

test

ŠKODA 110 R COUPÉ

Tom
Pleterski

fotografije:
Marjan
Zaplatic

Cena: 35.000 dinarjev

Cestnina: 120,00 din

Zavarovanje:

Obvezno:

603,33 din (75,400 din)**

Kasko brez franšize:

2.170,00* din (3821,00 din)**

Proizvajalec:

ŠKODA, Automobilové závody
Mlada Boleslava, ČSSR

Generalni zastopnik:

Balkanija
Beograd, Grač anička 14

*Zavarovalnica „Beograd“

**Zavarovalnica „Sava“

Kriminalist, ki bi pred vsakim pranjem testnega kupeja »škoda« s praškom in čopičem z njega zbral prstnega odtisa, bi jih kaj kmalu imel za zgledno policijsko kartoteko, le da v njej ne bi bilo kriminalcev.

Bili bi le čisto nedolžni Jugoslovani s poprečnimi avtomobilskimi željami in s še bolj poprečnimi žepi. Kupe je bil namreč eden najbolj otipanih testnih avtomobilov, kar jih je kdaj stalo pred našim uredništvom.





Nonavžno zanimanje za športni avto, ki ni nikakršna pošast z zvenečim imenom, pač pa le mladostno oblikovana škoda, priča o zdravem realizmu našega današnjega avtomobilskega obdanjstva, ki torej le najraje otpiava tisto robo, ki jo še lahko doseže. Tovarna si je pač ustvarila ugled, katerega glavni adut je: avtomobilski občinstvo poceni: No, ko je zbrano občinstvo zvedelo za ceno kupeja, so se nosovi dokaj povsili, carinik na Ljubeljskem prelazu je celo pikro vprašal, če je v ceno vrčnatan tudi rezervni motor in hotel je vedeti, kje ga tihopajno. Čudni ljudje! Kakor da bi škoda ne mogla biti dražja kot tri stare milijone?

Tudi potem, ko je zvedelo za ceno, je občinstvo kupe še naprej otpavalo, ne oziraje se na najpogostejše delovne uspeha naše domače avtomobilske industrije. Ravno v času, ko smo testirali najnovjšo škodo, so usahnili krediti za nakup škod in ostalega sorodstva z evropskega Vzhoda. In tako je kupe škoda 110 R na testu moral tudi dokazati svoje konkurenčne sposobnosti z ozirom na novo politiko našega prehlajenega gospodarstva.

Dva in dva je štiri

Kad zaveda politiko tovarne, je vse veliko bolj preprosto. Od leta 1964, ko so nehali izdelovati kabriolet „felicia sport cabrio“, ni bilo v Škodinem programu nobenega avtomobila, ki bi zadovoljil nekoliko bolj svojeglavega kupca, poživil enolično izbiro limuzin in po drugi strani skrbel tudi za reklamo tovarne. Škoda 1000 MBX, „hardtop“ limuzina na dvoje vrat, ki so jo izdelovali od leta 1966, ljubiteljev športnih oblik pač ni zadovoljila. Zato so z novo generacijo škod 100 v

tovarni pomislili na pravi kupe in lani napravili „110 R“.

Narejeni je sicer po že nekoliko zastarelem receptu, ki ga tovarne opuščajo, je pa še vedno uspešen, da namreč coupe (kupe) naredijo na podvožju limuzine. To je pravzaprav najceneje, uspeh je pa vselej bolj posledica srečne roke oblikovalcev. Čehoslovakom je predelava uspela in kupe 110 R je zlasti s strani in od zadaj videti lep, medtem ko se nos, ki je povsem enak nosu limuzin, kupe obliki ne poda kaj prida. Oblikovalcem gre pa čast, da so naredili kupe s hitrim zadkom, ki se dobro ujema z ostalimi deli karoserije.

ne da bi pri tem žrtvovali mnogo prostora. Kupe je namreč le za 5 centimetre nižji od limuzine in čeprav je potrjen kot „+2 +2“, potnika na zadnjih, pomožnih sedežih če le nista nadporečno velika, lahko sedita pokonci, z uvidenostjo prednjih dveh pa se za silo zadovoljita tudi s prostorom za kolena.

