

# 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 dospely lidové škodovky za půl století?

✉ Ladislav Čermák

📷 Petr Bača

V sedesátých letech měla za sebou automobilka AZNP dvě drahé kratochvíle: zcela nový závod v Mladé Boleslavě a stvoření modelu 1000 MB, vyvinutého na bílé papiře. 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.

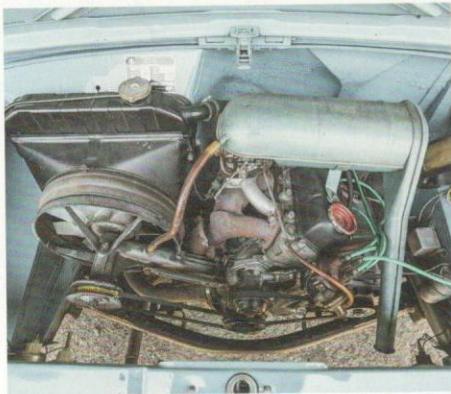


Dnešní situace je vlastně po-dobná. I když o Škodovce už ne-rozhoduje vláda, ale správní ra-da koncernu Volkswagen, tučné roky po aféře Dieselgate a za-vedení drakonických emisních eurolimitů skončily. Ted' je třeba vydělávat. A protože Boleslavští umějí konstruovat znamenitá au-ta s minimálními prostředky, do-stali znova úkol postavit velký dům na malých základech. Ten-tokrát jsou ty základy malé jen pomyslně, přesto Škoda Scala vyrostla na levné technice, urče-né pro menší modely.

Je pozoruhodné, kolik toho ma-jí škodovky s věkovým rozdílem půl století společného. Obě pa-tří do dobové nižší střední třídy, cestujícím nabízejí čtvery dve-re, pět míst a nezávisle zavěše-ná všechna kola v ocelové sa-monosné karoserii – to v časech „stovky“ ještě zdaleka nebylo sa-mozřejmostí. Obě spojuje i celko-vé pojetí s prostorným interiérem a hodnotně působícím designem. Však se stovky ve své době ještě docela úspěšně vyvážely na Zá-pad. Vůbec největší překvapení ale čeká pod kapotami...

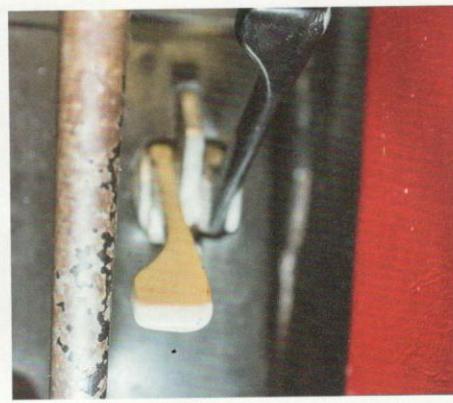
Zatímco čtyřválec 988 cm<sup>3</sup> OHV v zádi Škody 100 vypine 42 koní a 73,5 Nm, což ve své době ne-byla závratná čísla, ovšem čes-kým rodinám vyhověla, Scala se chlubí dvaapůlnásobnými výko-nými (115 k a 200 Nm). Ovšem sta-cí jí k tomu rovněž litrový motor! Ještě více ale překvapí, že oba agregáty, mimochodem shod-ně vyvinuté i vyráběné v Boleslavě, mají blok vyrobený stejnou technologií tlakového lití hliníku. To byla v sedesátých letech převratná novinka, navíc tuzem-ského původu. Ostatně slévárna

z 60. let slouží dodnes. Už jen jako příznak kuriózního stavu v Mladé Boleslavě, kde díky ni-kdy nepřerušené výrobě v au-tomobilce pracují po otcích, sy-nech a vnucích i pravnuci, působí fakt, že zatímco na vývoji stovky se nepřímo podílel Petr Hrdlička, pohonný agregát Scaly je dílem jeho potomka Martina. Samozřej-mě by se slušelo dodat, že Scala má o válec méně, zato o půlku ví-ce převodových stupňů. A turbo také hraje roli, náhrada OHV roz-vodem 2x DOHC jakbysmet. Ale kdo by se patkal v detailech? >



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

Není to tak dávno, kdy byly stovkami takřka zamořené ulice. Většina z nich pak úpela korozí, špínou a nezájmem majitele. Stačí se podívat na jakýkoliv dobový film. Dnes když nějakou potkáte, bývá to vyštafirovaný veterán. A tak si najednou ráče všimnout, že se na čistě stržený, 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...



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

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

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

du pak rozdíly doslova bijí do očí. Ani se nechce věřit, že v tomhle autičku se směšným kufrem si vozily celé rodiny podchlazovat těla do Baltu, případně infikovat zažívací soustavy k Černému moři. Bez rádia a dokonce i bez 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 kulтивované 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 dodlej 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 obrůč, má svoje kouzlo, stejně jako zkoušet, jak silný tlak na subtilní plastové páčky pod volantem je ten správný, aby se ještě neuholomily, ale už se spustil blinkr. To vše podkresleno typickým hučením sahary, permanentně poháňané řemenem, a údivem, jak je sakra možné, že po tak slibném nastupu od volnoběhu už motor nahoru 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. Budě to platit i o nové Scala? A jaká vzpomínka po ní zbyde? //



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



**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 jasné 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.**



**S**koda 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 facelitem. Přesto došlo i na několik mechanických vylepšení podvozku

a motoru. A také dvouokruhové 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 vyuvinutý, ale nakonec zamítnutý 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-sloupu, které částečně kompenzovalo zrušenou výkloprou 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 sklonky 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),

doplňněnou zavedením zapuštěných klík bomoro k Novému roku 1973. Ke stejnemu dni dostaly modely 110 LS a 110 R čtyřkokou 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.