



Der unerreichbare Ostblock-Porsche



Š 110 R
COUPÉ





Škoda 110 "Ferat" Super Sport, type 724 (1971)



Der **Škoda 110 R** ist ein Coupé von AZNP Škoda, welches ab 1970 hergestellt wurde. Es basiert auf dem Škoda 110, hatte jedoch einen stärkeren Motor. Die Produktion wurde 1976 zugunsten des 130 R eingestellt. Die Modellbezeichnungen nehmen Bezug auf den Hubraum der jeweiligen Modelle.

Das High-Tschech Coupé

Dezenter Überfluss und entspannte Sportlichkeit von ganz eigenem Stil – all das kann aus nur 1107 Kubikzentimetern entspringen. Grösse ist nicht entscheidend, sondern Flair, und davon hat der Skoda S110R jede Menge.

Auf der Prager Karlsbrücke wartet allerhand Kitsch und Schnickschnack auf die Touristen. Das Wenigste davon hat mit der tschechischen Seele zu tun. Aber da und dort blitzt an einem Postkartenständer ein Motiv aus der Menge heraus: eine rundliche Autofront, vier Scheinwerfer, geducktes Dach. Das Motiv ist sechsmal auf der Karte abgedruckt, einmal gelb auf Blau, einmal rot auf Grün ... In diesem Stil setzte Andy Warhol einst Marilyn Monroe ein Denkmal. "Wir haben dich nicht vergessen", sagt die kleine Postkarte. Ja, sie lieben ihn bis heute, den S110R. Neben diesem Skoda gab es kein anderes Grossserien-Sportcoupé im Ostblock. Er ist einzigartig, und er ist ihrer. Umso sehnsüchtiger träumte der sozialistische Wirtschaftsraum davon.

Die Coupé Typen Übersicht

<p style="text-align: center;">Prototype 1968</p> 	<p style="text-align: center;">Prototype 1969</p> 
<p style="text-align: center;">Prototype 01/1970</p> 	<p style="text-align: center;">Prototype 04/1970</p> 
<p style="text-align: center;">Série 1970</p> 	<p style="text-align: center;">Model 1971</p> 

Model 1972



Model 1973



Model 1973



Model 1975



Model 1976



Model 1977



Model 1980



Model 1981



Ein Typ für alle Fälle



Keckes Heck: Die Linienführung des S110R betört noch heute.

Das Auto sieht ja auch spannend aus: Schon die gewaltigen Lufteinlässe auf den Flanken bekommen unter dieser langen Dachschräge optisch ein ganz anderes Gewicht als bei der Limousine. Dazu Sportsitze, Sportlenkrad und drei Zusatzuhren auf dem Armaturenbrett – fantastisch! Der S110R entzückt den Betrachter mit liebevollen Details. Die Türgriffe zum Beispiel sind in bester US-Custom-Manier bündig und ohne Umrandung ins Blech eingesetzt. Und: Sie klappen nicht nach oben, sondern gleiten anmutig aus der Tür heraus. Die Betätigungen der Ausstellfenster sehen aus wie von sorgfältigen Lehrlingshänden aus dem Vollen gefeilt, und die Kurbelfenster versinken rahmenlos in der Tür. Ein wenig merkwürdig ist dabei der vordere Winkel, der bleibt stehen, nur von einer Strebe gehalten. Wie seltsam, das gibt es nirgendwo sonst.

Tschechisches Nationalheiligtum



Getankt wird beim S110R vorn – wie bei allen Heckmotor-Skoda.

Erstaunlicherweise ist auch auf der Rückbank Platz für zwei Erwachsene. Unter der grossen Hutablage, direkt über der Hinterachse, verbirgt sich der eigentliche Kofferraum, denn vorn unter der Haube ist höchstens Platz für einen flachen Koffer. Eigentlich hätte der S110R das Zeug zum Traumwagen aller Werktätigen gehabt. Dass daraus nichts wurde, hat mit den Eigentümlichkeiten der Planwirtschaft zu tun. Das Stammwerk in Mladá Boleslav hatte keine Kapazitäten übrig, also lagerte man die Coupé-Fertigung ins Zweigwerk Kvasiny aus, 120 Landstrassenkilometer entfernt. Das Werk dort besass zwar Presswerkzeuge, war ansonsten aber wesentlich dürftiger ausgestattet als die Zentrale.

