



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 1 di 5

50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentava la sua leggendaria coupé sportiva

- › 50 anni fa debuttava una delle vetture sportive ceche più eleganti: la ŠKODA 110 R
- › La coupé a trazione posteriore venne costruita dal 1970 al 1980 nello stabilimento di Kvasiny
- › Le leggendarie derivate ŠKODA 180 RS, 200 RS e 130 RS hanno scritto la storia dell'automobilismo

Mladá Boleslav / Cham, 14 settembre 2020 – 50 fa la leggendaria coupé ŠKODA 110 R venne presentata in anteprima alla fiera di Brno. L'elegante vettura sportiva con motore posteriore riscosse un grande successo di vendita e servì come base per leggendarie vetture da rally e da corsa della casa automobilistica ceca. Così, oltre ai prototipi della ŠKODA 180 RS e della 200 RS, anche la ŠKODA 130 RS, divenuta nota come la «Porsche dell'est», deriva dalla 110 R.

Oltre al 125° anniversario della propria fondazione, nel 2020 ŠKODA AUTO ripercorre anche il lancio sul mercato di alcuni modelli che hanno rivestito un ruolo particolare nella sua storia. Tra queste vetture vi è anche la 110 R, che all'inizio degli anni '70 ampliò la gamma ŠKODA con una coupé sportiva dinamica.

Nel 1964 ŠKODA iniziò la produzione della berlina a tre volumi ŠKODA 1000 MB. Con la carrozzeria autoportante, il motore e la trazione entrambi posteriori, questo modello diede vita a una nuova era tecnica per la casa automobilistica ceca. Per la nuova serie ŠKODA fece notevoli investimenti in impianti produttivi moderni e, visto il successo di vendita della berlina a motore posteriore sui mercati d'esportazione, si concentrò presto sulla produzione di questa esordiente. La produzione della cabriolet FELICIA fu pertanto abbandonata da ŠKODA. Tuttavia, soprattutto sui mercati dell'Europa occidentale, la domanda di un modello sportivo si manteneva sostenuta. ŠKODA reagì a questo desiderio dei suoi clienti con una vettura che, per la quantità di esemplari previsti sarebbe rimasta un prodotto di nicchia, ma avrebbe comunque dato al marchio il necessario slancio in termini d'immagine. Parallelamente allo sviluppo della serie ŠKODA 100/110 L – che, come modello successivo alla 1000 MB disponeva di una carrozzeria più moderna, di freni a disco anteriori e di equipaggiamenti di sicurezza migliori – vennero quindi avviati i lavori per realizzare la seconda versione della coupé ŠKODA 110 R.

Produzione dei primi prototipi e prove su strada nell'ex DDR

Lo sviluppo della 110 R, detta «Erko» in ceco, ebbe inizio nel 1966. A marzo 1968 uscì dallo stabilimento ŠKODA di Kvasiny il primo prototipo denominato internamente Š 718 K. Rispetto alla versione a tre volumi, la carrozzeria coupé si differenziava, oltre che per la parte posteriore elegantemente spiovente, anche per il parabrezza maggiormente inclinato e due ampie portiere con finestrini senza cornice. Nelle prove che vennero effettuate anche sulle strade della DDR, la coupé raggiunse la velocità massima di 145 km/h. Il secondo prototipo venne ultimato a marzo 1969 e disponeva già di un doppio carburatore e di un generatore di corrente alternata al posto di una dinamo.

Per la prima mondiale della 110 R ŠKODA aveva invitato alcuni giornalisti nel pensionato della scuola professionale dell'azienda a Mladá Boleslav. Dopo la conferenza stampa gli ospiti potevano fare un giro di prova con la nuova coupé sportiva nel vicino aeroporto di Hoškovice.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 2 di 5

Presentazione alle fiere automobilistiche internazionali e inizio della produzione

