



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 4

50 años del 110 R: hace medio siglo, ŠKODA presentó su legendario coupé deportivo

- › El ŠKODA 110 R, uno de los deportivos checos más elegantes, se estrenó hace 50 años
- › El coupé con tracción trasera se fabricó en la planta de Kvasiny entre 1970 y 1980
- › Los legendarios modelos derivados, el ŠKODA 180 RS, 200 RS y 130 RS, hicieron historia en el mundo del motor de competición

8 de septiembre de 2020 – Hace 50 años, el legendario ŠKODA 110 R Coupé celebró su estreno en Salón de Brno. El elegante deportivo con motor trasero fue un enorme éxito de ventas y sirvió de base para los legendarios coches de rally y de carreras del fabricante checo. Junto con los prototipos ŠKODA 180 RS y 200 RS, el ŠKODA 130 RS, que más tarde se daría a conocer como el "Porsche del Este", también se derivó del 110 R.

Al mismo tiempo que celebra el 125 aniversario de su fundación, en 2020 ŠKODA AUTO también mira hacia atrás, fijándose en el lanzamiento al mercado de varios modelos que han jugado un rol significativo en la historia del fabricante. Estos vehículos incluyen el 110 R, que sumó un dinámico coupé deportivo a la gama de ŠKODA de principios de los 70.

En 1964, ŠKODA empezó a producir la berlina ŠKODA 1000 MB. Con su carrocería autoportante, motor trasero y tracción en las ruedas traseras, este modelo anunció la llegada de una nueva era tecnológica para el fabricante checo. ŠKODA invirtió con fuerza en instalaciones de producción modernas para la nueva gama, y pronto se concentró por completo en la producción de este recién llegado debido al éxito de ventas de la berlina con motor trasero en los mercados de exportación. Por este motivo, ŠKODA interrumpió la producción del FELICIA descapotable. Sin embargo, la demanda por los modelos deportivos siguió siendo elevada, especialmente en los mercados de Europa Occidental. ŠKODA respondió a los deseos de sus clientes con un vehículo que daría un impulso a la imagen de la marca, a pesar de mantenerse como un producto de nicho en términos de cantidad de unidades previstas. Mientras que tenía lugar el desarrollo de la serie ŠKODA 100/110 L (sucesora del 100 MB, que recibió mejoras de carrocería, discos de freno delanteros y equipamientos de seguridad mejorados), se empezó a trabajar en la versión coupé de dos puertas ŠKODA 110 R.

Construcción de los primeros prototipos y pruebas de conducción en la vieja RDA

El desarrollo del 110 R, apodado "Erko" en la República Checa, empezó en 1966, y en marzo de 1968 el primer prototipo, designado internamente como Š 718 K, salió de la fábrica de ŠKODA en Kvasiny. La carrocería coupé se distinguía de la versión de tres cuerpos no solo con su elegante parte trasera inclinada, sino también con su parabrisas con una inclinación más pronunciada y dos amplias puertas con ventanas sin marco. Durante las pruebas de conducción, que tuvieron lugar, entre otros lugares, en las



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 4

autopistas de la RDA, el coupé alcanzó una velocidad punta de 145 km/h. El segundo prototipo se completó en marzo de 1969. Este estaba equipado con un doble carburador y un generador de CA en lugar de una dínamo.

ŠKODA invitó muchos periodistas al estreno mundial del 110 R, que se celebró en los salones de la residencia de la escuela de formación profesional de la compañía en Mladá Boleslav. Tras la conferencia de prensa, los invitados tuvieron la oportunidad de probar el nuevo coupé deportivo en el cercano aeropuerto de Hoškovice.