Die Karosserieteile mussten per Hand aufs Band gewuchtet werden, auch waren nur wenige Schweissarbeiten automatisiert. Kvasiny musste ausserdem die Fertigung von Ersatzkarosserien für den Limousinen-Vorgängertyp 1000 MB erledigen – all das führte zu einem viel geringeren Ausstoss an S110R, als man sich in der Zentrale wünschte. Das Auto wurde zwangsläufig teuer und rar, es konnte sein Marktpotenzial kaum entfalten. Aber genau das sichert ihm seine heissblütige Fangemeinde.



Historie

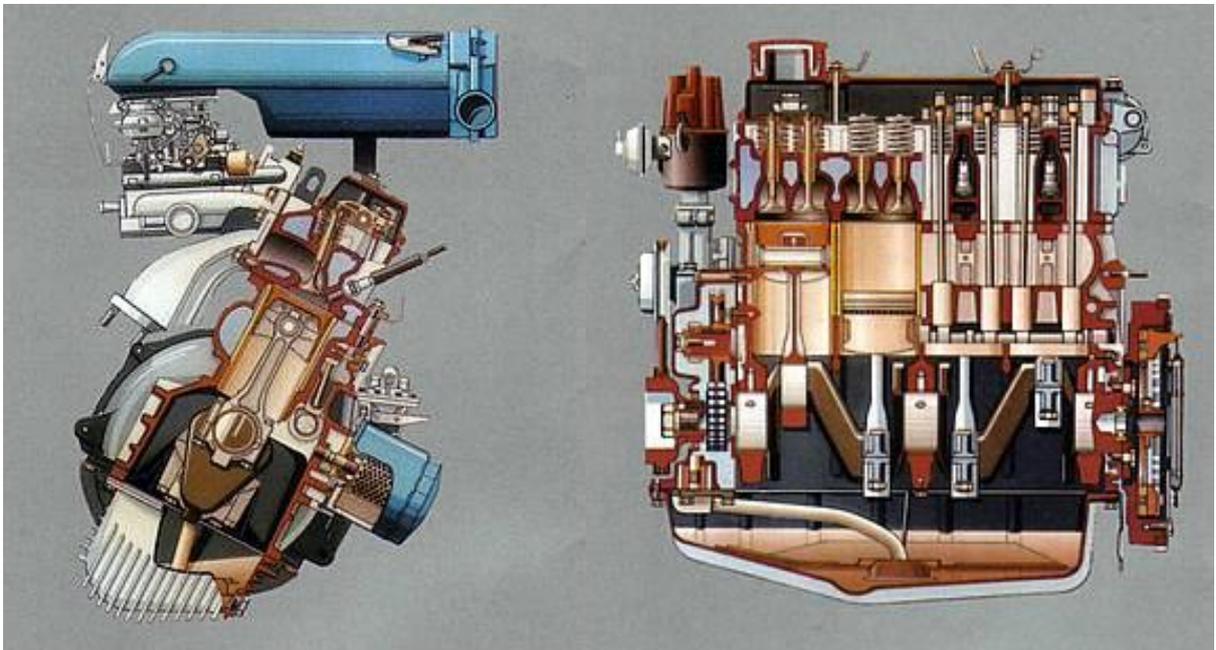


Basis für das Coupé S110R war die Limousine Skoda S100. Der Hartnäckigkeit der Skoda-Ingenieure ist es zu verdanken, dass der S110R 1970 an den Start ging, ein Jahr nach der Limousine S100. Später hätte das wohl nicht mehr funktioniert, mit den 70ern erstickte die Planwirtschaft alle Erneuerungsversuche der Ost-Autoindustrie. Das Coupé basiert auf der Limousinen-Plattform, während seiner Bauzeit erfuhr es nur geringe Veränderungen. Die wichtigste war die Einführung einer Frontmaske mit integrierten Weitstrahlern 1974. Der 110R konnte als einziger Skoda mit Lada oder Wartburg mithalten – in der DDR mussten sich die Lada-Fahrer aber nicht allzu sehr fürchten. Nur 500 Exemplare kamen über offizielle Kanäle in die DDR. Insgesamt wurden bis 1980 53.992 Stück gebaut.