Il pubblico poté posare lo sguardo per la prima volta sulla 110 R il 5 settembre 1970 alla Fiera Internazionale della Meccanica di Brno, dove ŠKODA espose tre suoi esemplari. La base per il successo della coupé sportiva sui mercati d'esportazione venne posta con la presentazione della vettura ai saloni delle automobili di Parigi, Londra e Torino che nel 1970 vennero tutti inaugurati a breve distanza di tempo uno dall'altro. La domanda della 110 R crebbe notevolmente, ma l'aumento di produzione pose dei problemi a ŠKODA a causa del contesto politico di quei tempi. Fino alla fine del 1970 vennero realizzate solo 121 vetture e nel secondo trimestre del 1971 vennero consegnati i primi esemplari della coupé a clienti esteri. In seguito, la casa automobilistica ceca si concentrò soprattutto sulle esportazioni: delle circa 3'000 unità costruite nel 1971, solo 442 arrivarono nelle sedi di Mototechna, l'allora concessionario monopolista ceco. Il prezzo della 110 R era di almeno 78'000 corone, che all'epoca corrispondevano a circa 40 stipendi mensili.

Peso contenuto e trazione eccellente per una guida dinamica

La 110 R misurava 4'155 mm in lunghezza, 1'620 mm in larghezza e, con un'altezza di 1'340 mm era più bassa di 40 mm rispetto al modello base a tre volumi. Il passo era di 2'400 mm. Il motore a quattro cilindri in linea dotato di radiatore dell'olio, con una cilindrata di 1'107 cm³, una compressione di 9,5:1 e un doppio carburatore, aveva una potenza complessiva di 38 kW (52 CV) a 4'650 giri al minuto. Considerato il basso peso a vuoto di 880 kg, era sufficiente per una guida dinamica. Il basamento, la bancata e la campana del cambio a quattro marce a presa diretta situato davanti all'asse posteriore erano prodotti mediante una tecnica di pressofusione dell'alluminio protetta da un brevetto originale ceco. Sui suoi pneumatici radiali di dimensione 165 SR 14, la 110 R raggiungeva una velocità massima di 145 km/h, impiegando 19 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h. Per rallentare si affidava a un impianto frenante a doppio circuito che impiegava freni a disco anteriori e freni a tamburo posteriori. I freni erano prodotti da ŠKODA su licenza del marchio inglese Dunlop. Poiché il peso della vettura poggiava per il 57% sulle ruote motrici posteriori, la coupé sportiva disponeva di un'ottima trazione. Il consumo medio si attestava sugli 8,5 l per 100 km, il volume del serbatoio del carburante situato nella parte anteriore era di 32 l. Sotto il cofano anteriore era presente uno spazio di carico per 250 l di bagagli, il secondo bagagliaio posto dietro i sedili posteriori aveva una capienza di 120 l ed era accessibile anche in marcia.

Cockpit con numerose strumentazioni e volante con razze forate

I primi esemplari erano caratterizzati da un cruscotto in simil-legno, che però fu presto sostituito da una versione in nero opaco. Vi si trovavano cinque strumenti di forma circolare. Dietro la corona del volante il conducente vedeva il grande contagiri, con una zona rossa che iniziava a 5'750 giri al minuto, affiancato dal tachimetro, anche questo di grandi dimensioni. Al centro della vettura vi erano tre strumenti circolari più piccoli: il manometro per visualizzare la pressione dell'olio nonché l'indicazione della temperatura del liquido refrigerante e a destra l'indicatore del serbatoio. Il volante disponeva di due razze forate in metallo che si congiungevano con un elemento d'urto gommato in posizione centrale. L'ampio equipaggiamento di base della 110 R includeva anche sedili anteriori di forma anatomica. Ribaltando gli schienali in avanti si raggiungevano i due posti posteriori, decisamente più piccoli. Nel corso del decennio in cui venne costruita, dal 1970 al 1980, la ŠKODA 110 R venne sottoposta a numerose piccole rielaborazioni che, oltre a mantenere l'aspetto della vettura al passo coi tempi, ne assicuravano la costante competitività. Dal gennaio del 1973 quattro fari ornavano la parte anteriore, poiché i due fari principali esterni furono integrati da due fendinebbia più piccoli. I sedili anteriori vennero dotati di poggiatesta e, poco prima della fine del periodo di costruzione dell'iconica coupé, i cerchi da 14" furono sostituiti da pneumatici più piccoli di dimensione 165 SR 13 con coperture in plastica.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 3 di 5

