



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 3

## Cómo un veterano conquistó el Dakar

**Mladá Boleslav, 10 de marzo de 2021 – Uno de los participantes más seguidos del Rally Dakar de este año fue un ŠKODA 130 LR. Aunque tomó parte en la categoría Dakar Classic y disponía de un equipo experimentado, se trata de la primera participación de este modelo ŠKODA en la carrera del desierto.**

A pesar de ello, el venerable ŠKODA 130 LR se comportó mucho mejor de lo esperado, superando retos increíbles, pese a nunca haber estado en el desierto, y aún menos en un Rally Dakar conocido por su dureza.

“Llevamos el coche al límite: algunos días recorrimos más de novecientos kilómetros, por lo que no había mucho tiempo para desmontar el coche y volverlo a montar. Aunque los componentes se hicieron con materiales modernos siguiendo el diseño original, la fatiga es inevitable. Muy pocas personas superan una prueba tan dura sin ninguna avería. Las cosas se tuercen incluso para los vehículos más resistentes, diseñados específicamente para la prueba. Además, nuestro coche era un veterano. Y hay algo de lo que uno debe darse cuenta: es una carrera, no un desfile de modelos. Nuestro objetivo no era tan solo cruzar la meta: estábamos compitiendo, por lo que no nos contuvimos. De hecho, ni siquiera es posible contenerse. No puedes aminorar la marcha, pues corres el riesgo de acabar constantemente atrapado en la arena”, dice el piloto Ondřej Klymčiw. Él y su copiloto, Petr Vlček, no eran nuevos en el Rally Dakar: ambos habían ya participado en la carrera en cuatro ocasiones anteriores, pero en la categoría de motos.

“Cuando se lo explicamos a los otros competidores, rieron y dijeron que no era justo, porque ya sabíamos a lo que nos enfrentábamos. Pero no tuvimos esa sensación, especialmente al principio. Necesitamos mucho tiempo para ponernos al nivel como equipo. Los dos estábamos acostumbrados a encargarnos de nuestra propia navegación usando libros de rutas detallados. Nunca había tenido un navegador, y Petr tuvo que aprender a leer las instrucciones”, dice Klymčiw.

Curiosamente, lo que contaba eran los tiempos medios. Uno de los criterios era que el coche tenía que llegar al checkpoint en un momento preciso. Así pues, no se trataba tanto de una carrera contrarreloj, sino más bien de una carrera con el reloj. Por lo tanto, la idea era mantener la velocidad constante prescrita en todo momento; aunque, dadas las duras condiciones, tal cuestión no sea más que una ilusión.

### **Dakar Classic**

El Rally Dakar de este año incluía el estreno de la categoría Dakar Classic, en la que se presentaban 25 equipos, tres de ellos en camiones. La organización marcó una ruta distinta para los vehículos clásicos – como el Mitsubishi Montero Evo original, el buggy Sunhill o el Porsche 911 SC – pero el terreno era tan duro y agotador como el de la propia carrera.

### **Asistencia en la prueba**

¿Qué reveses recuerda Klymčiw? “Lo primero que se rompió fue la caja de cambios. Eso nos desanimó un poco: no puedes parar de preguntarte si la culpa es tuya, si has hecho algo mal. El



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 3

grado de frustración es suficiente para hacerte llorar. Pero lo bueno es que ocurrió cuando ya habíamos pasado el ecuador de la etapa. Las reglas dicen que, si recorres por lo menos la mitad de la etapa, puedes volver a correr al día siguiente. Aun así, el trabajo de reparación fue muy estresante”, dice.

El equipo sufrió una segunda avería – un sello roto debajo del cabezal del cilindro – durante la ruta. “Sabíamos que haríamos todo lo que estuviera en nuestras manos. Desmontamos la bomba de agua y comprobamos que no hubiera torceduras en ninguno de los tubos y cosas así. La tercera avería nos hizo reír – nos adelantó nuestra propia rueda. Los tornillos se rompieron. Supimos que no valía la pena estresarse y que, simplemente, había que esperar a que pasase el gran camión de servicio. Teníamos la esperanza de que nos prestara una amoladora angular y tornillos del tamaño adecuado. Así que nos sentamos a esperar”, dice, riendo.

## **Lo mejor para el final**

El veterano modelo de ŠKODA obtuvo un resultado especialmente elogiado: la primera posición en la sexta etapa. Además, el equipo acumuló tres terceras posiciones. Pero el recuerdo más preciado de Ondřej Klymčiw es del final de la carrera: la última etapa.