Presentación en salones del automóvil internacionales e inicio de la producción

El público pudo echar un primer vistazo al 110 R el 5 de septiembre de 1970, en la feria de Brno, donde ŠKODA exhibió tres ejemplares. La primera piedra del éxito del coupé deportivo en los mercados de exportación se puso en los salones del automóvil de París, Londres y Turín, que abrieron sus puertas en rápida sucesión en octubre de 1970. La demanda por el 110 R creció rápidamente, pero la aceleración de la producción de ŠKODA tuvo problemas debido a las condiciones políticas de la época. A finales de 1970, solo se habían fabricado 121 vehículos, y no fue hasta el segundo trimestre de 1971 cuando las primeras unidades del coupé se entregaron a los clientes del extranjero. A continuación, el fabricante checo se concentró principalmente en las exportaciones: de las cerca de 3.000 unidades producidas en 1971, solo 442 vehículos llegaron a las salas de exposición del monopolio de concesionarios checoslovacos Mototechna. El 110 R se vendía por la considerable cantidad de 78.000 coronas, que en esa época equivalía a cerca de 40 meses de sueldo.

El bajo peso y una excelente tracción garantizaban una experiencia de conducción dinámica

El 110 R medía 4.155 milímetros de largo, 1.620 milímetros de ancho y, con una altura de 1.340 milímetros, era 40 milímetros más bajo que el modelo básico de tres cuerpos. La distancia entre ejes era de 2.400 milímetros. El motor de cuatro cilindros en línea, equipado con un refrigerador de aceite, generaba una potencia de 38 kW (52 CV) a las 4.650 rpm, con una cilindrada de 1.107 cc, un ratio de compresión de 9,5:1 y carburadores gemelos, y, combinado con su bajo peso sin carga de 880 kilogramos, ofrecía una experiencia de conducción emocionante. El cilindro y el cárter, así como la campana de la transmisión automática de cuatro velocidades situada delante del eje trasero, se fabricaron usando el proceso de aluminio fundido basado en una patente original checa. Sobre sus neumáticos radiales (165 SR 14), el 110 R alcanzaba una velocidad punta de 145 km/h, tardando 19 segundos en acelerar de 0 a 100 km/h. Un sistema de frenos de doble circuito controlaba la desaceleración, con frenos de disco en la parte frontal y frenos de tambor en la trasera. Los frenos eran fabricados por ŠKODA bajo licencia de la marca inglesa Dunlop. Con un 57% del peso del vehículo apoyado sobre las ruedas de tracción traseras, el coupé deportivo tenía una excelente tracción. El consumo medio de carburante era de 8,5 litros a los 100 km, y el volumen del depósito era de 32 litros. Bajo el capó delantero, había espacio suficiente para 250 litros de equipaje, y el segundo maletero situado detrás de los asientos traseros tenía una capacidad de 120 litros y era directamente accesible.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 3 de 4

Cabina con instrumentación completa y volante con radios perforados

El salpicadero, que presentaba cinco instrumentos redondos, se lanzó inicialmente con paneles de madera y pronto fue reemplazado por un acabado negro mate. Detrás del volante, el conductor podía apreciar el gran tacómetro, con la zona roja comenzando a 5.750 rpm, y el velocímetro adyacente, que era igualmente grande. Se montaron tres instrumentos redondos más pequeños situados en el centro del tablero: el manómetro para indicar la presión del aceite, el medidor de temperatura del refrigerante y, en el extremo derecho, el medidor de combustible. El volante tenía dos radios de metal perforado que corrían hacia un elemento separador de goma en el medio. El extenso equipamiento de serie del 110 R incluía asientos delanteros con forma anatómica. Plegando los respaldos hacia delante, se podía llegar a los dos asientos traseros, que eran considerablemente más pequeños. Durante los diez años de producción, de 1970 a 1980, el ŠKODA 110 R se sometió a numerosas revisiones menores que, junto con una apariencia frecuentemente actualizada, aseguraron la competitividad a largo plazo del vehículo. Desde enero de 1973, cuatro faros delanteros adornaban la parte delantera del automóvil, mientras que dos faros antiniebla más pequeños mejoraron los dos faros principales exteriores. Los asientos delanteros se equiparon con reposacabezas y las llantas de 14 pulgadas fueron reemplazadas por neumáticos 165 SR 13 más pequeños poco antes de que finalizara el período de producción del icónico coupé.