Domanda elevata per la ŠKODA 110 R anche su mercati d'esportazione esigenti

Con questa compatta e interessante vettura sportiva 110 R, ŠKODA propose un'interessante novità che ottenne pertanto notevoli successi di vendita anche su mercati d'esportazione esigenti. Nel 1973 il 93% delle circa 6'000 coupé costruite vennero consegnate al di fuori dell'allora Cecoslovacchia. L'anno successivo la produzione aumentò a circa 7'500 unità. Dal settembre del 1972 ŠKODA esportò anche una versione con guida a destra e, solo tre anni dopo, 2'371 coupé o il 36% di tutte le vetture prodotte furono destinate a clienti della Gran Bretagna. Alcuni esemplari della 110 R arrivarono fino in Nuova Zelanda, Kuwait e Nicaragua. Nel 1980, l'ultimo anno di produzione, le esportazioni si limitarono al mercato jugoslavo e spagnolo.

Derivati della ŠKODA 110 R per l'automobilismo: l'inizio di un'era di successi

La domanda internazionale della 110 R fu sostenuta anche dai successi dei derivati automobilistici della coupé ŠKODA, che nella stagione 1973 fecero la loro comparsa con una vettura modificata sui circuiti e sulle piste da rally. Poco dopo ŠKODA presentò una 180 RS e due esemplari della 200 RS. I prototipi ispirati alla coupé di serie debuttarono nel giugno del 1974 al rally di Barum. Le auto da corsa stradali disponevano di motori OHC con cilindrata fino a due litri e di un cambio a cinque marce di Porsche. Inoltre, montavano un asse posteriore a braccio longitudinale che influenzava positivamente il comportamento su strada della coupé.

Nella primavera del 1975 seguì la leggendaria ŠKODA 130 RS che, alla fine degli anni '70 e nei primi anni '80, divenne una delle vetture da corsa e da rally di maggior successo nella categoria con cilindrata fino a 1'300 cm³. La struttura della carrozzeria della 110 R venne leggermente modificata e dotata di una robusta roll-bar a gabbia. Tetto, cofano anteriore e parti esterne delle portiere erano realizzati da ŠKODA in alluminio, mentre i parafanghi e il cofano motore erano in plastica rinforzata in fibre di vetro. Gli accorgimenti per mantenere leggera la struttura ridussero il peso della 130 RS a soli 720 kg. Il motore a quattro cilindri da 1,3 l aveva così gioco relativamente facile. La sua potenza aumentò gradualmente fino a 96 kW (130 CV), il motore con lubrificazione a carter secco venne equipaggiato con una testa dei cilindri a otto canali e due doppi carburatori Weber. La versione da circuito raggiungeva una velocità massima di 220 km/h. La 130 RS, chiamata anche «Porsche dell'est», vinse la classifica costruttori nella stagione 1981 del Campionato europeo turismo. Il più grande successo della versione rally fu la doppia vittoria nella sua categoria al Rally di Monte Carlo del 1977.

Le serie di modelli GARDE e RAPID proseguono la tradizione delle coupé ŠKODA fino al 1990

ŠKODA continuò a produrre la versione di serie, la dinamica coupé 110 R, nello stabilimento di Kvasiny fino al 30 dicembre 1980, realizzando un totale di 57'085 esemplari. Le vetture che si sono conservate fino a oggi sono ricercati oggetti da collezione con un valore di mercato in costante crescita. Dal settembre del 1981 la ŠKODA GARDE, un'altra coupé sempre prodotta nello stabilimento di Kvasiny, subentrò alla ŠKODA 110 R. La GARDE era basata sulla serie a tre volumi 105/120 e, in seguito alle esperienze acquisite in campo automobilistico, venne anche dotata di un asse posteriore a braccio obliquo con semiassi, un preciso sterzo a cremagliera e sedili anteriori con poggiatesta integrati. Dalla primavera del 1982 la GARDE fu costruita parallelamente anche nello stabilimento BAZ di Bratislava. Dal 1984 al 1990, la RAPID con una velocità massima di 150 km/h proseguì la tradizione delle coupé ŠKODA avviata dalla 110 R nel 1970. Al suo massimo stadio evolutivo, l'ultima coupé ŠKODA con motore posteriore disponeva di un quattro cilindri con cilindrata di 1,3 l e di un cambio a cinque marce.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 4 di 5