Razumljivo: Pozornost velja vozniku in sopotnik na prednjih sedežih, ki ju je moč premakniti daleč nazaj in se nad prostornostjo ne pritožujeta. Jezita se le na daleč v notranjost segajo prednje blatnike, ki ožijo prostor za noge.

Tudi kar zadeva prtljago, jo gre v kupe prav toliko kot v limuzino. Tudi zadnja naslonjala je moč smeti, le da je nakladanje v prostor za sedeži težje kot v limuzini, ki ima štiri vrata. Zavoljo rezervnega kolesa na dnu prtljavnika v nosu, mora sveda tudi prtljaga iz kupeja na sonce, kadar guma spusti sapo.

Nerodosti

Zadnja klop po velikosti sicer komaj zaostaja za tistimi v štirisedežnih limuzinah, po oblažitvenju in obliki pa je kljub temu le pomožna. Zato gre vsa hvala prednjim, športno oblikovanim sedežem, oblečenim v luknjast skaj zelo dobre kvalitete. Skaja v športnem avtu tudi ne grajamo kot pomanjkljivost. Kljub dobrim sedežem s pomičnim naslonom pa sedenje za majhnim športnim volanom ni najboljšje. Odnos v trikotniku sedež – volan – pedal namreč ni pravi. Medtem ko za pravo oddaljenost od volana ni skrbi in volan tudi lepo „sede“ v roke, so noge premalo stegnjene, kar čez čas utruja. Tudi pedal za plin je postavljen preveč položno in voznika, ki veliko vozi s polnim plinom, začne boleti noga. Nerodna postavitev pedala za plin je tudi kriva, da je speljavanje na klancu brez ročne zavore zelo težko, da o kakšnih spretnostih „prsti-peta“ niti ne govorimo: saj je pedal zavore predaleč in previsoko od pedala za plin.

Kar zadeva opremo, vlada v škodi 110 R bogatija. NA armaturni ploči sta velika merilnika hitrosti in vrtiljave, ob strani pa še manjši merilniki za pritisk olja, temperaturo in gorivo. Gumbi in ročice so pri roki in pregledni,



zato pa je manj korsi od vrste kontrolnih lučk okoli merilnikov. Pri tem mislim zlasti na kontrolno lučko leve utripalke, ki je nameščena nanatko tako, da jo zakriva volan. Ker pri škodi samodejno izključitev utripalk ni v navadi, večkrat svetijo tudi takrat, ko ni potrebe.

Žalostinka površnosti

Nenavadna naprava je kontrolna lučka nožnih zavor. Ob vsakem pritisku na pedal za trenutek zasveti lučka na armaturni plošči. Misleč, da je v „elektriki“ neka napačna povezava in da kontrolna lučka dovolj zavetno služi ročni zavori, sem na servisu dobil pojasnilo, da je že vse v redu tako kot je. Logičen sklep: zavora zavira, kadar lučka posveti, kadar pa ne posveti, potem se pač zaletite. Do sedaj vsaj ni bilo slišati, da bi vozniki pred zaviranjem preskušali če zavora delujejo in šele nato zavirali — ponavadi tudi ni časa. Druga, prav tako le na pol koristna naprava je „timer“ za vključevanje brisalnikov v intervalih. Kar tri različno dolge intervale med zamahi lahko izbirate (približno na 3, 6 in 13 sekund) po drugi strani pa imajo brisalniki za normalen tek le eno hitrost in zelo smo pogrešali še eno, počasnejšo. Pač pa je brizgalica za vetro no šipo na elektriko.