Gran demanda por el ŠKODA 110 R incluso en los exigentes mercados de exportación

ŠKODA hizo una nueva y emocionante declaración con el deportivo compacto 110 R y logró un considerable éxito de ventas con el vehículo en los mercados de exportación. En 1973, el 93% de los aproximadamente 6.000 cupés construidos se enviaron fuera de lo que entonces era Checoslovaquia. Al año siguiente, la producción se elevó a alrededor de 7.500 unidades. Desde septiembre de 1972, ŠKODA también exportó una versión con volante a la derecha y, solo tres años después, 2.371 coupés, o el 36% del número total de vehículos exportados, se entregaron a clientes en Gran Bretaña. Algunas unidades del 110 R llegaron incluso a Nueva Zelanda, Kuwait y Nicaragua. En 1980, su último año de producción, las exportaciones se limitaron al mercado yugoslavo y español.

Modelos de competición derivados del ŠKODA 110 R: el comienzo de una era de éxito

La demanda internacional del 110 R también se vio impulsada por el éxito de los modelos de competición derivados del coupé de ŠKODA en circuitos y carreras de rally, que empezó durante la temporada 1973 con un automóvil de fábrica modificado. Un poco más tarde, ŠKODA presentó un 180 RS y dos ejemplares del 200 RS. Los prototipos inspirados en el coupé de serie debutaron en el Rally de Barum en junio de 1974. Estos coches de carreras de carretera tenían motores OHC con una capacidad de hasta dos litros y una caja de cambios de cinco velocidades fabricada por Porsche. Además, se instaló un nuevo eje de brazo de arrastre trasero, que tuvo un efecto positivo en la conducción de los coupés.

El legendario ŠKODA 130 RS le siguió en la primavera de 1975. Se convertiría en uno de los coches de carreras y de rally más exitosos en la categoría <1300 cc a finales de los 70 y principios de los 80. La estructura de la carrocería del 110 R se modificó ligeramente



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 4 de 4

y se agregó una robusta jaula antivuelcos. ŠKODA fabricó el techo, el capó y los revestimientos exteriores de las puertas de aluminio, mientras que los guardabarros y el capó fueron de plástico reforzado con fibra de vidrio. Estas técnicas de construcción ligera redujeron el peso del 130 RS a tan solo 720 kilogramos, lo que hizo que el modelo de cuatro cilindros de 1.3 litros fuese comparativamente fácil de conducir. Su potencia aumentó gradualmente hasta los 96 kW (130 CV); el motor con lubricación por cárter seco estaba equipado con una culata de ocho canales y dos carburadores dobles Weber. La versión de circuito alcanzó una velocidad máxima de 220 km/h. El 130 RS, también conocido como el "Porsche del Este", ganó el Ranking de Fabricantes del Campeonato de Europa de Turismos para ŠKODA en la temporada 1981. La doble victoria en su categoría conseguida en el Rally de Montecarlo de 1977 se considera el mayor éxito logrado por la versión de rally.

Las gamas de modelos GARDE y RAPID continuaron la tradición coupé de ŠKODA hasta 1990

El 30 de diciembre de 1980, ŠKODA había producido un total de 57.085 unidades de la versión de serie del dinámico coupé 110 R en la planta de Kvasiny. Los vehículos conservados son ahora artículos de colección muy buscados y con un valor de mercado en constante aumento. El ŠKODA GARDE, un coupé también producido en la planta de Kvasiny, sucedió al ŠKODA 110 R en septiembre de 1981. El GARDE se basó en la gama de tres cuerpos 105/120 y, a raíz de la experiencia de la marca en el motor de competición, estaba equipado con un brazo trasero semirremolque con semiejes, dirección precisa de piñón y cremallera y asientos delanteros con reposacabezas integrados. A partir de la primavera de 1982, el GARDE también se construyó en la planta de automóviles BAZ en Bratislava. De 1984 a 1990, el RAPID, que podía alcanzar velocidades de hasta 150 km/h, continuó la tradición coupé de ŠKODA, que había empezado en 1970 con el 110 R. En su mayor nivel de especificación, el último coupé ŠKODA con motor trasero venía con un motor de cuatro cilindros de 1,3 litros y caja de cambios de cinco velocidades.