Die Skoda Modell-Familie

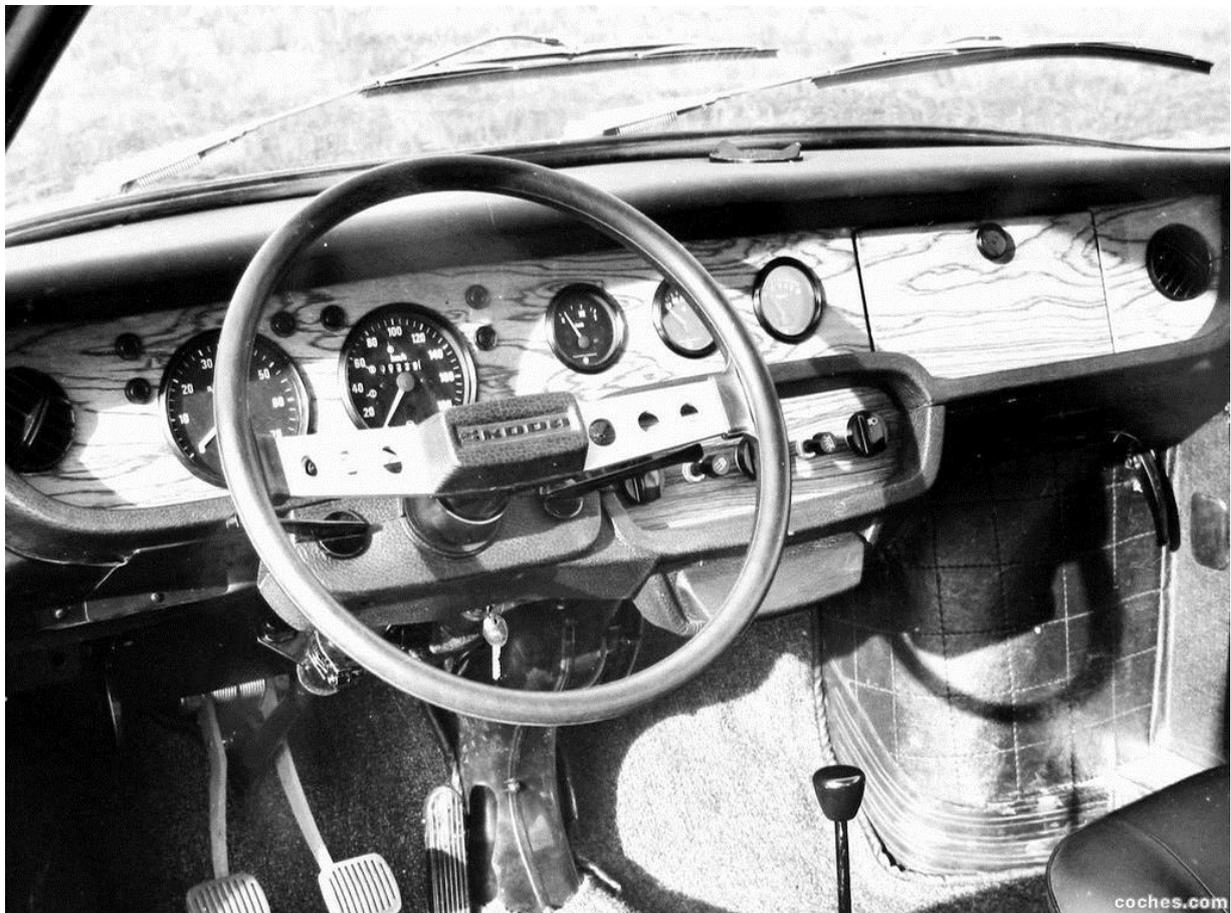


Technische Daten Skoda S110R



Wer sich gewaltige Kraftentfaltung wünscht, den werden die 52 PS des S110R enttäuschen. Reihenvierzylinder im Heck • seitliche Nockenwelle, hängende Ventile an Stößelstangen und Kipphebeln • ein Fallstrom-Registerversgaser Jikov 32DDSR/EDSR (unterdruckgesteuerte zweite Stufe) • drei Hauptlager • Hubraum 1107 ccm • Leistung 38 kW (52 PS) bei 4650/min • max. Drehmoment 79,4 Nm bei 3500/min • Viergang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzerradaufhängung rundum, vorn Trapez-Dreieckquerlenker an Schraubenfedern und Stabilisator, hinten Pendelachse mit Längsschubstreben an Schraubenfedern • Reifen 155 SR 14 • Radstand 2400 mm • L/B/H 4155/1620/1340 mm • Leergewicht 880 kg • 0–100 km/h in 18,5 s • Spitze 140 km/h • Verbr. 9,5 l/100 km • Neupreis 1974: 23.138 DDR-Mark.

Plus/ Minus



Sportsitze, Sportlenkrad und drei Zusatzuhren auf dem Armaturenbrett! Fantastisch.

1100 Kubikzentimeter sind nicht die Welt, selbst wenn sie mit klassischem Motortuning auf 52 PS gebracht werden. Wer sich gewaltige Kraftentfaltung wünscht, den wird der S110R enttäuschen. Wer sich aber auf die Eigenarten der Kombination Heckmotor/Pendelachse einlässt, kann das Auto verblüffend flott bewegen. Ausserdem bietet es vier vollwertige Sitzplätze. Rosten können die Coupés wie nichts Gutes, weshalb man A-Säulen, Schweller, Radhäuser und Koffermulde inspizieren muss. Ausserdem war es