



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 1 sur 5

La 110 R fête ses 50 ans: il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

- › Il y a 50 ans, la ŠKODA 110 R, l'une des plus élégantes voitures de sport tchèques, faisait ses débuts
- › Ce coupé à traction arrière a été construit entre 1970 et 1980 au sein de l'usine de Kvasiny
- › Les modèles dérivés légendaires que sont les ŠKODA 180 RS, 200 RS et 130 RS ont forgé l'histoire du sport automobile

Mladá Boleslav / Cham, le 14 septembre 2020 – Il y a 50 ans, le coupé de légende ŠKODA 110 R faisait sa grande première au salon de Brno. Cette élégante voiture de sport avec moteur arrière a rencontré un véritable succès commercial et servi d'inspiration aux véhicules de rallye et de course légendaires du constructeur automobile tchèque: outre les prototypes ŠKODA 180 RS et 200 RS, le modèle ŠKODA 130 RS, surnommé la «Porsche de l'Est», puise également ses racines dans la 110 R.

En parallèle du 125^e anniversaire de la fondation de l'entreprise, ŠKODA AUTO fait en 2020 une rétrospective du lancement sur le marché de certains modèles ayant marqué l'histoire du constructeur automobile. La 110 R fait partie de ces modèles puisqu'elle a permis à ŠKODA de diversifier sa gamme de modèles avec un coupé sport dynamique au début des années 1970.

En 1964, ŠKODA lance la production de la berline tricorps ŠKODA 1000 MB. Grâce à sa carrosserie autoporteuse, à son moteur arrière et à sa traction arrière, ce modèle ouvre un nouveau chapitre technique de l'histoire du constructeur automobile tchèque. Pour sa nouvelle série, ŠKODA investit considérablement dans des installations de production modernes et se concentre rapidement sur la production de ce dernier modèle en raison du succès commercial de la berline tricorps sur les marchés à l'exportation. ŠKODA finit même par laisser de côté la production du cabriolet FELICIA. C'est principalement sur les marchés d'Europe de l'Ouest que la demande de modèle sport reste soutenue. ŠKODA réagit au souhait de ses clients en concevant un véhicule qui, s'il est destiné à rester un produit de niche en termes d'exemplaires prévus, va cependant apporter à la marque le gain de notoriété recherché. En parallèle du développement de la série ŠKODA 100/110 L – qui succède à la 1000 MB et dispose donc d'une carrosserie plus moderne, de freins à disque à l'avant et d'un équipement de sécurité amélioré – sont initiés les travaux sur la version coupé deux portes ŠKODA 110 R.

Production des premiers prototypes et courses d'essai en RDA

Le développement de la 110 R, surnommée «Erko» en République tchèque, commence en 1966. Au mois de mars 1968, le premier prototype avec la désignation interne «Š 718 K» sort de l'usine ŠKODA de Kvasiny. La carrosserie du coupé se distingue de la version tricorps par son élégante partie arrière tombante, un pare-brise davantage incliné et deux larges portes aux fenêtres dépourvues de cadre. Lors des courses d'essai organisées, entre autres, sur des autoroutes de RDA, le coupé atteint une vitesse de pointe de 145 km/h. Le deuxième prototype est construit en mars 1969 et dispose déjà d'un carburateur double et d'un générateur à courant alternatif en lieu et place d'une machine dynamo.

Pour la première mondiale de la 110 R, ŠKODA invite un panel de journalistes à Mladá Boleslav, la ville où est implantée l'école professionnelle de l'entreprise. Après la conférence de presse, les invités ont la possibilité de faire une course d'essai à bord du nouveau coupé sport sur le terrain de l'aéroport Hořkovice voisin.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 2 sur 5

Présentation sur les salons automobiles internationaux et lancement de la production

