



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

El ŠKODA Hispano-Suiza al servicio del presidente Tomáš Garrigue Masaryk

- › Hace hoy 95 años, se emitió una nota de entrega del primer ŠKODA Hispano-Suiza – la limusina del primer presidente de Checoslovaquia
- › Tomáš Garrigue Masaryk usó este modelo como coche oficial de 1926 a 1936, más que ningún otro vehículo durante su mandato
- › El Hispano-Suiza contaba con muchas tecnologías punta para la época: un poderoso motor OHC de seis cilindros, servofreno con respuesta progresiva, velocidad punta de 130 km/h
- › Tomáš Garrigue Masaryk (1850 – 1937) fue el cofundador y primer presidente (1918 – 1935) de Checoslovaquia

Mladá Boleslav, 21 de mayo de 2021 – Tradicionalmente, el fabricante de Mladá Boleslav ha estado estrechamente asociado con la independencia del estado checo. Tomáš Garrigue Masaryk, cofundador y primer presidente de Checoslovaquia, volvió del exilio en un Laurin & Klement de la serie M. Hace 95 años, el 10 de mayo de 1926, se emitió una nota de entrega de su nuevo coche oficial – la prestigiosa limusina ŠKODA Hispano-Suiza. El presidente conservó este impresionante modelo con motor de seis cilindros de 6,6 litros en su flota durante casi 10 años, más que ningún otro vehículo.

Tomáš Garrigue Masaryk (1850 – 1937) fue el cofundador y primer presidente de la República Checoslovaca entre 1918 y 1935. De origen humilde, se graduó en Viena y se convirtió en profesor de filosofía en Praga a la edad de 32 años. Como miembro del parlamento en Viena, hizo campaña a favor de la democratización de la monarquía. Obtuvo reconocimiento internacional por su lucha contra el antisemitismo, entre otras cosas. Profundamente religioso y protestante, estuvo comprometido con la separación de la Iglesia y el Estado, y se opuso con determinación a los regímenes totalitarios. Durante su exilio durante la Primera Guerra Mundial, obtuvo el apoyo de los aliados para el establecimiento de una Checoslovaquia independiente antes de convertirse en su jefe de estado de 1918 a 1935.

Inmediatamente después de su vuelta del exilio, Masaryk, que por entonces tenía 68 años, usó un Laurin & Klement descubierto de la serie M decorado con flores para su recorrido triunfal por Praga el 21 de diciembre de 1918. El 3 de mayo de 1919, Václav Laurin y Václav Klement dieron personalmente la bienvenida al presidente a su fábrica de automóviles de Mladá Boleslav. Durante su visita a la fábrica, Masaryk, influenciado por su estancia en América, habló a favor de desarrollar vehículos asequibles para el público general.

ŠKODA Hispano-Suiza: 10 años al servicio de Tomáš Garrigue Masaryk

A lo largo de su carrera política, Tomáš Garrigue Masaryk confió en fabricantes checos para la fabricación de sus coches oficiales, siendo el ŠKODA Hispano-Suiza el que utilizó durante más tiempo. La nota de entrega de la oficina del Presidente se emitió el lunes 10 de mayo de 1926. La prestigiosa limusina con motor de seis cilindros se mantuvo en la flota del Jefe del Estado hasta el 17 de marzo de 1936.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

El vehículo fue la primera de 100 unidades fabricadas en la planta de Pilsen del Grupo Škoda entre 1926 y 1929. El Hispano-Suiza de la compañía hispano-francesa del mismo nombre sirvió de base. El término "Suiza" hace referencia al país de origen del diseñador suizo Marc Birkigt, que creó uno de los coches de mayor calidad y técnicamente más innovadores de la época.

La Cancillería del Presidente de la República encargó su ŠKODA Hispano-Suiza con el chasis número 388 y el motor número 683, el 25 de junio de 1925. El vehículo se fabricó por encargo, probablemente por la compañía Brožík bajo licencia del fabricante de carruajes parisino Carrosserie Kellner Frères. Era una limusina con una partición de cristal entre la cabina del conductor y el compartimento de pasajeros. Como era habitual para los vehículos de esta categoría en esa época, cada carrocería se hacía a medida de unas especificaciones únicas, y muchas fueron fabricadas en Mladá Boleslav. Algunos clientes también nombraron otros fabricantes, como, por ejemplo, J. O. Jech, Aero, Pokorný & Beywel, Petera o la renombrada compañía berlinesa Erdmann & Rossi.

La matrícula original del coche oficial de Tomáš Garrigue Masaryk era "N-1", antes de ser sustituida durante los años 30 por "P-118", donde la "P" significaba Praga. Ocasionalmente, el presidente también usó el número de matrícula "N-XIV-842" para viajar de incognito. En diciembre de 1935, Tomáš Garrigue Masaryk dimitió de su cargo a la edad de 85 años por motivos de salud, y ŠKODA adquirió su coche oficial el 17 de marzo de 1936, trayendo el vehículo a Mladá Boleslav. Algunos vehículos Hispano-Suiza han sobrevivido hasta el día de hoy, pero el paradero del primero y más famoso de los 100 y pico modelos originales sigue siendo desconocido.

Tecnología punta y calidad excepcional

A parte de los nombres destacados de sus compradores, las características técnicas del ŠKODA Hispano-Suiza también lo convirtieron en un modelo único. En término de materiales y artesanía, ŠKODA no hizo concesiones en cuanto a la calidad: el motor ligero de gasolina en línea tenía seis cilindros y un cigüeñal con siete cojinetes. Este se hacía a partir de un moldeado de 350 kilogramos que todavía pesaba 45 kilogramos tras un amplio proceso de mecanizado. Además, la limusina de 2,7 toneladas tenía un servofreno; utilizaba la energía cinética del vehículo y apoyaba de forma progresiva los frenos de tambor para mejorar su potencia de frenado: cuanto más presión se ejerciera en el pedal, mayor era la respuesta.

A diferencia de la mayoría de los servofrenos de la época, la respuesta de los cuales dependía de la presión del aceite o de la presión negativa en colector de aspiración del motor, los frenos del ŠKODA Hispano-Suiza se mantenían activos incluso con el motor apagado – un elemento de seguridad crucial. Los seis cilindros en línea, con el tecnológicamente avanzado control de válvulas OHC y una cilindrada de 6.654 cm³, generaban 100 CV de potencia y podían alcanzar rápidamente los 135 CV (74/99 kW) a 1.600 y 3.000 revoluciones, respectivamente. La limusina de cinco metros y medio de largo alcanzaba una velocidad punta de 130 km/h con un consumo de carburante de entre 20 y 25 litros por cada 100 km, una cantidad razonable para la época.