üblich, sein Auto dem Geschmack der Zeit anzupassen. Wem ein originalgetreues Exemplar wichtig ist, sollte sich genau mit dem Serienstandard des betreffenden Baujahres auskennen. An allen Heckmotor-Skoda lässt sich prima schrauben, und wer sich mit klassischer Motortechnik auskennt, kann noch ein paar PS heraus kitzeln.

Ersatzteile

Wer Teile braucht, die auch bei der Limousine passen, hat kein grosses Problem. Schwierig wird's bei Coupé-Spezialitäten wie Blech, Interieur, Glas und Ersatz rund um den Motor. Da führt oft an einer Reise nach Tschechien kein Weg vorbei. Richtig billig ist nichts mehr – das gilt auch für Nachfertigungen.



Marktlage

Nur wenige S110R kamen in die DDR, nach Westdeutschland fast keine. Der eigentliche Markt liegt also im Gebiet der Ex-CSSR. Und dort ist so ein S110R ein Nationalmonument. Deshalb wird es nicht einfach sein, ein gutes Exemplar loszueisen. Dem Nervenkostüm zuträglicher ist es auf jeden Fall, sich auf zeitgenössische Modifikationen einzulassen. Insgesamt aber bewegen sich alle Heckmotor-Skoda auf vergleichsweise niedrigem Preisniveau – sehr gute Coupés beginnen bei ca. 5000 Euro.



Empfehlung

Im Prinzip geht ohne Kontakte nach Tschechien nicht viel. Wer also interessiert ist, sollte sich zuerst mit den deutschen Klubs in Verbindung setzen: der Skoda-Oldtimer-IG Deutschland und dem S110R-Coupé-Club. Beide haben gute Verbindungen zur Ost-Szene aufgebaut, sie bieten Schutz vor Blendern und Unterstützung bei der Teilesuche.

