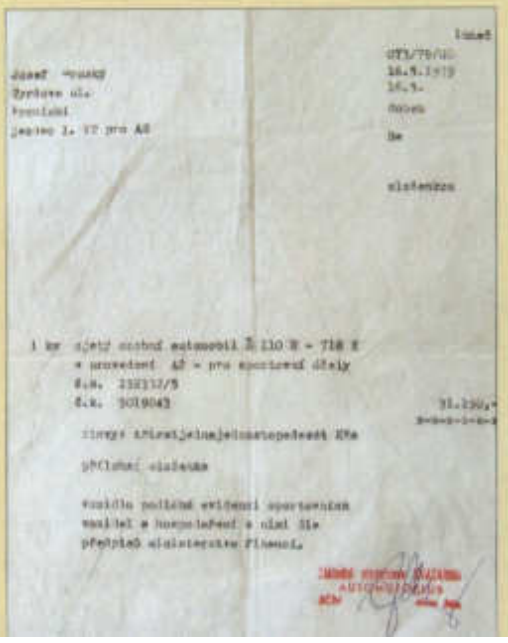
Boleslavi zkoušeli na brzdě, mysleli si, že mám v autě 1300 ccm a ne 1150. Motorům se věnuji dodnes a letošní zimu jich mám udělat asi 5.

Jenže v roce 1981 těmhle autům přestala platit homologace a tehdy měly vpodstatě cenu šrotu. Tak jsem z toho vyndal drahé věci, motor, převodovku, nápravy – všechno, co mělo nějakou cenu – nastrkal jsem to do garáže a karoserii jsem prodal. Ti kluci z toho udělali civilní auto. Po mnoha letech jsem jednou jel přes Úpici a uviděl tam nabourané „kupátko". Samozřejmě, kdo by nepoznal svou práci jako třeba patky na šroubovaný ochranný rám (dnes musí být rám svařovaný). Po chvíli vylezl nějaký člověk, a tak jsem se zeptal, jestli to není na prodej. A že prý jo, když to odvezu ještě ten den. Tak jsem to odvezl a postavil přes ulici ke zdi. Pořád jsem se nemohl dostat k tomu, abych to začal dělat. Nakonec jsem se do opravy pustil díky místním pánům radním. Jednou za mnou přišla městská policie, že jménem starosty mám třicet dní, abych ten vrak uklidil. Auto se nastěhovalo do garáže a začal jsem na něm pracovat. Vytáhl jsem ty kdysi uschované díly, zrepasoval je a znovu jsem to auto sestavil.

Vyměněné jsou prahy a přední podběhy, ale zadní část, střecha, obě kapoty a dveře jsou původní. Proti původnímu provedení je tam nově udělaná speciální nádrž, která vyhovuje novým předpisům. Tehdy se jezdilo s normální sériovou nádrží. Vnitřní vybavení je původní včetně volantu a pedálů, sedadlo je přečalouněné.

Auto jsem udělal jako takový dárek k šedesátinám, a proto je tam startovní číslo 60. První závod jsem jel předloni v Hronově, ale tam mi to moc nejelo. Pak jsem s ním jel ve Štramberku a naposled v Lanškrouně. V sobotu jsem tam skončil čtvrtý, ale pak mi kamarád půjčil dozadu nové gumy, a tím jsem se zlepšil o 10 s a dojel jako druhý. Před osmi lety jsem se závodní felicií třídy A jel stejný kopec za 2 minuty 18 sekund a pak jsem to s historickým vozem ujel za 2 minuty 16 sekund. V loňském roce jsem závodění vypustil, ale letos se na vrchařské trati opět chystám."

Jiří Mewald

Technické údaje:

Typ 718 Škoda 110 A2, rok výroby 1972
Sportovní automobil, vyrobeny 2 kusy
Motor: čtyřdobý, zážehový, čtyřválec, rozvod OHV, třikrát uložená kliková hřídel
Objem: 1146 ccm
Vrtání x zdvih: 73,25 x 68 mm
Komprese: 12
Výkon: 84 kW
Mazání: tlakové oběžné s plnoprůtokovým čističem oleje
Karburace: 2 ks Weber 40 DCOE
Zapalování: akumulátorové s rozdělovačem a svíčkami Bosch
Spojka: suchá jednokotoučová se zesílenými pružinami, hydraulické ovládání, obložení Ferodo
Převodovka: čtyřstupňová se zpětným chodem (1. – 3,063; 2. – 1,94; 3. – 1,35; 4. – 1,08 nebo 1,16; Z – 3,27)
Rozvodovka ve společné skříni s převodovkou stálý převod 4,22
Přední náprava lichoběžníková, s dvojicemi příčných ramen; odpružená zkrácenými vinutými pružinami, teleskopické tlumiče Koni
Zadní náprava dělená kyvadlová, odpružená zkrácenými vinutými pružinami, teleskopické tlumiče Koni
Vpředu kotoučové brzdy, vzadu bubnové, obložení Klinger-HOK
Parkovací brzda: popisovaný vůz je vybaven normální ruční brzdou, přestože se pro závody nemontovala
Pneumatiky: Michelin nebo Avon, vpředu 185x13, vzadu 210x13
Rozměry: rozvor 2400 mm, délka-šířka-výška 4155x1620x1380 mm
Pohotovostní hmotnost: 795 kg
Nejvyšší rychlost: 220 km/h