Vsa bogatija s črnimi tapetami notranjosti in z debelimi preprogami na tleh vred, je bogata le po kvantiteti, po kvaliteti pač ne. To je tisto, česar človek ne razume. Avto je napravljen brez ljubezni, končna izdelava je površna. Gumbi na armaturni plošči ostajajo v rokah (na srečo jih ni težko nataktniti nazaj, kamor sodijo), preproge niso pritrjene in se zmečkane nabirajo pod pedali. Tapete na stenah odstopajo. Danes se odvija ta vijak, jutri drugi. Armaturna plošča kljub vsej množici instrumentov deluje suho. Kakorkoli že, je še vedno bolje, da je črna lakirana, kakršna je bila v testnem avtu, kot pa obličena v imitaciji lesa, ki smo jo videli na nekaterih tovarniških perspektivah in fotografijah. Zgovoren dokaz površne montaže je tudi tesnenje vrat. V hudem dežju in v avtomatičnih pralnicah je v škodi tudi „deževalo.“

PRIMERJAJTE	škoda 110 R	fiat 650 sport kupe	simca 1000 S	NSU 1200 C	daf 55 kupe	zastava 1300	mini 1000
Gibna prostornina (kubiki)	1107	903	1118	1177	1106	1295	998
Moč (KM DIN)/vrtljaji	52/4650	52/6500	53/5900	55/5500	45/5000	60/5400	38/5250
Največja hitrost (km na uro)	137,5	150,0	140,0	141,0	135,0	142,0	124,0
Pospeški (sek):							
0—60 km na uro	7,4	6,3	6,6	6,5	7,2	7,9	8,0
0—80 km na uro	12,9	10,8	11,1	10,0	12,0	13,4	13,1
0—100 km na uro	20,0	17,2	18,5	15,2	20,5	20,1	25,3
0—120 km na uro	35,9	29,6	34,0	25,2	37,4	32,3	44,8
1000 m brez zaleta	39,8	39,0	39,2	36,8	39,5	39,0	41,7
Cena: devize in dinarji	35.000	740.000 lit 17.410**	1273 \$ 16.270**	— 32.707	5003 HFI 22.703	— 35.222	1769 \$ + 2000
Dinarska vrednost*	35.000	35.170	35.370	32.707	44.015	35.222	20.500

* približna dinarska vrednost, devize po kurzu, carina in vsi prometni davki

** dinarski stroški: carina, zvezni, republiški in občinski davek (v Beogradu)



možno opremo, ki kupca še kako privlači, pri tem pa ostane na pol poti. Zdi se, da je taka in taka oprema planirana, ostalo pa ni važno. Nekaj vijakov ali lepila, da bi pritrtili preproge in malo bolj zloben šef, ki bi spravlil v red površne delavce na montaži bi brez stroškov naredili čudež. Brihtnež pa, ki je senčnik nad desnim sedežom načrtoval tako, da sopotnica, ki se pogleda v ogledalo, obenem premakne vzvratno ogledalo — drugače sploh ne more — bi v vsaki kapitalistični tovarni šel na čevlje.

Da ne bi kdo napačno razumel: avto z neštediti pomanjkljivost-

mi prav tako pelje kot brez njih, toda avto tudi ne živi samo od bencina.

Med boljimi napravami, ki jih Škodine limuzine nimajo, sta dodatni odprtini za zračenje na straneh armaturne plošče. Tako je v kupeju zračenje v redu kljub temu, da ni odprt in odvajanje zraka. Izmakniti pa se dasta zadnji stranski okni, kar je obenem s slabim tesnenjem vrat za prežračevanje dovolj. Greje še vedno ni dobro. Brez ventilatorja še hladni poletni noči ni povsem kos. Ročica za usmerjanje zraka k nogam ali na šipo je na težko dosegljivem mestu skoraj pri tleh, pod armaturno ploščo.

Naj omenim tudi iz ostalih škod že znane praktične stvari: odpiranje posode za gorivo in pokrova motorja iz notranjosti vozila pa sta stikala za luči v prostoru za potnike, ki je kar na armaturni plošči. Ko smo že ravno pri svečavi: alternator skrbi, da v kupeju ni redukcij toka in žarometi dobro svetijo. Tudi sicer je svetlobna oprema popolna: luč v prtljžniku in pri motorju, luči za vzvratno vožnjo, parkirne luči in varnostna naprava, s katero vključite vse štiri utripalke.