Ostblock-Porsche



Kaum zu bezahlen und nicht zu bekommen - Skoda 110 R Coupé zu DDR-Zeiten

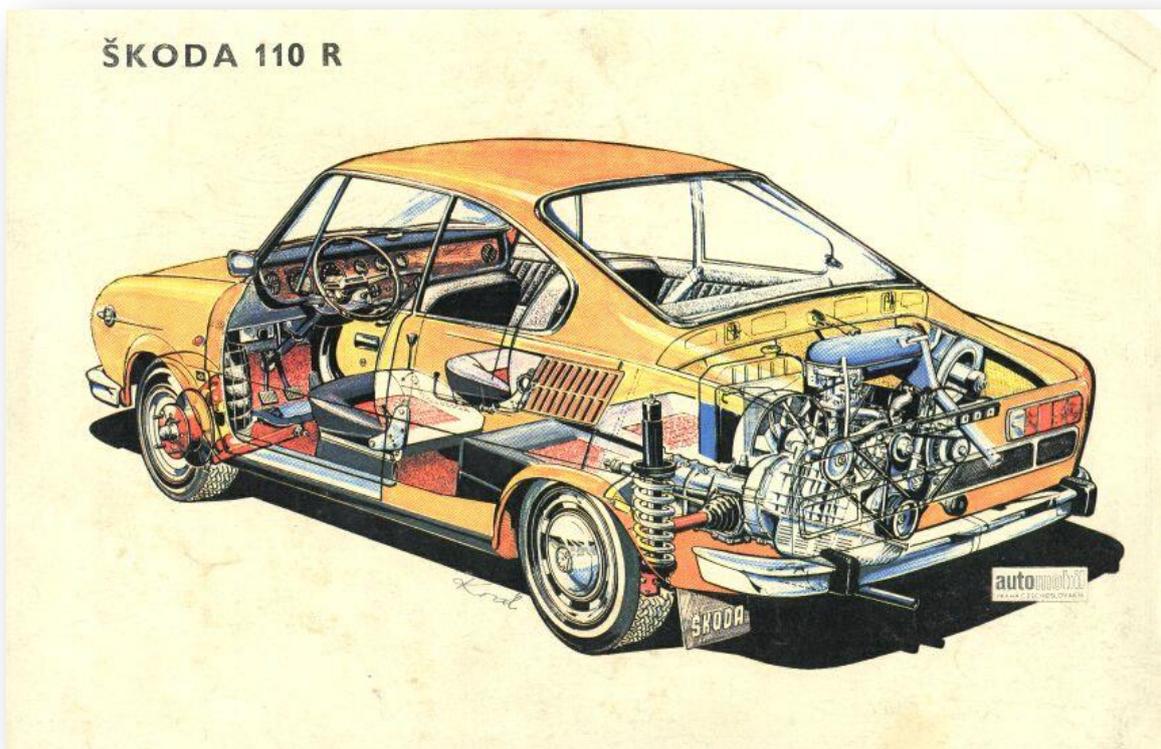
Skoda 110 R Coupé - auch als Ostblock-Porsche bekannt. Dieser Skoda war schon zu DDR-Zeiten das Traumauto – an einen Kauf war allerdings nicht zu denken viel zu teuer, in der BRD war er für 7.500 Deutsche Mark zu haben, in der DDR kostete er dagegen 25.400 Mark. Und ausserdem - man bekam ihn ja gar nicht. Nur 500 Stück wurden in der DDR verkauft. Die sollten eigentlich nach Dänemark, waren aber im Rostocker Übersee-Hafen stecken geblieben."

Mit seinen 52 PS aus dem 1,1-Liter-Vierzylinder gehörten die 110 R Coupés zu den schnellsten Autos auf ostdeutschen Strassen - es waren 145 km/h möglich.