Le 5 septembre 1970 à la Foire internationale d'industrie mécanique de Brno, le grand public bénéficie d'un premier aperçu de la 110 R puisque ŠKODA y expose trois exemplaires. La première pierre de la future réussite du coupé sport sur les marchés à l'exportation est posée grâce à la présentation du véhicule aux salons automobiles de Paris, Londres et Turin, qui ouvrent leurs portes l'un après l'autre au mois d'octobre 1970. La demande dont fait l'objet la 110 R croît fortement, bien que la montée en vitesse de la production confronte ŠKODA à divers problèmes en raison des conditions-cadres de l'époque. Jusqu'à la fin de l'année 1970, seuls 121 véhicules sortent de production et ce n'est qu'au deuxième trimestre 1971 que les premiers exemplaires du coupé sont livrés à des clients étrangers. Par la suite, le constructeur automobile tchèque se concentre principalement sur les activités d'exportation: sur environ 3'000 unités produites en 1971, seuls 442 véhicules sont destinés aux garages du principal concessionnaire tchèque d'alors, Mototechna. Le prix minimal de la 110 R s'élève à 78'000 couronnes, soit l'équivalent de près de 40 salaires mensuels de l'époque.

Poids léger et excellente traction pour une expérience de conduite dynamique

La 110 R mesure 4'155 mm de long et 1'620 millimètres de large et, avec une hauteur de 1'340 millimètres, est plus basse de 40 mm par rapport au modèle tricorps de base. L'empattement est de 2'400 millimètres. Le moteur quatre cylindres en ligne doté d'un radiateur d'huile offre une puissance totale de 38 kW (52 ch) à 4'650 tours par minute pour une cylindrée de 1'107 cm³ avec une compression de 9,5:1 et un carburateur double. En raison d'un faible poids à vide de seulement 880 kg, cette configuration est suffisante pour bénéficier d'une expérience de conduite dynamique. Le carter du moteur et du vilebrequin, ainsi que la cloche de la transmission directe à quatre vitesses située devant l'essieu arrière sont fabriqués en aluminium coulé sous pression selon un processus tchèque original breveté. Sur ses pneus à structure radiale avec la dimension 165 SR 14, la 110 R peut atteindre une vitesse de pointe de 145 km/h et nécessite 19 secondes pour sprinter de 0 à 100 km/h. La décélération est assurée par un système de freinage à deux circuits qui fait intervenir des freins à disque à l'avant et des freins à tambour à l'arrière. Les freins sont produits pour ŠKODA par la marque anglaise Dunlop dans le cadre d'une fabrication sous licence. Le poids du véhicule reposant à 57% sur les roues arrière entraînées, ce coupé sport dispose d'une excellente traction. La consommation moyenne est de 8,5 l aux 100 km, le volume du réservoir de carburant situé à l'avant peut contenir 32 l. Sous le capot se trouve un espace de rangement pour bagages de 250 l, le second coffre situé derrière les sièges arrière offre un volume de 120 l et reste accessible pendant la conduite.

Cockpit avec instruments complets et volant à branches perforées

Les premiers exemplaires se caractérisaient par un tableau de bord au décor en bois qui sera toutefois rapidement remplacé par une version noir mat. Le tableau de bord comprend cinq instruments ronds. À l'arrière de la couronne du volant, le conducteur peut consulter le grand compte-tours, dont la plage de mesure rouge commence à 5'750 tours par minute, ainsi que le tout aussi grand compteur de vitesse, situé juste à côté. Au centre du véhicule se trouvent trois instruments ronds de plus petite taille: le manomètre affichant la pression de l'huile, l'affichage de la température pour le liquide de refroidissement et, à l'extrême droite, l'affichage du réservoir. Le volant est équipé de deux branches métalliques perforées rattachées à un élément d'amortissement en caoutchouc positionné au centre. Des sièges avant anatomiques font partie de l'équipement de base complet de la 110 R. Lorsque les dossiers sont rabattus, on atteint les deux places arrière qui sont nettement plus compactes. Au cours de la décennie de construction entre 1970 et 1980, la ŠKODA 110 R bénéficie de nombreux petits



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 3 sur 5

remaniements garantissant à la fois une esthétique constamment à la pointe de la modernité et la compétitivité à long terme du modèle. À compter du mois de janvier 1973, quatre phares ornent l'avant du véhicule: les deux phares extérieurs principaux sont complétés par deux phares antibrouillard plus petits. Les sièges avant se dotent d'appuie-tête, les jantes de 14" sont remplacées par des pneus plus petits (dimension 165 SR 13) et des caches en plastique peu de temps avant l'arrêt de la production de ce coupé iconique.

