



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 5

50 Jahre 110 R: Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

- › Mit dem ŠKODA 110 R debütierte vor 50 Jahren einer der elegantesten tschechischen Sportwagen
- › Heckgetriebenes Coupé wurde zwischen 1970 und 1980 im Werk Kvasiny gebaut
- › Legendäre Derivate ŠKODA 180 RS, 200 RS und 130 RS schrieben Motorsportgeschichte

Mladá Boleslav / Cham, 8. September 2020 – Vor 50 Jahren feierte das legendäre Coupé ŠKODA 110 R in Brünn seine Messepremiere. Der elegante Sportwagen mit Heckmotor wurde zu einem grossen Verkaufserfolg und diente als Basis für legendäre Rallye- und Rennfahrzeuge des tschechischen Automobilherstellers. So geht neben den Prototypen ŠKODA 180 RS und 200 RS auch der als „Porsche des Ostens“ bekannt gewordene ŠKODA 130 RS auf den 110 R zurück.

Neben dem 125. Jubiläum seiner Unternehmensgründung blickt ŠKODA AUTO im Jahr 2020 auch auf die Markteinführung einiger Modelle zurück, die in der Geschichte des Automobilherstellers eine besondere Rolle spielten. Zu diesen Fahrzeugen gehört auch der 110 R, der die Modellpalette von ŠKODA Anfang der 1970er Jahre um ein dynamisches Sportcoupé erweiterte.

Im Jahr 1964 war bei ŠKODA die Produktion der Stufenheck-Limousine ŠKODA 1000 MB angelaufen. Mit selbsttragender Karosserie, Heckmotor und Heckantrieb begründete dieses Modell eine neue technische Ära beim tschechischen Automobilhersteller. Für die neue Baureihe investierte ŠKODA umfangreich in moderne Produktionsanlagen und konzentrierte sich aufgrund des Verkaufserfolges der Heckmotor-Limousine in Exportmärkten bald voll auf die Produktion dieses Newcomers. Die Produktion des Cabriolets FELICIA liess ŠKODA daher auslaufen. Vor allem auf den westeuropäischen Märkten blieb die Nachfrage nach einem sportlichen Modell allerdings weiterhin bestehen. Auf diesen Wunsch seiner Kunden reagierte ŠKODA mit einem Fahrzeug, das hinsichtlich der geplanten Stückzahlen zwar ein Nischenprodukt bleiben würde, der Marke aber den nötigen Imageschub verleihen sollte. Parallel zur Entwicklung der Baureihe ŠKODA 100/110 L – als Nachfolger des 1000 MB verfügte sie über eine modernere Karosserie, Scheibenbremsen vorn und verbesserter Sicherheitsausstattung – begannen deshalb die Arbeiten an der zweitürigen Coupé-Version ŠKODA 110 R.

Fertigung erster Prototypen und Testfahrten in der damaligen DDR

Die Entwicklung des 110 R, in Tschechien „Erko“ genannt, begann im Jahr 1966. Im März 1968 rollte im ŠKODA Werk Kvasiny der erste Prototyp mit der internen Bezeichnung Š 718 K aus den Werkshallen. Von der Stufenheckversion unterschied sich die Coupé-Karosserie neben der elegant abfallenden Heckpartie auch durch eine stärker geneigte Windschutzscheibe sowie zwei breite Türen mit rahmenlosen Fenstern. Bei Testfahrten, die unter anderem auf Autobahnen in der DDR stattfanden, erreichte das Coupé eine Spitzengeschwindigkeit von 145 km/h. Der zweite Prototyp wurde im März 1969 fertiggestellt und verfügte bereits über einen Doppelvergaser sowie einen Wechselstrom-Generator anstelle einer Dynamomaschine.