“A esas alturas ya había aprendido a manejar el coche: se me daba bien conducir por la arena y realizar derrapes controlados, y conocía bien los límites del coche. El terreno de la última etapa era magnífico, por lo que lo disfruté de verdad; incluso llegamos en segunda posición en las dos últimas contrarrelojes. Nunca olvidaré el momento en el que cruzamos la meta. Estábamos contentos de llevar la bandera checa con nosotros. Sacamos algunas fotos y, al poco tiempo, teníamos decenas de miles de likes en Facebook. Es genial que la gente haya seguido nuestra evolución y haya compartido con nosotros la experiencia. Nuestros vídeos han sido visionados más de cien mil veces, y la gente se los mira hasta el final. Es increíble y realmente emocionante”, concluye el piloto de rally, antes de añadir que le gustaría volver a competir el año que viene con un equipo más grande.

## **Listo para el desierto**

El ŠKODA 130 LR se diseñó durante los años 80 como coche de fábrica para el campeonato mundial de rally, lo que le ayudó a clasificarse para el Rally Dakar a pesar de nunca haber participado anteriormente. Los organizadores querían ver si todavía conservaba su aspecto original y si sería capaz de enfrentarse al terreno desértico.

El coche fue equipado con una caja de cambios modificada con un diferencial de deslizamiento limitado y marchas adecuadas para el Rally Dakar. El sistema de filtración de aire fue modificado y los mecánicos elevaron todo lo que pudieron su distancia al suelo. La geometría del eje frontal también fue trabajada. Como los diagramas y los cálculos originales estaban disponibles, fue posible calcular con precisión la posición de la conducción y la cinemática de los ejes. Otra cuestión fue preparar el coche para las altas temperaturas del desierto: había el riesgo de que la caja de cambios se sobrecalentase durante las contrarrelojes que cubrían doscientos kilómetros o más, por lo que se instaló un circuito de refrigeración por separado. El sistema de refrigeración por agua fue modificado doblando la capacidad del radiador frontal y montando dos ventiladores controlados por un termostato, o manualmente por el piloto.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 3 de 3

El coche estaba propulsado por el motor original de 1.4 litros con cabezales de aluminio y alimentado por dos carburadores Weber. El cigüeñal era más resistente, el propulsor recibió lubricación de cárter seco y el sistema de alimentación fue sustituido por un diseño de fibra de carbono.

La selección de los neumáticos fue un gran problema. Para mantener la autenticidad del coche y no convertirlo en un buggy, no era posible usar ruedas de más de 620 milímetros de diámetro. Cualquier neumático que fuese más grande no entraría en los guardabarros. Tampoco lo harían las ruedas especiales off-road, que permiten reducir la presión de los neumáticos para ayudar al coche a salir de la arena profunda. Por ello, tuvieron que usarse neumáticos diseñados para carreteras de piedra.

El resto del kit incluía dos neumáticos de recambio, un depósito de combustible con un tamaño aumentado hasta los 85 litros, un par de rampas para las ruedas, palas y piezas de recambio. Consecuentemente, el coche acabó pesando más de una tonelada, comparado con el peso del coche de rally original, de tan solo setecientos kilogramos.

## **Ondřej Klymčiw (1985)**

Empezó como piloto de carreras de dragsters, ganando numerosos títulos y marcando varios récords nacionales que siguen imbatidos hasta el día de hoy. Tras esto, tuvo una exitosa carrera en motocross. Empezó a acumular éxitos en carreras de enduro, tanto en casa como en el extranjero. Tras obtener una sorprendente séptima plaza en el Rally Tuareg de 2013, sintió el deseo cada vez más fuerte de participar en la carrera más dura del mundo, el Rally Dakar. Se estrenó en dicha carrera en 2015, y obtuvo un resultado inesperadamente bueno: vigésima posición en la general, octavo entre los participantes privados y segundo entre los pilotos que competían por primera vez. Participó también en la carrera del año siguiente, situándose en duodécima posición hasta la décima etapa. Pero entonces tuvo un desagradable accidente que le dejó con una fractura de pelvis y un pulmón perforado. Desafió los pronósticos de los médicos volviendo a los entrenos apenas seis meses después del accidente.

Llegó en undécima posición en el Rally Dakar de 2017, a tan solo 37 segundos del top ten. Hasta el día de hoy, se trata del segundo mejor resultado obtenido por un checo en motocicleta en el Rally Dakar. El 2018 fue otro año para olvidar: otro accidente lo dejó con cuatro vértebras aplastadas, tres paros cardíacos y tres desgarros en las arterias que llevan la sangre al cerebro. Para los médicos, fue un milagro que sobreviviese. Convaleciente en un hospital de Praga, no recuperó la consciencia hasta el 16 de febrero – el día de su cumpleaños. Tras este roce con la muerte, ahora celebra su cumpleaños el 8 de enero, el día del accidente. Y el Rally Dakar de este año es el mejor regalo que le podían hacer.