



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

ŠKODA en las 24 Horas de Le Mans

- › El 24 de junio de 1950, hace 70 años, ŠKODA participó por primera y única vez en la mítica carrera
- › El ŠKODA Sport, especialmente desarrollado para la ocasión, tenía una carrocería ligera de aluminio y estaba basado en el exitoso modelo de serie 1101/1102 “Tudor”
- › Václav Bobek y Jaroslav Netušil lucharon por la primera posición hasta que un pequeño defecto hizo que el coche de retirara tras 13 horas de carrera
- › El retorno del ŠKODA Sport al “Circuit des 24 Heures” está previsto para el año que viene: el Le Mans Classic 2020 se pospuso debido a la pandemia de coronavirus

25 de junio de 2020 – En 1950, ŠKODA AUTO vivió un momento muy especial de su historia: la única participación de ŠKODA en la famosa carrera de las 24 Horas de Le Mans.

Tras la Segunda Guerra Mundial, ŠKODA lanzó una nueva serie de modelos: los 1101/1102 “Tudor” montaban un motor de cuatro cilindros de 1.089 cc y pronto disfrutaron de una gran popularidad en muchos países europeos y mercados internacionales. Los vehículos, que tenían un diseño robusto y moderno para la época, demostraron su alta fiabilidad una y otra vez en los circuitos de rally y en las carreras de largo recorrido. En 1948, por ejemplo, ganaron en las cuatro categorías del Raid Polski, de 2.649 kilómetros, en el que ŠKODA estuvo representada con sus propios coches. En el Rally de Montevideo – Melo – Montevideo, que atravesaba terrenos salvajes, acabaron en primera y segunda posición.

Pero el “Tudor” – cuyo nombre se derivaba del inglés “two-door” – también demostró sus capacidades en circuitos tradicionales. En la carrera de 24 horas de Spa-Francorchamps, Bélgica, los tres cuatro plazas con carrocería cerrada usados por ŠKODA recorrieron cada uno los 1.972 kilómetros y acabaron el reto de resistencia con las tres primeras posiciones en su categoría de cilindrada. Para subrayar este éxito, el trío checo hizo las paradas en boxes al mismo tiempo y cruzó la línea de meta en formación. Este les dio confianza para trazar planes aún más ambiciosos.

Para la temporada 1949, el fabricante checo desarrolló una variante especial de competición basada en el “Tudor”: el ŠKODA Sport. El biplaza descapotable tenía una distancia entre ejes acortada en 400 milímetros y una carrocería flotante especialmente plana hecha de aluminio ligero. Hizo su debut en el Grand Prix Checoslovaco, celebrado en Brno. Sin embargo, la marca tenía su mirada puesta en otro objetivo – Le Mans, la ya mundialmente famosa carrera de 24 horas del departamento francés de Sarthe. El 24 de junio de 1950, un sábado, el equipo de fábrica de ŠKODA finalmente lo consiguió: la versión mejorada del 1101 Sport estaba posicionada diagonalmente delante del pit wall del “Circuit des 24 Heures” de 13,65 km, a punto para la salida de Le Mans a las 16:00 horas, algo que todavía era frecuente para la época – los pilotos se alineaban en el lado opuesto del circuito, listos para correr hasta sus coches cuando se diera la señal, meterse dentro, arrancar el motor y acelerar. Esta práctica no se aboliría por motivos de seguridad hasta 1970.

Václav Bobek y Jaroslav Netušil estaban al volante del ŠKODA. Su vehículo de competición de 600 kilogramos tenía una distancia entre ejes ampliada hasta los 2.150 milímetros específicamente



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

para Le Mans, que mejoraba la estabilidad direccional, y se instalaron tomas de aire con forma de hoz junto a los faros delanteros principales. Estas dirigían el aire de refrigeración a los frenos de tambor de las ruedas delanteras. Dos faros delanteros adicionales iluminaban la oscuridad de las horas nocturnas. El resto de tecnología estaba mayoritariamente basada en el "Tudor" de serie, como el sistema eléctrico de 12 voltios y los neumáticos de capa en cruz de Barum. Bajo el capó, el motor sin modificar de cuatro cilindros de 1.089 cc refrigerados por agua tenía, entre otras cosas, un ratio de compresión ligeramente superior de 8.6:1 y un carburador Solex 40 UAIP. Esto le permitía entregar 50 CV (37 kW) de potencia a 5.200 rpm, un incremento de más del 50% respecto al motor de serie de 32 CV. Con el carburante de carreras de la época – una mezcla de gasolina, etanol y acetona – el ŠKODA Sport alcanzaba una velocidad máxima de 140 km/h con un consumo de tan solo doce litros cada 100 kilómetros. Con el depósito lleno y equipado con las herramientas y los componentes de recambio que solo podían usarse durante una parada técnica, tenía un peso operativo de 700 kilogramos.

Jaroslav Netušil y Václav Bobek, ambos novatos en Le Mans, lo dieron todo. Con una velocidad media de 126 km/h, pronto alcanzaron la segunda posición de los once coches de la categoría de hasta 1.100 cc, de un total de más de 60 competidores. En la clasificación especial por coeficiente de rendimiento, que todavía era común en esa época, el dúo avanzó hasta la quinta posición. Sin embargo, al alba, tras 13 duras horas en el circuito, el coche con el número 44 abandonó en la vuelta 115. Un defecto técnico sacó al ŠKODA Sport de la competición: el elemento de cierre de una biela se había roto, y no era posible repararlo in situ.

Para ŠKODA, esta fue la única carrera de Le Mans de la historia de la compañía. En los siguientes años, los modelos especiales de la marca ya no pudieron de participar en la carrera de 24 horas francesa debido a la difícil situación política.

El ŠKODA Sport original, que todavía hoy pertenece a una colección privada checa y ha sido completamente restaurado, tenía que haber vuelto al circuito a principios de julio de este año para marcar el 70 aniversario de su debut en Le Mans y el 125 aniversario de ŠKODA. Sin embargo, el Clásico de Le Mans – celebrado bienalmente desde 2002 para coches de carreras históricos que participaron en la carrera de resistencia antes de 1979 – tuvo que posponerse a 2021 debido a la pandemia de COVID-19.