Zur Weltpremiere des 110 R hatte ŠKODA einige Journalisten ins Wohnheim der unternehmenseigenen Berufsschule in Mladá Boleslav eingeladen. Im Anschluss an die Pressekonferenz durften die Gäste das neue Sportcoupé dann auf dem nahegelegenen Flugplatz Hoškovice Probe fahren.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 5

Präsentation auf internationalen Automessen und Anlauf der Fertigung

Die Öffentlichkeit konnte am 5. September 1970 auf der Maschinenbaumesse in Brünn erstmals einen Blick auf den 110 R werfen, ŠKODA stellte dort drei Exemplare aus. Den Grundstein für den Erfolg des Sportcoupés auf Exportmärkten legte die Präsentation des Fahrzeugs auf den Automobilmessen in Paris, London und Turin, die im Oktober 1970 kurz nacheinander eröffneten. Die Nachfrage nach dem 110 R stieg stark an, allerdings stellte der Hochlauf der Produktion ŠKODA durch die damaligen politischen Rahmenbedingungen vor Probleme. Bis Ende 1970 entstanden nur 121 Fahrzeuge und erst im zweiten Quartal 1971 konnten die ersten Exemplare des Coupés an ausländische Kunden geliefert werden. In der Folge konzentrierte sich der tschechische Automobilhersteller vor allem auf den Export: Von rund 3'000 im Jahr 1971 gebauten Einheiten kamen nur 442 Fahrzeuge in die Autohäuser des damaligen tschechoslowakischen Monopol-Händlers Mototechna. Der Preis für den 110 R lag bei mindestens 78'000 Kronen, das entsprach damals rund 40 Monatsgehältern.

Geringes Gewicht und hervorragende Traktion für ein dynamisches Fahrerlebnis

Der 110 R mass 4'155 Millimeter in der Länge und 1.620 Millimeter in der Breite und war mit einer Höhe von 1'340 Millimeter 40 Millimeter niedriger als das Basis-Stufenheckmodell. Der Radstand betrug 2'400 Millimeter. Der mit einem Ölkühler ausgestattete Reihenvierzylinder leistete bei einem Hubraum von 1.107 cm³ mit einer Verdichtung von 9,5:1 und Doppelvergaser insgesamt 38 kW (52 PS) bei 4.650 Umdrehungen pro Minute. Aufgrund des niedrigen Leergewichts von 880 Kilogramm genügte dies für ein dynamisches Fahrerlebnis. Das Zylinder- und Kurbelgehäuse sowie die Glocke des direkt geschalteten und vor der Hinterachse angeordneten Viergangegetriebes wurden im Alu-Druckgussverfahren nach tschechischem Originalpatent gefertigt. Auf seinen Radialreifen mit der Dimension 165 SR 14 erreichte der 110 R eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h, für den Spurt von Null auf 100 km/h benötigte er 19 Sekunden. Die Verzögerung übernahm eine Zweikreisbremsanlage, dabei kamen vorne Scheibenbremsen und hinten Trommelbremsen zum Einsatz. Hergestellt wurden die Bremsen bei ŠKODA als Lizenzfertigung der englischen Marke Dunlop. Da das Fahrzeuggewicht zu 57 Prozent auf den angetriebenen Hinterrädern lag, verfügte das Sportcoupé über eine ausgezeichnete Traktion. Der Durchschnittsverbrauch belief sich auf 8,5 Liter auf 100 Kilometer, das Volumen des vorne angeordneten Kraftstofftanks betrug 32 Liter. Unter der Fronthaube befand sich ein Stauraum für 250 Liter Gepäck, der zweite Kofferraum hinter den Rücksitzen fasste 120 Liter und war auch während der Fahrt zugänglich.

Cockpit mit umfangreicher Instrumentierung und Lenkrad mit gelochten Speichen

Die frühen Exemplare kennzeichnete ein Armaturenbrett in Holzdekor, das jedoch bald durch eine mattschwarze Ausführung ersetzt wurde. Im Armaturenräger befanden sich fünf Rundinstrumente. Hinter dem Lenkradkranz blickte der Fahrer auf den grossen Drehzahlmesser, dessen roter Bereich bei 5'750 Umdrehungen pro Minute begann, sowie den daneben liegenden, ebenso grossen Tachometer. Zur Fahrzeugmitte hin schlossen sich drei kleinere Rundinstrumente an: der Manometer zur Anzeige des Öldrucks sowie die Temperaturanzeige für die Kühlflüssigkeit und ganz rechts die Tankanzeige. Das Lenkrad verfügte über zwei gelochte Metallspeichen, die auf ein mittig angeordnetes, gummiertes Prallelement zuliefen. Zur umfangreichen Basisausstattung des 110 R gehörten unter anderem anatomisch geformte Vordersitze. Wurden die Lehnen vorgeklappt, erreichte man die deutlich knapper bemessenen zwei Plätze im Fond. Im Laufe der zehnjährigen Bauzeit von 1970 bis 1980 erhielt der ŠKODA 110 R viele kleine Überarbeitungen, die neben einer stets zeitgemässen Optik vor allem die dauerhafte Konkurrenzfähigkeit des Fahrzeugs sicherstellten. Ab Januar 1973 zierten vier Scheinwerfer die Fahrzeugfront, denn die zwei äusseren Hauptscheinwerfer wurden durch zwei kleinere Nebelscheinwerfer ergänzt. Die Vordersitze erhielten Kopfstützen, zudem wurden die 14-Zoll-Räder kurz