Površno montažo v avtomobilih ponavadi tudi slišimo. No, v kupeju čričkov in brenceljnov kljub temu ni. Ves nadležni hrup

Na pol poti

Ne morem si kaj, da ne bi še malo potožil. Npopravljliva škoda je, da tovarna vtakne v avto vos

priloga od motorja, ki je zvočno bolj slabo izoliran.

Leta, leta . . .

Pogonskemu agregatu se po porotu, in nemirno teku pozna teža let. Tovarna je namreč za kupe samo poživila motor Škode 110 z injekcijo „avtomobilskega gerovitala“. Recept je običajen: „širša“ in „ostrejša“ odmična gred, daljši gib ventilov, večja kompresija in izboljšave na sesalnih in pušnih cevah. Na vse to pride še novi dvojni registerski uplinjač, menda narejen po Webrovem vzorcu. Kar zadeva uplinjač velja pripomniti, da pri motorju kupeja ni sitnosti s tekom neogretega motorja, ki pri limuzinah slabo potegne. Motor kupeja brezhibno vžiga in je takoj pri moči.

Kakorkoli že: motorja kljub injekcijam in oznanjenim 52 KM (DIN) oziroma 62 KM (SAE) ne razganja od moči in kupe se s športni zmogljivosti ne postavlja. Zelo optimističnih napovedi tovarne, 145 km na uro in pospešek 18,5 sekunde z mesta na 100 km na uro, nismo dosegli niti potem, ko smo po slabih rezultatih na prvem merjenju zahtevali od servisa, da ponovno pravi vse nastavitve motorja in ga ponovno opravili meritve, ki so zapisane v rezultatih. Rezultati so bili še vedno slabši kot tisti, ki jih je zmogla Škoda 1100 MB, in smo jo merili leta 1969.

Po drugi strani je kupe porabil prav nenavadno malo goriva. Porečna poraba 9 litrov na 100 km je z ozirom na stil vožnje izjemno nizka, saj smo kupe pogosto

vozili kar se da športno. Poraba je nizka tudi glede na zmogljivosti motorja. No, tukaj bi se verjetno dalo najti sporednico: z bolj požrešno nastavitvijo uplinjača bi avto najbrž bolje pespeševal in dosegel večje hitrosti.

Iz izkušenj s supertestno Škodo 1000 MB in izkušenj bralcev, znanec smatramo, da so škodini motorji zanesljivi in voznika ne puščajo na cedilu. In ker dedne lastnosti ponavadi valjajo v dobrem in slabem, potem velja to tudi za motor kupeja.

Ko se iz ukvarjam z avtomobilsko „genetiko“, pogledimo še podvozje! Škoda tudi s tem svojim kupejem ostaja ana redkih tovarn, ki podaljšujejo življenje smrtnim krčam nihalne preme. No, če nihavno premo toleriramo v civilnih limuzinah Škode, Volkswagna in Renaulta (vse so z motorjem v zadku), se nam zdijo, da je tak način obesažanja zadnjih koles nedopusten, ko gre za avtomobil najnovjšega datuma, ki koketira s športnimi oblikami in seveda voznika vsaj do neke mere podžiga k športni vožnji.

Udobje pisano na kožo stabilnosti

Tovarna ni le ostala pri nihalni premi; za kupeje je niti ni bolje uglasila! Če že iz razumljivih razlogov – kajpak, saj gre za ceno – ostane pri istih obesah, je pa nerazumljivo, da kupujeji in privoščila trših in „krajših“ vzmeti in blažilnikov ter negativnega praviša zadnjih (in deloma prednjih) koles. Renault R 8 gordini se s

takimi koketirami kar dobro drži ceste . . .

Tako za kupe 110 R lahko trdimo, da je v rokah „pozabljenega“ voznika kaj hitro nevaren. V ovinkih mu že pri majhnih hitrostih spodnese zadek. S hitrim odvzemanjem neposrednega volana se ga sicer da do neke mere loviti, toda čudeži niso mogoči. Toliko manj, ker na valoviti cesti Škoda, kot večina avtomobilov z motorjem v zadku, rada „pokimava“ in tako v ovinku včasih tudi nosi vozila in najbolj čvrsto na tleh.