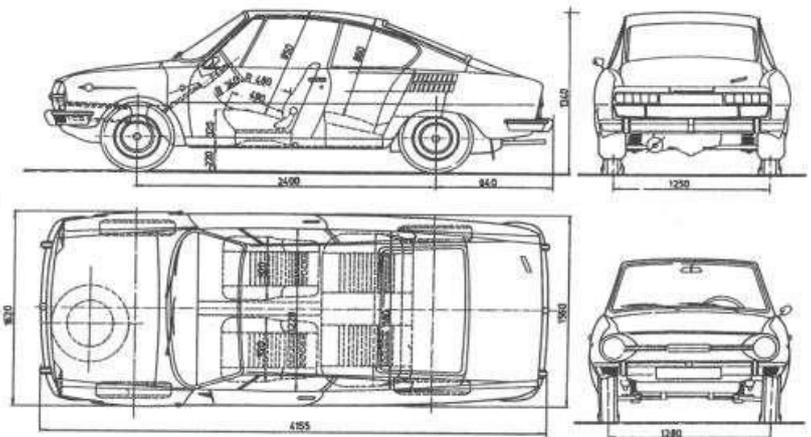
Daten des Škoda 110 R

Bezeichnung	Typ	Bauzeit	Produzierte Fahrzeuge	Karosserie	Motor
110 R	Typ 718K	1970–1976	56.902	2-türiges Coupé	1107 cm ³ , 45,5 kW (62 SAE-PS)



Allgemeine Angaben

- Typ: Coupé , 2 türig.
- Stückzahl: 560902 (Quelle: Felicia a Coupe Club Praha)
- Höchstgeschwindigkeit in km/h: 145
- Beschleunigung 0-100 km/h: 18,5
- Tankinhalt: 32 Liter vorn
- Verbrauch l/100 km: 8,5
- Gewicht(eigen, trocken) kg: 835
- Gewicht(leer, fahrfertig) kg: 880
- Gewicht(gesamt)kg: 1200
- Abmessung mm: 4155 x 1620 x 1340
- Bodenfreiheit mm: 175
- Spur V/H: 1280 mm / 1250 mm
- Radstand: 2400 mm
- Felgen: 4,5 J x 14
- Reifen: Barum 155 SR 14



Motor

- Motor Typ: Typ 718-K
- Zylinderanzahl: 4 (Reihe), längs hinter der Hinterachse
- Bohrung x Hub: 72 x 68 mm
- Hubraum: 1107 cm³
- Leistung: 52 PS bei 4650/min
- Drehmoment: 8,8 kpm (86 Nm) bei 3500/min
- Verdichtung: 9,5:1
- Vergaser: 1 Fallstrom-Registervergaser Jikov 32 DDSR (ab 1976 Jikov 32 EDSR) mit pneumatisch betätigter 2. Stufe und mechanischen Startvergaser
- Ventile: hängend (Stößel und Kipphebel) untenliegende Nockenwelle über Kette angetrieben
- Kurbelwellenlager: 3
- Kühlung: Temperaturregelung durch Thermostat (Kühlwasser: 6,8 Liter)
- Schmierung: Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe, 1 Ölkühler, 4,6 Liter Öl

Kraftübertragung

- Antrieb: auf Hinterräder
- Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung
- Schaltung: Knüppel in Wagenmitte
- Getriebe: 4 Gang + Rückwärtsgang
- Achsübersetzung: 4,444 (ab 1977 4,22)

Fahrgestell und Fahrwerk

- Fahrgestell: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
- Vorderachse: ungleich lange Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern (innenliegend), hydraulische Teleskopstossdämpfer, Querstabilisator
- Hinterachse: Pendelachse mit Längsschubstreben, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstossdämpfer
- Lenkung: Spindel und Mutter, 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag
- Wendekreis: 11 Meter

Bremsen

- Fussbremse: hydraulisch betätigte Zweikreisbremse
- Bremse vorn: Scheibe, Durchmesser 252,5 mm, Belagfläche 76 cm²
- Bremse hinten: Trommel, Durchmesser 230 mm, Belagfläche 385 cm²
- Handbremse: mechanisch, auf Hinterräder wirkend