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 5

vor dem Ende der Bauzeit des ikonischen Coupés durch kleinere Reifen der Dimension 165 SR 13 und Kunststoffblenden ersetzt.

Hohe Nachfrage nach dem ŠKODA 110 R auch auf anspruchsvollen Exportmärkten

Mit dem kompakten Sportwagen 110 R setzte ŠKODA einen spannenden neuen Akzent und erzielte mit dem Fahrzeug daher auch auf anspruchsvollen Exportmärkten beachtliche Verkaufserfolge. 1973 wurden 93 Prozent der rund 6'000 gebauten Coupés ausserhalb der damaligen Tschechoslowakei ausgeliefert. Im Folgejahr stieg die Produktion auf ungefähr 7'500 Stück. Ab September 1972 exportierte ŠKODA auch eine Rechtslenkerversion und bereits drei Jahre später gingen 2'371 Coupés oder 36 Prozent der insgesamt ausgeführten Fahrzeuge an Kunden in Grossbritannien. Einige Einheiten des 110 R gelangten sogar bis nach Neuseeland, Kuwait oder Nicaragua. Im letzten Produktionsjahr 1980 beschränkte sich der Export auf den jugoslawischen und den spanischen Markt.

Motorsport-Derivate des ŠKODA 110 R: Der Beginn einer erfolgreichen Ära

Die internationale Nachfrage nach dem 110 R förderten auch die Erfolge der Motorsport-Derivate des ŠKODA Coupés auf Rundstrecken und Rallyekursen, die in der Saison 1973 mit einem modifizierten Werksauto ihren Anfang nahmen. Wenig später präsentierte ŠKODA einen 180 RS und zwei Exemplare des 200 RS. Die vom Seriencoupé inspirierten Prototypen debütierten im Juni 1974 bei der Barum Rallye. Diese Strassenrennwagen verfügten über OHC-Motoren mit bis zu zwei Litern Hubraum sowie über ein Fünfganggetriebe von Porsche. Zudem war eine neu entwickelte Längslenker-Hinterachse verbaut, die sich positiv auf das Fahrverhalten der Coupés auswirkte.

Im Frühling 1975 folgte der legendäre ŠKODA 130 RS. Er wurde in den ausgehenden 1970er und frühen 1980er Jahren zu einem der erfolgreichsten Renn- und Rallye-Fahrzeuge in der Klasse bis 1.300 cm³ Hubraum. Die Karosseriestruktur des 110 R wurde leicht verändert und erhielt einen robusten Überrollkäfig. Dach, Fronthaube und Aussenhäute der Türen fertigte ŠKODA aus Aluminium, Kotflügel und Motorhaube waren aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die Leichtbaumassnahmen senkten das Gewicht des 130 RS auf nur 720 Kilogramm. Damit hatte der 1,3 Liter grosse Vierzylinder vergleichsweise leichtes Spiel. Seine Leistung stieg stufenweise auf bis zu 96 kW (130 PS), der Motor mit Trockensumpfschmierung erhielt einen Acht-Kanal-Zylinderkopf und zwei Weber-Doppelvergaser. Die Rundstreckenversion erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von bis zu 220 km/h. Der 130 RS, auch als „Porsche des Ostens“ bezeichnet, gewann für ŠKODA in der Saison 1981 die Markenwertung der Tourenwagen-Europameisterschaft. Als grösster Erfolg der Rallye-Version gilt der Doppelsieg in seiner Klasse bei der Rallye Monte Carlo 1977.