Po drugi strani je pa mehko vzmetenje udobno. Kompromis med udobjem in stabilnostjo je star skoraj toliko kot avtomobil, vendar ga v primeru, ko gre za športen avto, neradi sprejememo. Precej bolje se je Škoda držala ovinkov, ko je bil nos obtežen z lubenicami, ki sem jih vozil iz Beograda v Ljubljano. Stabilnost vozila se je slabšala premozarzerno s požrešnostjo članov uredništva. Pač pa je kupe, z lubenicami ali brez njih, precej manj občutljiv na bočni veter, kot Škodine limuzine.

Tovarna je pred tremi leti odpravila kritike na račun zavor. Z izjemo pretrdga pedala, če kolutne zavore nimajo servo naprave drugačen tudi ne more biti, jim ni kaj zameriti. Vožilo so v vseh ozirih kos še takrat, ko gre za dolgo vožnjo navzdol ali grobo zaviranje. Naj mimogrede omenim še Barumove, po Dunlop licenci izdelane, passte gume. Slej ko prej do neke mere popravljajo slabe lastnosti podvozia, pa tudi trajne so, kolikor vemo.

Kupe je okreten dokler ne gre za obračanje na ozkem prostoru. Rajdni krog je občutno prevelik.

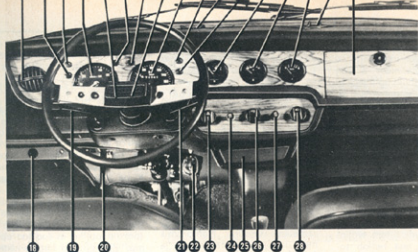
Po čem so obline?

Tovarna Škoda si je z dolgoletno prizadevnostjo utrla pot tudi na izbirčno zahodno tržišče, da o našem niti ne govorimo. Glede na nizko ceno dobi kupec Škode veliko avtomobila za svoj denar. Je pa to razmerje pri kupeju veliko slabše kot pri limuzinah. Kupe 110 R je namreč za celih 750 starih tisočakov dražji od najboljših in najdražjih Škodine limuzine „110 L“. Zdi se, da je triletri milijona preveč samo za športno obliko in športno opremo. Zmogljivosti kupeja namreč niso prav nič športno prepričljive. No, kar zadeva slednje, niso niti brezpogojno potrebne.

Kar zadeva samo „doplacilo“ za kupe obliko in opremo pa še to: razlika do cene limuzin je velika, ker so Škodine limuzine razmeroma poceni, medtem ko sama cena kupeja niti ni tako pretirana, toliko prej, ker bo naprodaj za dinarja. Svetujemo pa bodočim lastnikom Škode 110 R, da že vnaprej vzamejo v račun nekaj svojega osebnega dela. Navodilo za uporabo: vzemi prosto popoldne, nekaj vsakdanjega orodja, nekaj vijakov s širokimi podložkami za pritrditev preprog in tubo plastičnega lepila za lepjenje tapet (mogoče bodo ali pa tudi ne bodo odstopile) in opravi delo, ki ga niso opravili na montaži v Kvasinah, kjer sestavljajo kupeje. Če pa si privoščite še strošek za zvočno izolacijo motorja in mogoče trše amortizerje, bo pa sploh že skoraj vse v redu. Časa priprave imate še dovolj: začetek prodaje bo šele proti koncu leta.

Športni sedeži za dobro, dirkaško počutje. Preluknjani skaj lepo objame telo in ne povzroča težav, ki so ponavadi s skajem v žlahti (levo). Pod prednji pokrov gre prav toliko prtljage kot v prtljžnik limuzine z istim imenom (desno).