Type	Erzeugungsjahr	Zylinderzahl	Bohrung/Hub	Hubraum cm3	Leistung PS	Anmerkung
S 100, 100L	1969 bis jetzt :)	4	68/68	0,988	48	4 Sitzer
S 110 L	1969 bis jetzt :)	4	72/68	1,107	53	4 Sitzer
S 110 R	1970 bis jetzt :)	4	72/68	1,107	62	Coupé
S 100 LS	1970 bis jetzt :)	4	72/68	1,107	62	Sport
S 110 Rallye	1970 bis jetzt :)	4	72/68	1,107	73	Sport

Škoda Coupé im Rennsport

Der **Škoda 130 RS** hatte eine von der übrigen Serie abweichende Coupé Karosserie aus Aluminium und Kunststoff und einen Schutzkäfig aus Stahlrohren. Dieses Rallyefahrzeug erreichte je nach Übersetzung bis zu 220 km/h. Nachfolger des Škoda 110 R ist der ab 1981 gebaute Škoda Garde. Das Fahrzeug wurde in Kvasiny hergestellt und kostete 79.000 Tschechoslowakische Kronen. Diese Sportversionen holte 1977 bei der Rallye Monte Carlo den Klassensieg und den 12. Rang in der Gesamtwertung.



Daten des Škoda 130 RS

- Motor: Viertakt-Ottomotor längs im Heck, wassergekühlt, Reihenvierzylinder, hängende Ventile
- Leistung: bis zu 103 kW
- Hubraum: 1289 cm³
- Antrieb: Hinterradantrieb
- Höchstgeschwindigkeit: bis zu 220 km/h
- Länge: 4020 mm
- Breite: 1720 mm
- Höhe: 1340 mm

Bezeichnung	Typ	Bauzeit	Produzierte Fahrzeuge	Karosserie	Motor
130 RS	Typ 735	1975–1982	65	2-türiges Sport-Coupé	1289 cm ³ , 103 kW (140 PS)



Škoda 100 und 110 L Rallye

Ab 1970 beteiligte sich Škoda bei Rallyes mit den Typen 100 und 110 L Rallye mit denen sie in ihrer Klasse durchwegs auf den Medaillenträngen landeten. Der 110 L Rallye hatte einen 1107 cm³ Motor mit 73 PS, für das Werksteam wurden auch Fahrzeuge mit 1.144 cm³ und 100 PS gefertigt.

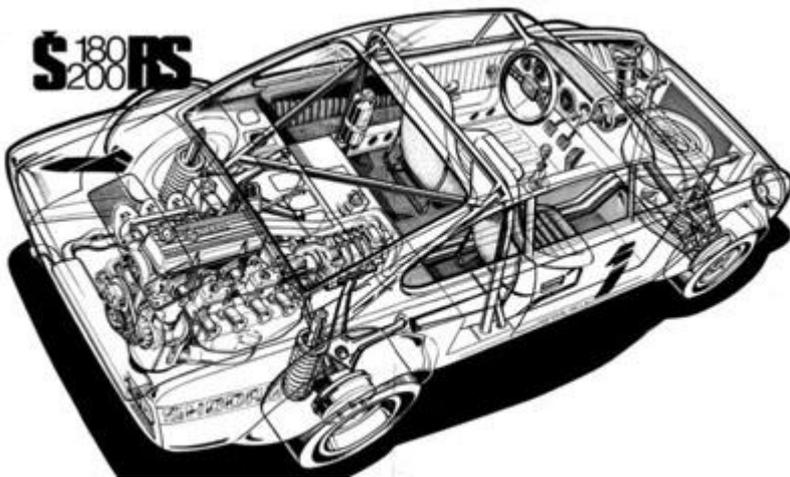
Škoda 120 S

1971 wurde der Wagen wieder verstärkt und mit bis zu 1.173 cm³ und 120 PS bei 7500 U/min als 120 S für das Werk ins Renne geschickt.

