do očí. Ani se nechce věřit, že v tomhle autíčku se směšným kufrem si vozily celé rodiny podchlazovat těla do Baltu, případně infikovat zaživací soustavy k Černému moři. Bez rádia a dokonce i bez i zadních stahovacích oken. Ta byla vyhrazena lepším výbavám.

První kilometry však prozradily, že stovka není zdaleka takové peklo, jak vzpomínají Husákovy děti. Vlastně je to snadno ovladatelné, docela pohodlné a v nízkých rychlostech i poměrně kultivované auto. Opečovávanému kusu chodí řízení i řazení jedna radost (řidiči stodvacítek mohou takhle hladce chodící šaltpáku jen závidět). Samozřejmě, že člověk musel natrefit na „středeční“ kus, nebo ještě lépe koupit mnohem kvalitněji postavený exportní model v Tuzexu (lidová přezdívka Dodo, neboli dodělej doma, je výmluvná), jenže grunt má tohle auto zdravý. A jako majitel Škody 120 přiznávám, že jezdit stovkou, kterou doma zatím nemám, mě baví víc. Točit volantem,

připomínajícím gymnastickou obruč, má svoje kouzlo, stejně jako zkoušet, jak silný tlak na subtilní plastové páčky pod volantem je ten správný, aby se ještě neulomily, ale už se spustil blinkr. To vše podkresleno typickým hučecím saharem, permanentně poháněným řemenem, a údivem, jak je sakra možné, že po tak slibném nástupu od volnoběhu už motor nahore nic, ale opravdu nic nepředvádí. No jo vlastně, 42 koní... Na dálnici to moc není, ale okreskami se dá plout v pohodě. A dávat se do řeči s úplně cizími lidmi, naleštěná stovka vyvolává takřka erupce nostalgie. Doma ji mívali skoro v každé rodině. Bude to platit i o nové Scale? A jaká vzpomínka po ní zbyde? //



**SCALA VZADU NALOŽÍ** 467 litrů zavazadel. Do stovky by se k motoru také nějaká vešla, ale hlavní zavazadelník je vpředu. Jeho zatížení citelně mění jízdní vlastnosti.



**KLIČKY A KNOFLÍKY** ustoupily tlačítkům, ručkové přístroje displejům a přibyla nějaká ta výbava. Jde však o evoluci, příbuznost je stále jasně patrná.

## INFO

# Konec boleslavských ambicí

Model 100 byl poslední škodovkou, vzniklou v souladu s dlouhodobou strategií. Investice pak začaly plynout jinam než do AZNP a **NÁSLEDUJÍCÍ MODELY UŽ BYLY NOUZOVÝMI ČI DOČASNĚ TRVALÝMI ŘEŠENÍMI.**



**DĚKUJEME** Retroautomuzeu Strnadice za zapůjčení krásné Škody 100 L a také aktivní spolupráci na tvorbě materiálu.

Škoda 100 začala vznikat bezprostředně po zahájení výroby modelu 1000 MB v roce 1964 jako jeho modernizace. Již napřesrok byl hotový prototyp, což byla tisícovka s upravenými oběma konci. Definitivní podoba se představila v roce 1968 a 25. 8. 1969 odstartovala sériová výroba typů 100, 100 L a 110 L. Seznam změn proti 1000 MB je skromný, dnes bychom je nazvali spíše faceliftem. Přesto došlo i na několik mechanických vylepšení podvozku

a motoru. A také dvouokružové brzdy. Vůz byl, na rozdíl od 1000 MB, už od počátku pětimístný a vybavený kotoučovými brzdami. Po roce výroby odstartovala produkce kupé 110 R, které nahradilo sice vyvinuté, ale nakonec zamítnuté tudor ve stylu MBX. Na výrazný facelift přídě s oválnými světlomety ale nakonec nedošlo. Vůz prošel dvěma významnějšími modernizacemi, prokládanými menšími postupnými změnami. Na první došlo v srpnu 1971 pro nový modelový rok. Vůz

dostal odvětrání v C-sloupku, které částečně kompenzovalo zrušenou výklopnou větračku v zadních dveřích. Protože základní modely nadále postrádaly stahovací zadní boční okna (tento nešvar přežil až ke Škodě 120), klima uvnitř bývalo dusné, zpestřené sklony k vaření motoru. Naopak v zimě dorazil model 110 LS s dvoukarburátorovým motorem ze 110 R s trochu důstojnějšími 63 koňmi. Srpen 1972 přinesl další modernizaci (lišta na masce, výše uložené víčko nádrže),

doplněnou zavedením zapuštěných klik bomoro k Novému roku 1973. Ke stejnému dni dostaly modely 110 LS a 110 R čtyřkou masku. První jmenovaný se, jako vůbec první socialistický model, pochlubil mj. halogenovými světlomety. Výroba skončila 28. 3. 1977. S 1,4 miliony kusů šlo o dosud nejpočetnější škodovku vůbec, která motorizovala Československo. Stala se totiž díky výhodným půjčkám široce dostupnou a uplatnila se i v motorsportu.