ARMATURNI PLOŠČA

1 – odprtna žrčenja, 2 – kontrolna lučka dolgh luči, 3,10 – kontrolni lučki utripalk, 4 – merilnik vrtljave, 5 – kontrolna lučka goriva (na sliki je ni), 6 – kontrolna lučka poljenja akumulatorja, 7 – kontrolna lučka za pritisek oja, 8 – kontrolna lučka zavor (na sliki je ni), 9 – merilnik hitrosti, 11,16 – odprtine za greje in žrčenja, 12 – kontrolna lučka luči za nevarnost (štiri utripalk nenkrat), 13 – merilnik goriva, 14 – termometer, 15 – merilnik za pritisek oja, 17 – predal za drobnarije, 18 – nastavitelj ogledilne instrumentov, 19 – ročica utripalk in troboje, 20 – ročica za odpiranje prtljažnika, 21 – ročica žarometov in svetlobnega signala, 22 – kontaktna ključavnica in zaklepanje volane, 23 – stikalo luči za nevarnost (štiri utripalk), 24 – stikalo ventilatorja, 25 – pepelnik, 26 – stikalo brisalnikov in pranja vetrone šipe, 27 – stikalo luči v prostoru za potnike, 28 – stikalo žarometov.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 8500 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtomobilu dve osebi, posoda za gorivo polna.

Največja hitrost: 137,5 km na uro (zalot 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 21,9 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 104 km na uro)

1000 m brez zaleta: 39,8 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 123 km na uro)

0–40 km na uro: 3,5 sekunde

0–60 km na uro: 7,4 sekunde

0–80 km na uro: 12,9 sekunde

0–100 km na uro: 20,0 sekunde

0–120 km na uro: 35,9 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 100 km (prestavi: **42,7 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 118 km na uro))

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 7,8 litra goriva super na 100 km (zmrno, nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 10 litrov na 100 km (kar najhitreje iz Ljubljane čez Ljubeljski prelaz v Celovec in nazaj)

Na avtomobilski cesti: 7,6 litra oziroma 9,2 litra na 100 km (poprečna hitrost 85, oziroma 110 km na uro)

Po mestu: najmanj 9,4 litra, največ 10,8 litra na 100 km.

Poprečna poraba na testu: 9,0 litra na 100 km. Poraba oja: 0,70 litra na 1000 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na 40, resnična hitrost 38 km na uro

Kazalec na 60, resnična hitrost 57 km na uro

Kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro

Kazalec na 100, resnična hitrost 96,5 km na uro

Kazalec na 120, resnična hitrost 116 km na uro

Kazalec na 140, resnična hitrost 135 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

motor

Štirivaljni motor, nameščen vzdolžno v zadku, za zadnje premo, pogonava zadnji kolesi. Blok iz lahke litine, glava iz sive litine.

Valji	— 4
Glavni ležaji	— 3
Hlajenje	— vodno, črpalka, termostat
Vrtilna	— 72 mm
Gib	— 68 mm
Gibna prostornina	— 1107 kubikov
Osmična sred	— stranska (veriga)
Kompresija	— 9,5 l
Uplinjač	— dvojni padaločni registrski uplinjač s čokom JIKOV 32 DDSR
Črpalka za gorivo	— mehanična
Mazanje	— pod pritiskom, hladilno oja
Oljni filter	— v stranskem toku, zamenljiv
Največja moč	— 52 KM (DIN) pri 4650 vrtljajih v minuti
Specifična moč	— 47 KM (DIN)/liter
Največji navor	— 3,8 kNm (SAE) pri 3500 vrtljajih v minuti (podatka za navor po DIN ni)

spregne moči

Šklopka	— emokulturna, suha
Menjalnik	— štiritopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica na tleh
Prestavna razmerja	— četna 0,96:1 — tretja 1,41:1 — druga 2,12:1 — prva 3,81:1 — vrzinska 3,27:1
Diferencial	— spirajno ozobljeno 4,44:1 (9,40)