Modellreihen GARDE und RAPID setzen Coupé-Tradition bei ŠKODA noch bis 1990 fort

Von der Serienversion, dem dynamischen Coupé 110 R, fertigte ŠKODA im Werk Kvasiny bis zum 30. Dezember 1980 insgesamt 57'085 Exemplare. Erhaltene Fahrzeuge sind heute gesuchte Sammlerobjekte mit stetig steigendem Marktwert. Mit dem ŠKODA GARDE trat ab September 1981 ein ebenfalls im Werk Kvasiny produziertes Coupé die Nachfolge des ŠKODA 110 R an. Der GARDE basierte auf der Stufenheck-Baureihe 105/120 und erhielt aufgrund der Erfahrungen aus dem Motorsport unter anderem eine Schräglenker-Hinterachse mit Halbachsen, eine präzise Zahnstangenlenkung und Vordersitze mit integrierten Kopfstützen. Ab dem Frühjahr 1982 wurde der GARDE parallel auch im Automobilwerk BAZ in Bratislava gebaut. Von 1984 bis 1990 führte der bis zu 150 km/h schnelle RAPID die 1970 mit dem 110 R begründete Coupé-Tradition bei ŠKODA fort. In der höchsten Ausbaustufe verfügte das letzte ŠKODA Coupé mit Heckmotor über einen Vierzylinder mit 1,3 Liter Hubraum und ein Fünfganggetriebe.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 5

Weitere Informationen:

PR ŠKODA

Sandra Zippo

Tel. 056 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch

www.skoda.ch / www.skodapress.ch

Video und Bilder zur Presseinformation:



Video: 50 Jahre 110 R - Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

Vor 50 Jahren feierte das legendäre Coupé ŠKODA 110 R in Brünn seine Messepremiere. Der elegante Sportwagen mit Heckmotor wurde zu einem grossen Verkaufserfolg und diente als Basis für legendäre Rallye- und Rennfahrzeuge des tschechischen Automobilherstellers. So geht neben den Prototypen ŠKODA 180 RS und 200 RS auch der als „Porsche des Ostens“ bekannt gewordene ŠKODA 130 RS auf den 110 R zurück.

Quelle: ŠKODA AUTO



50 Jahre 110 R: Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

Ein Vierzylinder mit 1,1 Liter Hubraum und einer Leistung von 38 kW (52 PS) beschleunigte den 880 Kilogramm leichten ŠKODA 110 R auf bis zu 145 km/h. Ein Grossteil der 57'085 produzierten Einheiten des 2+2-Sitzers wurde exportiert.

Quelle: ŠKODA AUTO



50 Jahre 110 R: Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

Zwischen 1970 und 1980 wurde der ŠKODA 110 R im Werk Kvasiny gebaut. Heute zählt er zu den begehrten und gesuchten Youngtimern aus der 125-jährigen Unternehmensgeschichte des tschechischen Automobilherstellers.

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 5 von 5



50 Jahre 110 R: Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

Den sportlichen Charakter des ŠKODA 110 R betonte im Interieur auch das Zweispeichenlenkrad mit weichem Prallelement sowie die fünf Rundinstrumente. Zylinder- und Kurbelgehäuse bestanden aus Aluminium, der OHV-Motor mit Doppelvergaser war längs hinter der Hinterachse eingebaut.

Quelle: ŠKODA AUTO



50 Jahre 110 R: Vor einem halben Jahrhundert präsentierte ŠKODA sein legendäres Sportcoupé

Das Renn- und Rallye-Derivat ŠKODA 130 RS, auch als „Porsche des Ostens“ bekannt, zählte seinerzeit zu den schnellsten Fahrzeugen der Klasse bis 1300 cm³. Highlights waren der Gesamtsieg in der Markenwertung der Tourenwagen-EM 1981 und der zweifache Klassensieg bei der Rallye Monte Carlo 1977.

Quelle: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › feiert in diesem Jahr das 125-jährige Jubiläum seiner Gründung in den Pioniertagen des Automobils 1895 und ist damit eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen.
- › bietet seinen Kunden aktuell neun Pkw-Modellreihen an: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ und KODIAQ.
- › lieferte 2019 weltweit 1,24 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA AUTO fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine und Kasachstan mit lokalen Partnern.
- › beschäftigt rund 42.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.
- › treibt im Rahmen der ŠKODA Strategie 2025 die Transformation vom Automobilhersteller zur „Simply Clever Company für beste Mobilitätslösungen“ voran.