Ulteriori informazioni:

PR ŠKODA

Sandra Zippo

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

www.skoda.ch / www.skodapress.ch

Video e immagini per il comunicato stampa:



Filmato: 50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentò la sua leggendaria coupé sportiva

50 fa la leggendaria coupé ŠKODA 110 R venne presentata in anteprima in fiera a Brno. L'elegante vettura sportiva con motore posteriore riscosse un grande successo di vendita e servì come base per leggendarie vetture da rally e da corsa della casa automobilistica ceca. Così, oltre ai prototipi della ŠKODA 180 RS e della 200 RS, anche la ŠKODA 130 RS, divenuta nota come la «Porsche dell'est», risale alla 110 R.

Fonte: ŠKODA AUTO



50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentava la sua leggendaria coupé sportiva

Un motore a quattro cilindri con una cilindrata di 1,1 l e una potenza di 38 kW (52 CV) accelerava fino a 145 km/h la leggera ŠKODA 110 R dal peso di soli 880 kg. Una buona parte delle 57'085 unità prodotte della 2+2-sedili venne esportata.

Fonte: ŠKODA AUTO



50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentava la sua leggendaria coupé sportiva

Tra il 1970 e il 1980 la ŠKODA 110 R venne prodotta nello stabilimento di Kvasiny. Oggi è un'ambita e ricercata youngtimer dei 125 anni di storia della casa automobilistica ceca.

Fonte: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICATO STAMPA

Pagina 5 di 5



50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentava la sua leggendaria coupé sportiva

Il carattere sportivo della ŠKODA 110 R era enfatizzato negli interni anche dal volante a due razze con elemento d'urto morbido e dai cinque strumenti circolari. Il basamento e la bancata erano in alluminio, il motore OHV con doppio carburatore era montato longitudinalmente dietro l'asse posteriore.

Fonte: ŠKODA AUTO



50 anni di 110 R: mezzo secolo fa ŠKODA presentava la sua leggendaria coupé sportiva

La ŠKODA 130 RS, derivato da corsa e da rally nota anche come «Porsche dell'est», era ai suoi tempi fra le vetture più veloci della categoria fino a 1'300 cm³. I suoi risultati più significativi furono la vittoria assoluta nella classifica costruttori del Campionato europeo turismo 1981 e la doppia vittoria di categoria nel rally di Monte Carlo 1977.

Fonte: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › festeggia quest'anno il 125° anniversario della sua fondazione avvenuta nel 1895, un periodo pionieristico per le automobili, confermandosi così come una delle case automobilistiche di più antica tradizione al mondo.
- › offre attualmente ai propri clienti nove serie di modelli di autovetture: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA e SUPERB nonché KAMIQ, KAROQ e KODIAQ.
- › ha consegnato nel 2019 1,24 milioni di veicoli a clienti di tutto il mondo.
- › appartiene dal 1991 al gruppo Volkswagen, una delle case automobilistiche di maggior successo a livello globale. Oltre ai veicoli ŠKODA AUTO realizza e sviluppa autonomamente nel gruppo di aziende anche componenti come motori e cambi.
- › ha tre sedi in Repubblica Ceca; produce in Cina, Russia, Slovacchia e India principalmente attraverso partnership del gruppo, nonché in Ucraina e Kazakistan con partner locali.
- › offre lavoro a circa 42'000 collaboratori in tutto il mondo ed è attiva in oltre 100 mercati.
- › nell'ambito della Strategia ŠKODA 2025, promuove la trasformazione da casa automobilistica a «Simply Clever Company per le migliori soluzioni di mobilità».