Forte demande en ŠKODA 110 R, même sur les marchés à l'exportation exigeants

Avec sa voiture sport compacte 110 R, ŠKODA donne vie à un modèle novateur et marquant qui lui permet de rencontrer un vif succès sur les marchés à l'exportation, particulièrement exigeants. En 1973, 93% des 6'000 coupés produits sont livrés hors du territoire de l'ancienne Tchécoslovaquie. L'année suivante, la production augmente à environ 7'500 unités. Dès septembre 1972, ŠKODA exporte également une version à conduite à droite et, à peine trois ans plus tard, 2'371 coupés (soit 36% des véhicules produits) sont remis à des clients en Grande-Bretagne. Certains exemplaires de la 110 R sont même expédiés à destination de la Nouvelle-Zélande, du Koweït ou du Nicaragua. En 1980, la dernière année de production, les exportations se limitent aux marchés yougoslave et espagnol.

Modèles dérivés de la ŠKODA 110 R pour le sport automobile: le début d'une ère couronnée de succès

La demande internationale dont jouit la 110 R est aussi la résultante du succès rencontré par les véhicules dérivés du coupé de ŠKODA et dédiés au sport automobile (circuit et rallye), qui, pour la saison 1973, prennent part à la compétition avec un modèle modifié. Peu après, ŠKODA présente la 180 RS et deux exemplaires de la 200 RS. Les prototypes inspirés du coupé de série font leurs débuts en juin 1974 lors du Barum Czech Rally Zlín. Ces voitures de course pour la route sont dotées de moteurs OHC avec une cylindrée de deux litres max., d'une boîte à cinq vitesses de Porsche et d'un essieu arrière à bras longitudinaux nouvellement conçu améliorant le comportement de conduite du coupé.

Le printemps 1975 voit arriver la légendaire ŠKODA 130 RS, qui, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, devient l'un des véhicules de course sur circuit et de rallye les plus appréciés dans la catégorie des cylindrées allant jusqu'à 1'300 cm³. La structure de la carrosserie de la 110 R est légèrement modifiée et se pare d'un arceau de sécurité robuste. Le toit, le capot avant et l'enveloppe extérieure des portes sont fabriqués par ŠKODA en aluminium, les ailes et le capot du moteur sont réalisés en polymère renforcé de fibres de verre. Des dispositifs de construction légère permettent de réduire le poids de la 130 RS à 720 kg seulement. Le moteur quatre cylindres de 1,3 l déplace ainsi la voiture sans effort. Sa puissance augmente progressivement jusqu'à 96 kW (130 ch), le moteur avec système à carter sec reçoit une culasse à huit canaux et deux carburateurs doubles Weber. La version destinée aux circuits de course atteint une vitesse de pointe maximale de 220 km/h. En 1981, la ŠKODA 130 RS, surnommée la «Porsche de l'Est», arrive en tête du classement des marques des championnats d'Europe en voitures de tourisme. L'accomplissement le plus significatif de la version rallye est la double victoire dans sa catégorie au rallye de Monte Carlo de 1977.

Les séries de modèles GARDE et RAPID perpétuent la tradition des coupés chez ŠKODA jusqu'en 1990

De la version de série, le dynamique coupé 110 R, ŠKODA produira un total de 57'085 exemplaires dans son usine de Kvasiny jusqu'au 30 décembre 1980. Ces véhicules sont aujourd'hui des objets de collection prisés dont la valeur de marché ne cesse d'augmenter. Le coupé ŠKODA GARDE voit



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 4 sur 5

également le jour à l'usine de Kvasiny en septembre 1981 et succède à la ŠKODA 110 R. Le coupé GARDE s'inspire de la série tricorps 105/120 et hérite, grâce aux expériences dans le sport automobile, d'un essieu arrière à bras oblique avec demi-essieux, d'une direction pignon-crémaillère précise et de sièges avant à appui-tête intégrés (entre autres). À compter du printemps 1982, le coupé GARDE est en parallèle également produit dans l'usine automobile BAZ à Bratislava. De 1984 à 1990, la RAPID, avec une vitesse maximale de 150 km/h, perpétue la tradition des coupés initiée par ŠKODA en 1970 avec la 110 R. À son niveau de développement maximal, le dernier coupé de ŠKODA à moteur arrière dispose d'un moteur quatre cylindres caractérisé par une cylindrée de 1,3 l et une boîte à cinq vitesses.

