



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 2

## Základ sportovních úspěchů: ŠKODA 110 R „Erko“ (1971)

- › Kdysi i dnes obdivované „Erko“, kupé ŠKODA 110 R s motorem vzadu, letos slaví 50 let. Jeho DNA šířily závodní speciály Š 180 RS, Š 200 RS a snad nejslavnější ŠKODA 130 RS.
- › ŠKODA 110 R (1971) pochází ze sbírek ŠKODA Muzea. Mezi lety 1970 a 1980 vyjelo z Kvasin 57 085 průběžně modernizovaných vozů, po nichž následovala kupé GARDE a RAPID.

**Mladá Boleslav, 4. srpen 2020 - 50 let mladé kupé ŠKODA 110 R patří k ikonickým sportovním vozům české historie. V ladně splývající zádi samonosné karoserie pracovala jedenáctistovka s hliníkovým blokem, dvojitý karburátor jí pomohl zrychlit lehké a snadno ovladatelné „Erko“ na 145 km/h. Slavné deriváty v čele s „Porsche Východu“ Š 130 RS řadu let excelovaly na evropských okruzích i rallye.**

Atraktivní sportovní vozy jsou neodmyslitelnou součástí nabídky mladoboleslavské značky již více než 110 let. Konstrukteři těžili z bohatých zkušeností získaných vítězstvími v závodech a soutěžích. K nejzdařilejším poválečným modelům patří ŠKODA 110 R. Vývoj odstartoval v roce 1966. Elegantní „Erko“ sdílelo technický základ se sedany Š 100/110, karoserie kupé se lišila mírnějším sklonem čelního skla, dvojití širokých dveří se skly bez rámců, klenutou střechou a především elegantně splývající zádi. Veřejnosti se sportovní novinka z Kvasin představila 5. září 1970 na strojírenském veletrhu v Brně. Během října vzbudilo české kupé pozornost také na významných autosalonech v Paříži, Londýně a Turíně. Nabídka nestačila poptávce, ŠKODA 110 R přitom začínala na 78 tisících korunách, ekvivalentu asi 40 měsíčních platů. Prioritu dostal export, v roce 1973 zaměřilo za hranice již 93 % z šesti tisíc tehdy vyrobených kupé.

ŠKODA 110 R byl kompaktní sportovní automobil dlouhý 4155 mm, široký 1620 mm a vysoký 1340 mm. V zádi samonosné karoserie pracoval čtyřválec 1107 cm<sup>3</sup> s dvojitým karburátorem a výkonem 52 k (38 kW). Blok motoru stejně jako skříň čtyřstupňové přímo řazené převodovky byly vyráběny špičkovou technologií tlakového lití hliníku, podle původního českého patentu. Místo dynamu se v palubní elektroinstalaci uplatnil efektivnější alternátor. Na kolech s radiálními pneumatikami 165 SR 14 dosahovala ŠKODA 110 R rychlosti až 145 km/h. Tomu odpovídaly efektivní dvouokruhové brzdy, vpředu kotoučové v licenci anglické firmy Dunlop a vzadu bubnové. Na jízdní vlastnosti měla příznivý vliv i nízká pohotovostní hmotnost 880 kg a poloha těžiště: u plně zatíženého vozu připadalo 57 % hmotnosti na zadní poháněná kola, „Erko“ proto snadno zdolávalo například zasněžená prudká stoupání.

Interiéru dominovala palubní deska s povrchem imitujícím dřevo a pět kruhovými přístroji, červená zóna otáčkoměru začínala v 5750 ot./min. Nechyběl rychloměr cejchovaný do 180 km/h, manometr mazání motoru vybaveného chladičem oleje, teploměr chladicí kapaliny a palivoměr. Bohatá základní výbava zahrnovala sportovní volant se dvěma kovovými odvrtnými rameny i anatomicky tvarovaná přední sedadla, jejichž odklopení usnadnilo přístup k dvojití zadních míst pro osoby menšího vzrůstu. Za opěradly se nacházel zavazadlový prostor, další byl k dispozici pod přední kapotou. Během desetileté kariéry dostala průběžně modernizovaná ŠKODA 110 R například přední masku se čtyřmi světlomety, hlavové opěrky předních sedadel či kola o palec menšího průměru, s pneumatikami 165 SR 13. Do 30. prosince 1980 vyjelo z Kvasin celkem 57 085 „Erek“. Dochované exempláře se těší velké oblibě sběratelů, vyjádřené také tržní hodnotou. Nástupci se stala kupé ŠKODA GARDE a RAPID, vyráběný do roku 1990.

ŠKODA 110 R se stala základem několika zajímavých prototypů kategorie Gran Turismo. ŠKODA SUPER SPORT (1971) z Kvasin měla laminátovou karoserii včetně bezpečnostního oblouku a unikátního jednodílného odklápěcího krytu kabiny. O deset let později byla přestavěna na hlavní rekvizitu filmového hororu „Upír z Feratu“. Ještě slavnější byly závodní speciály na bázi „Erka“: Š 180 RS/Š 200 RS s motory OHC a především ŠKODA 130 RS, jeden z nejuspěšnějších závodních vozů přelomu 70. a 80. let kategorie do 1300 cm<sup>3</sup>. Toto „Porsche Východu“ ovládlo Mistrovství Evropy cestovních vozů na okruzích (1981), ve své třídě vyhrálo nejen na Rallye Monte Carlo (1977).



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 2

## Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Vítězslav Kodym

Komunikace Classic

T +420 326 811 784

[vitezslav.kodym@skoda-auto.cz](mailto:vitezslav.kodym@skoda-auto.cz)

[/skodacz](https://twitter.com/skodacz) [/skoda.cz](https://facebook.com/skoda.cz) [/skodacr](https://instagram.com/skodacr) [/SKODACeskarepublika](https://youtube.com/SKODACeskarepublika)

## ŠKODA AUTO

- › letos slaví 125. výročí od svého založení v roce 1895, v období počátků individuální mobility, a je tak jednou z nejstarších dosud aktivních automobilek na světě,
- › v současnosti nabízí zákazníkům 9 modelových řad osobních automobilů: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, SUPERB, KAMIQ, KAROQ a KODIAQ,
- › v roce 2019 dodala zákazníkům celosvětově 1,24 milionu vozů,
- › od roku 1991 patří do koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců. ŠKODA AUTO v koncernovém svazku samostatně vyrábí a vyvíjí vedle vozů také komponenty jako motory a převodovky,
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; vyrábí v Číně, Rusku, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině a v Kazachstánu ve spolupráci s lokálními partnery,
- › zaměstnává celosvětově zhruba 42 000 pracovníků a je aktivní na více než 100 trzích,
- › v rámci Strategie 2025 prochází transformací od výrobce automobilů k „Simply Clever společnosti nabízející nejlepší řešení mobility“.