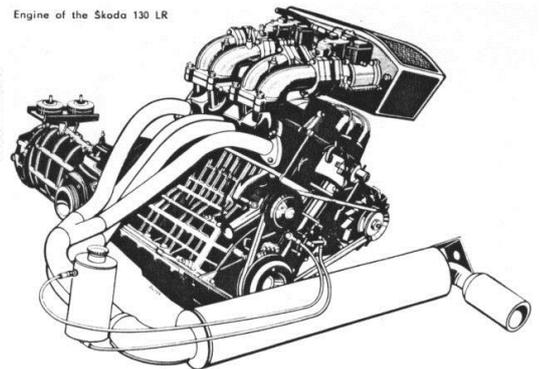
Škoda Spider B5

Für Rundkurs- und Bergrennen wurde 1972 der erste Wagen mit Spider Karosserie und einem 1.500 cm³ OHC-Motor gebaut, der den Wagen bis auf 220 km/h beschleunigte. 1972 und 1974 holte der Wagen den Meistertitel in der CSSR. 1975 entstand eine grössere Version mit einem 1.800 cm³ Motor aus dem PKW Prototypen Š720. Leider verunglückte der Wagen, bevor er sportliche Erfolge feiern konnte.

Škoda 180 RS und 200 RS



Engine of the Skoda 130 LR



In der Saison 1974 wurden 3 Wagen hergestellt. Motorisch handelte es sich um OHC Maschinen mit 1.771 cm³ und 155 PS bzw. 1.997 cm³ mit 163 PS. Die Besonderheit der Fahrzeuge liegt allerdings in ihren sonstigen Neuerungen, die zur Grundlage der späteren 130 RS Serie wurden und auch ab dem Skoda Garde in die Serienproduktion einfließen. So wurde ein starker Motor, ein Getriebe von Porsche, Einzerradaufhängung mit Halbschlepplenkern, Schubstange mit Schräg-Pendelschwingachse und Teleskopstossdämpfer erprobt. Der in der Gruppe B5 startende Wagen erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 210 km/h.

Škoda 130 RS



Škodas legendärer Nachkriegssportwagen und einer der Besten in der 1.300 cm³ Klasse. Der von 1975-1980 gebaute Sportwagen setzte die Erkenntnisse der Wagen 180 RS und 200 RS in eine Kleinserie um, wurden doch fast 200 Fahrzeuge dieser Coupé-Type hergestellt. Motorisch waren die Wagen mit einem Vierzylinder OHV mit Doppel Weber 40 DCOE, 1285 cm³, bis zu 140 PS bei 8.500 U/min bei einer Kompression von 10,5:1 ausgestattet. Neben einem Achtkanalkopf verfügte der Motor auch über Schmierung mit trockenem Motorkurbelgehäuse. Es gab Versionen für Rundkursrennen und Rallyes sowie mit Vier- oder Fünfganggetriebe. Der Wagen hatte trotz der zu geringen Stückzahl, durch etwas getürkte Zahlen, die Homologisierung der Gruppe A2 erhalten und konnte so seinen Siegeszug auch beim internationalen Bewerbungen antreten. So wurde Skoda mit dem 130 RS 1981 unter anderem Sieger der Europäischen Tourenwagen-Meisterschaft. Die internationale Zulassung galt bis zur Saison 1983, ein Nachfolger musste gefunden werden.



Škoda 110 Super Sport, typ 724 von 1971, 1107 cm³ 73 PS, 898 kg, 180 km/h 0 auf 100 km/h, 15,3 s

Die letzten Škoda Coupé

Škoda Rapid S130G, mit 5 Ganggetriebe, der Typ 135 wurde nur 1272-mal gebaut. Beim 136 Rapid Typ 743 1987–1990 gab es 9708 Stk. die Innenausstattung stammte teilweise von Saab und der Designer war Giorgio Giugiaro. Der Rapid gehörte nicht zum Importprogramm der DDR.



Links:

<http://www.skoda-oldtimer.at/fileadmin/bilderhp/pdf/110r/110r.pdf>

<http://www.skoda-oldtimer.at/fileadmin/bilderhp/pdf/110r%20zub/zubehoer.pdf>

<http://skoda110r.com/view.php?cisloclanku=2006072301&stromhlmenu=2>

http://www.skoda110r.com/archiv/provozni%20literatura/katalogy%20nd/1970/Katalog%20ND%20S110r_1970.pdf