VOZ

Oblika	— kupe, 2 vrata, 2 + 2 osebi
Karoserija	— samonosa

obese in vzmetenje

Prednja prema	— posamične obese, trapezasta prečna vodila, vijavne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator
Zadnja prema	— nihalna prema na vzdolžnih vodilih, vijavne vzmeti, teleskopski blažilniki

volan

Konstrukcija	— prenos z vijakom
Rajdni krog	— 11 metrov
Obroti volana	— 3

zavore

Konstrukcija	— hidravlične, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, običajen dvo-krakni sistem, 1. krog prednja kolesa, 2. krog zadnja kolesa
Ročna zavora	— mehanska, na zadnja kolesa

kolesa

Pletiša	— jeklena, prešane
Gume	— 4 1/2–14 — pasate, barum 155 SR 14

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 35 Ah
Alternator	— 400 vatov
Svečke	— PAL 14,8
Zadnje luči	— 2, običajna
Parkirne luči	— 2, običajna, vprajena luč za vzvratno vožnjo — bočne, ločen vklop levo, desno
Varovalni Brisalnik	— 6, pod armaturno ploščo — 4 hitrosti (nepretrgano 75 zahtov v minuti, v intervalih po en zamah 3,8 in 13 sekund)
Brizgalica	— električna
Creteje	— radiator za hladilno vodo motorja, snopostopiški ventilator, topel zrak na vetrono šipo in k nogam
Zrčenje	— pri zaprtim radiatorju sklozi odprtine za greje in ločeno od greja sklozi šobe na armaturni plošči, Odloka za zrak ni
Netranjost	— sedeli iz umetnega usnja, tapete iz umetnega usnja, preproge iz tkanine
Drivgalo	— 2 vijakom
Orodje	— ključ za svečke, ključ za kolesa, ključ 8, 10, 11, 12, 14, 17, vzvoda za montiranje gum
Vetna šipa	— predprečeca
Zaščita podvozja	— bitumenska masa

mere in teže

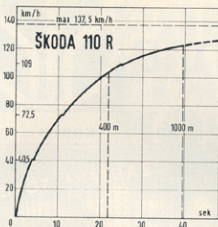
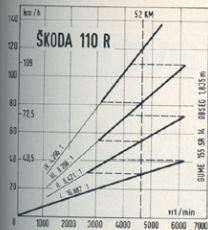
Dolžina	— 4155 mm
Širina	— 1620 mm
Višina	— 1340 mm
Medosna razdalja	— 2400 mm
Kolotek	— sprejema 1200 mm, zadaj 1200 mm
Najmanjša razdalja do cestnega prtljažnika (tovarna)	— 175 mm
Pratno vozilo	— 370 litrov (pripravljeno za vožnjo)
Obtežila	— 350 kg
Dovoljena skupna teža	— 1200 kg

vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 32 litrov, od tega 4 l rezerve
Karter	— 4 l, prestavi pri 5000 km
Menjalnik in diferencial	— 2,5 litra, menjava vsakih 10.000 km
Mazalo	— 4, na 1500 km
Hladnik	— 6,8 litra (z grejcem)
Pritisak v gumah	— sprejema 1,4 atm, zadaj 1,8 atm

zmogljivosti

Teoretična hitrost v IV. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti	— 25,8 km na uro
Moč na tono praznega avta — voznik (75 kg)	— 54,5 KM (DIN)
Mlad na tono polno avtomobojnega avta	— 43,3 KM (DIN)



P. S. Pred zaključkom redakcije smo zvedeli za spremembe na avtomobilih škoda, letnik 1972. Kupe dobi novo vzratno ogledalo, drugače nameščene senčnike in pokrov posode za gorivo na zunanji strani avta.

Kupe 110 R ima kljub večji moči enaka celokupna prestavna razmerja kot škoda 100 in 110. Posledica je, da motor škode 110 R hitro zaide v prepovedane vrtiljaje. Tovarna jih je označila pri 5250 vrtiljajih v minuti, s tem da za kratek čas dovoljuje 5600 vrtiljajev (koniec rumene oznake na merilniku vrtiljajev), ko so hitrosti v spodnjih treh prestavah še razmeroma majhne – 37,66 in 99 km na uro. Menjalnik je torej izračunan bolj na pospeške kot pa na velike končne hitrosti v posameznih prestavah. Tudi v četrti prestavi, pri največji hitrosti 137,5 km na uro, kazalec vrtiljajev že zaide v rumeno polje, kar pa za trajno potovalno hitrost ni priporočljivo. No, škodin kupe vseeno ni poskočen in za najboljše pospeške smo motor pogнали do 6200 vrtiljajev v minuti; sicer so pa take pregrehe, razen če gre za glavo, prepovedane. Čeprav se motor upre šele pri 7000 vrtiljajih v minuti in čeprav so srednje hitrosti batov razmeroma majhne (npr. pri 6000 vrt/min 13,6 m/sek), tovarna z omejevanjem vrtiljajev skrbi za dolgo življenjsko dobo motorja. Kako torej pretikati? Športni vozniki naj pospešujejo do 5600 vrtiljajev v minuti, v silo lahko tudi nekoliko čez to mejo. Varčreži pa naj ostanajo pod 5000 vrtiljaji v minuti in izkoristijo odliko škodinega motorja, ki je prožen in brez sunkov. V IV. prestavi potegne že od 35 km na uro.

