



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

## 110 años del Rally de los Alpes: Laurin & Klement celebran el éxito en el rally más duro de su historia

- › La joven marca de Mladá Boleslav demostró de forma impresionante las ventajas de sus coches en su estreno en el exigente Rally de los Alpes Austríacos
- › Laurin & Klement triunfó cinco veces seguidas frente a la dura competencia internacional
- › El fabricante checo, que celebra su 125 aniversario este año, ha estado involucrado en los deportes de motor con gran éxito desde 1901

**23 de junio de 2020 – Además de cumplir 125 años desde la fundación de la compañía, este año ŠKODA AUTO celebra también otras efemérides, incluyendo la primera participación en el Rally de los Alpes Austríacos (Österreichische Alpenfahrt) en 1910, que en esa época era considerado como uno de los retos más duros que existían para el hombre y la máquina. Laurin & Klement, la marca fundadora detrás del actual fabricante automóvil, dejó su huella en todas y cada una de sus cinco participaciones en el Alpenfahrt de 2.932 kilómetros, en parte gracias al hecho de tener al fenomenal Conde Sascha Kolowrat-Krakowsky al volante.**

A principios del siglo XX, en los días pioneros del automóvil, los Alpes, con sus pasos de montaña sin pavimentar y sus pendientes formidables, proporcionaron el telón de fondo de algunas de las carreras más duras del mundo. Estas incluían la famosa etapa de montaña del arduo Semmering, que conectaba Baja Austria con Estiria. Laurin & Klement celebraron su notable éxito en el circuito de diez kilómetros el 20 de septiembre de 1908, apenas tres años después de empezar la producción de coches en Mladá Boleslav; la marca de bohemia no solo consiguió ganar en las tres categorías en las que participó con sus coches de carreras y turismos especiales: también conquistó las segundas y terceras posiciones.

Sin embargo, el Rally de los Alpes Austríacos, que celebró su estreno el 26 de junio de 1910, pronto demostró ser aún más difícil. Saliendo de Viena, la ruta pasaba por Baja Austria y Estiria, Carintia y la región de Salzburgo. Después de tres días y 867 kilómetros, solo 14 de los 23 participantes habían vuelto al punto de salida. Por el camino, se habían enfrentado a un empinado terreno montañoso con muchos ascensos, incluido el Paso de Katschberg.

El equipo de Mladá Boleslav envió tres vehículos Laurin & Klement a la línea de salida – vehículos similares a los modelos de serie con motor de 20 caballos (14,7 kW). Uno de los coches lo conducía el Conde Sascha Kolowrat-Krakowsky, un checo nacido en EE.UU. que, además de ser un apasionado de las motocicletas y de las carreras de coches, pasó a la historia como fundador de la industria cinematográfica austríaca y descubridor de Marlene Dietrich. El Conde Sascha consiguió acabar el Alpenfahrt sin acumular ni un solo punto de penalización. Los dos otros Laurin & Klement, conducidos por el Conde croata Paul Drašković y el diseñador jefe de L&K, Otto Hieronimus, también alcanzaron la meta. El joven fabricante había, por lo tanto, obtenido la ansiada clasificación del equipo y corrió la decisiva etapa especial de cinco kilómetros a las puertas de Viena, promediando una velocidad de 104.985 km/h. El motivo por el cual se corría dicha etapa era que los organizadores pudieran garantizar – en base a la velocidad obtenida – que los vehículos no tuvieran una relación de transmisión más corta, lo que les hubiera dado ventaja en los numerosos tramos cuesta arriba que había en las montañas.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

Naturalmente, en 1911 Laurin & Klement volvieron para defender su título en el Rally de los Alpes. La ruta se había ampliado a más de 1.421 kilómetros, y ahora incluía el Paso de Loibl, con una pendiente de más del 30%. Las estrictas reglas exigían que los motores de los coches funcionasen sin tregua durante las diez etapas. Se recibían puntos de penalización por, entre otras cosas, hacer reparaciones durante las pruebas, conducir demasiado lentamente o desviarse de la ruta marcada. Un comisionado de deportes del Club del Automóvil Austríaco era el responsable de garantizar que todo fuera según lo previsto en cada coche, que los componentes importantes y los motores conservaran su sello original y que, al acabar las etapas, todos los vehículos se aparcaran en una zona cerrada y bajo vigilancia. Durante la pausa nocturna, ni los equipos ni los mecánicos tenían acceso a este parque cerrado. Sin embargo, los cinco coches de Laurin & Klement llegaron a la meta del Alpenfahrt de 1911 sin puntos de penalización. Otto Hieronimus volvió a casa con el “Escudo de Plata”.

En 1912, Hieronimus volvió a ocupar la primera posición, y el equipo de fábrica, que también incluía a Kolowrat y Drašković, volvió una vez más a acabar la carrera sin recibir ni un solo punto de penalización. El Alpenfahrt de 1913 consistía de siete etapas y más de 2.667 kilómetros. Laurin & Klement envió coches de serie a la carrera, como era habitual, mientras que Rolls-Royce, por ejemplo, confió en el Silver Ghost de seis cilindros, que tenía una caja de cambios especial de cuatro velocidades con una relación de transmisión más corta: el año antes, el equipo inglés se vio obligado a saltarse las ascensiones por pendientes pronunciadas. Una vez más Hieronimus ganó el escudo de plata; él y el Conde Sascha acabaron el rally sin puntos de penalización.

Como última gran carrera automóvil de su era antes de la Primera Guerra Mundial, el Alpenfahrt de 1914 fue, una vez más un gran espectáculo. Del 14 al 23 de junio, el recorrido cubría 2.932 kilómetros y 30 pasos alpinos. De los 75 participantes iniciales, solo 50 alcanzaron la meta, 19 de ellos sin recibir puntos de penalización – incluido el Conde Sascha. Esto le convirtió en uno de los únicos cinco pilotos en conseguirlo tres veces seguidas, cualificándose para la Copa Challenge de los Alpes. El trofeo obtenido por Kolowrat-Krakowsky está hoy expuesto en el Museo ŠKODA de Mladá Boleslav. El equipo de fábrica había conseguido acabar las cinco ediciones del Alpenfahrt con al menos un coche sin puntos de penalización – un récord inigualado por ningún otro fabricante.

Cinco días después del final del quinto Rally de los Alpes, los disparos que encendieron la Primera Guerra Mundial alcanzaron al Archiduque Austro-Húngaro Franz Ferdinand y a su esposa en Sarajevo. Esto también marcó el final de una era para el Alpenfahrt. No fue hasta cuatro décadas más tarde que ŠKODA pudo celebrar nuevos éxitos en esta competición. El 17 de junio de 1955, la versión deportiva del nuevo 440 “Spartak” ganó la medalla de plata y bronce en la categoría de hasta 1300 cc durante su estreno internacional. Cuatro años más tarde, tres vehículos ŠKODA cruzaron la meta sin un solo punto de penalización. Otra victoria de categoría llegó en 1968, esta vez con un modelo de nueva generación con motor trasero y tracción trasera. ŠKODA demostró de forma impresionante el rendimiento de sus coches con este y otros resultados similares, logrados ante una audiencia internacional en los circuitos más exigentes. Esto reforzó aún más la posición de la marca de Mladá Boleslav en el mercado austríaco y más allá.