Informations complémentaires:

PR ŠKODA

Sandra Zippo

Tél. 056 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch

www.skoda.ch / www.skodapress.ch

Vidéo et photos du communiqué de presse:



Vidéo: La 110 R fête ses 50 ans – il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

Il y a 50 ans, le coupé de légende ŠKODA 110 R faisait sa grande première au salon de Brno. Cette élégante voiture de sport avec moteur arrière a rencontré un véritable succès commercial et servi d'inspiration aux véhicules de rallye et de course légendaires du constructeur automobile tchèque: outre les prototypes ŠKODA 180 RS et 200 RS, le modèle ŠKODA 130 RS, surnommé la «Porsche de l'Est», a également ses racines dans la 110 R.

Source: ŠKODA AUTO



La 110 R fête ses 50 ans: il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

Un moteur à quatre cylindres caractérisé par une cylindrée de 1,1 l et une puissance de 38 kW (52 ch) permet à la ŠKODA 110 R, dont le poids s'élève à 880 kg seulement, d'accélérer à 145 km/h. Une majeure partie des quelque 57'085 unités produites du 2+2 places a été exportée.

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 5 sur 5



La 110 R fête ses 50 ans: il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

Entre 1970 et 1980, la ŠKODA 110 R est produite dans l'usine de Kvasiny. De nos jours, elle fait partie des anciens modèles prisés et courus qui jalonnent les 125 années d'histoire du constructeur automobile tchèque.

Source: ŠKODA AUTO



La 110 R fête ses 50 ans: il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

Dans l'habitacle, le caractère sportif de la ŠKODA 110 R est également souligné par le volant à deux branches avec élément d'amortissement souple et les cinq instruments ronds. Le carter du moteur et du vilebrequin est en aluminium, le moteur OHV avec carburateur double est depuis longtemps monté derrière l'essieu arrière.

Source: ŠKODA AUTO



La 110 R fête ses 50 ans: il y a un demi-siècle, ŠKODA présentait son coupé sport de légende

En son temps, le modèle dérivé ŠKODA 130 RS, dédié aux circuits de course et aux rallyes et surnommé la «Porsche de l'Est», compte parmi les véhicules les plus rapides de la catégorie des cylindrées allant jusqu'à 1'300 cm³. Entre autres temps fort, citons la victoire générale dans le classement des marques des championnats d'Europe en voitures de tourisme de 1981 et l'arrivée en tête, à deux reprises, dans sa catégorie au rallye de Monte Carlo en 1977.

Source: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › fête le 125^e anniversaire de sa création, à l'époque des pionniers de l'automobile en 1895, et est ainsi l'une des entreprises automobiles mondiales ayant la plus longue tradition.
- › propose actuellement à ses clients neuf séries de modèles de voitures de tourisme: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA et SUPERB ainsi que KAMIQ, KAROQ et KODIAQ.
- › a livré en 2019 1,24 million de véhicules à des clients dans le monde entier.
- › fait partie depuis 1991 du groupe Volkswagen, l'un des constructeurs automobiles les plus prospères au monde. En plus des véhicules, ŠKODA AUTO développe et construit en toute autonomie des composants pour le groupe, comme des moteurs et des boîtes de vitesses.
- › dirige trois sites en République tchèque; la marque produit en Chine, en Russie, en Slovaquie et en Inde, essentiellement au travers de partenariats avec les autres marques du Groupe, ainsi qu'en Ukraine et au Kazakhstan avec des partenaires locaux.
- › emploie environ 42'000 collaborateurs dans le monde et est présente sur plus de 100 marchés.
- › fait avancer, dans le cadre de la stratégie 2025 de ŠKODA, le passage du statut de constructeur automobile à celui de «Simply Clever Company pour les meilleures solutions de mobilité».