REZULTATI

- | | | |
|-------------------------|------------|---|
| videz | 10 | Karoserija ima za kupe nekoliko previsok pas in na nosu, ki je tak kot pri limuzinah „100“ in „110“, je preveč gole ploščevine. Kljub temu je kupe škoda med najlepšimi avtomobili za ta denar. |
| prostornost | 7-8 | Čeprav je označen kot „2+2“, le za silo sprejme štiri osebe. Prostor za prtljago je večji kot bi sodili; uporabna prostornina s prostorom za zadnjimi sedeži je približno 330 litrov. Ocena velja svedra v primerjavi z drugimi avtomobili za ta denar, če bi ga merili z vatnom za kupeje, bi bila boljša. |
| upravljanje | 9 | Neposreden, dovolj lahкотan, natančen volan. Prestavna ročica na tleh razmeroma trda, vendar natančna. Slab položaj pedala za plin. Pregledni gumbi in ročice, nepregledne kontrolne lučke. |
| vidljivost | 8 | Dobra naprej in v stran, voznik zadka ne vidi. V deževnem vremenu se vetrna šipa prehitro zarosi (slaboten tok zraka na vetrno šipo). Slabe metlice brisalnikov. Dobre luči. |
| največja hitrost | 8 | Za silo še v poprečju avtomobilov za ta denar. Če bi ga ocenjevali kot športni kupe, bi bila ocena slabša. |
| pospeški | 7 | Zadovoljivo pospešuje le v spodnjem območju hitrosti, pa še to s silijem v prepovedane vrtiljaje. |
| poraba goriva | 10 | Testni avto je, tudi ko smo ga vozili kar so da ostro in hitro, nensavadno malo porabil. |
| lega na cesti | 6 | Ceste se ne drži nič bolje kot limuzine škoda. V ovinkih že pri majhnih hitrostih močno spodnaša zadek. Vsekakor najslabša lega na cesti, kar jo poznamo. Za avto letnika 1970 nedopustna. |
| udobje | 8 | Razmeroma udobno vzmetenje. Odlični prednji sedeži. Dobro zračenje, slabotno grejte. Preglasen motor. |
| zavore | 9 | Zelo dobre dvokrožne zavore, spredaj kolutne. Ne pregrevajo se. Zavorni pedal predr. |
| motor | 8 | Motor je konstrukcijsko že zastarel, vendar ni zahteven. V spodnjem območju vrtiljajev je prožen, v zgornjem območju teče nemirno in glasno. Vrtiljaje, ki jih sicer zmore, mu je prepovedala tovarna. |
| oprema | 8 | Po bogastvu opreme bi vsekakor zaslužil boljšo oceno, saj za ta denar ni tako bogato opremljenih avtomobilov, oceno pa mu zbijta malomarna končna izdelava (glej tekst) in premalo občutka za oblikovanje. |



NOTRANJE MERE (prednji sedež v skrajni zadnji legi) v cm
 širina pri komolcih spredaj 129,5, zadaj 122,5 cm;
 širina prednjega sedeža 52, zadnje klopi 123 cm;
 notranja dolžina od arnатурne plošče do zadnjega naslonjala 161 cm;
 pomik prednjega sedeža 17 cm;
 odprtina vrat (višina/širina) 94/92 cm;
 širina prtljavnika spredaj 97 cm, širina prtljavnika za sedeži 103 cm.