ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT (1960): el exitoso regreso a los circuitos internacionales de rally

- **ŠKODA volvió a la escena internacional de la competición a finales de los 50**
- **Las variante SPARTAK y la versión deportiva TOURING SPORT de los modelos OCTAVIA disfrutaron de un gran éxito en los rallyes**
- **En 1961, el dúo finlandés compuesto por Esko Keinänen/Rainer Eklund logró una victoria de categoría en el legendario Rally de Montecarlo con el ŠKODA OCTAVIA TS, acabando en 6ª posición en la general**

Mladá Boleslav, 14 de mayo de 2021 – Tras la ligera mejora de la situación política a finales de los años 50, ŠKODA volvió a la escena internacional de la competición y compitió en el prestigioso Rally de Montecarlo de 1956, por primera vez desde 1949. El ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT (TS) también obtuvo numerosas victorias en rallyes de principios de la década de los 60, continuando con el tradicional compromiso del fabricante de Mladá Boleslav con el automovilismo.

Todas las fotos de la nota de prensa y una amplia selección de artículos y reportajes sobre una variedad de temas de los 120 años de ŠKODA Motorsport pueden encontrarse en ŠKODA Storyboard.

La tradición de los vehículos ŠKODA dinámicos que también eran adecuados para el día a día empezó a mediados de los años 30 con el RAPID. Este modelo era ligeramente más grande que el POPULAR, y sus respectivos sistemas de propulsión también eran distintos. La tradición de Mladá Boleslav con los modelos deportivos continuó hasta la década de los 60, con el lanzamiento del OCTAVIA TOURING SPORT (TS).

ŠKODA vuelve la escena internacional de la competición
Los años 60 fueron una década agitada: el fabricante con sede en Mladá Boleslav también quiso aprovechar la cautelosa apertura de Checoslovaquia. El éxito en la competición siempre había sido una buena manera de promover nuevos modelos, y ŠKODA envió a sus vehículos a competir en prestigiosos eventos internacionales. Los rallyes de larga distancia cross country sirvieron como pruebas de resistencia tanto para el hombre como para la máquina, y los cada vez más potentes y rápidos coches de rally garantizaban carreras emocionantes. En ese momento, competir en los deportes de motor requería una inversión mínima, y muchos equipos modificaban ellos mismos sus vehículos. Un modelo básico sólido y fiable como el ŠKODA OCTAVIA TS demostró ser lo suficientemente poderoso para situarse a la cabeza de la competición.

ŠKODA OCTAVIA TS: modificaciones cuidadosamente ponderadas aumentan el rendimiento
El OCTAVIA TS estuvo disponible con dos cilindradas y, por lo tanto, en dos variantes de potencia. En contraste con la versión básica del OCTAVIA, la versión inicial con una cilindrada de 1.089 cm3 tenía dos carburadores Jikov 32 SOPb de tiro descendente. Más adelante, el motor se equipó con un nuevo colector de entrada y, gracias a los deflectores de los pistones, tenía una ratio de

compresión de 8.4:1. Estas modificaciones mejoraron la entrega de potencia hasta los 50 CV a 5.500 rpm, mientras que el par motor máximo, de 74,5 Nm, se alcanzaba con 3.500 rpm.

OCTAVIA TS 1200 de 1962
La producción de los modernizados OCTAVIA y FELICIA se lanzó en 1961, y ŠKODA ofrecía ambos modelos en versión "SUPER". Para esta variante, el fabricante agrandó el agujero del motor hasta los 72 milímetros, incrementando la cilindrada hasta los 1.221 cm3. La versión SUPER tenía un ratio de compresión de 7.5:1 y entregaba 47 CV de potencia. Gracias a una mayor ratio de compresión de 8.4:1, el OCTAVIA TS 1200 presentado en enero de 1962 generaba 55 CV a 5.100 rpm. El motor alcanzaba un par máximo de 86,2 Nm a 3.500 rpm. Entre los compradores privados, el modelo se convirtió en un proyecto popular; con las modificaciones técnicas apropiadas y la experiencia suficiente, la potencia del motor podía incrementarse prácticamente hasta los 100 CV. Más de 2.270 unidades del OCTAVIA TS y del OCTAVIA 1200 TS salieron de la línea de producción de Mladá Boleslav entre 1960 y 1964.

OCTAVIA TS: 920 kilogramos, caja de cambios de cuatro velocidades y suspensión independiente
Aunque el OCTAVIA TS 1200 – con un peso de 920 kilogramos – era 20 kilogramos más pesado que el FELICIA descapotable, el fabricante reivindicó su idéntico rendimiento con el mismo consumo de carburante. El coche alcanzaba velocidades de hasta 130 km/h y consumía, de media, 9,1 litros de gasolina cada 100 kilómetros. Las marchas de la caja de cambios de cuatro velocidades estaban sincronizadas de la segunda a la cuarta; la palanca del cambio de marchas estaba posicionada en el túnel central. Las cuatro ruedas estaban individualmente suspendidas del marco tubular central.

Primeros éxitos de los ligeramente modificados coches de rally contra competidores internacionales
Los vehículos modificados para su uso en rallyes tenían llantas de 15 pulgadas con neumáticos Barum, mientras que en los tramos con nieve y hielo usaban neumáticos con clavos Michelin. Desde los primeros rallyes, el OCTAVIA demostró ser un competidor nato en la categoría de menos de 1.300 cm3. De ello se dieron cuenta no solo los equipos escandinavos, sino también los participantes de Austria, Polonia y Grecia. Su decisión de utilizar el vehículo económico de Mladá Boleslav dio sus frutos.

Esko Keinänen y Rainer Eklund dominan su categoría del "Monte" con el OCTAVIA TS
El OCTAVIA TS logró sus mayores éxitos en manos de pilotos privados en el Rally de Montecarlo y en el Rally de los 1000 lagos finlandés. En 1961, el dúo finlandés Esko Keinänen/Rainer Eklund acabó sexto en la clasificación general y primero de su categoría en Mónaco. Un año más tarde, nada menos que 16 equipos de ocho países participaron en el Rally de Montecarlo con el OCTAVIA. Como el año anterior, el finlandés Esko Keinänen dominó en su categoría y triunfó contra cuatro vehículos de Alfa Romeo.

Los coches del equipo de fábrica en ese Rally de Montecarlo solo estaban ligeramente modificados – la ratio de compresión era idéntica a la de la versión de serie, y fueron equipados con un cárter de aceite de aluminio. En conjunto, dos relaciones estaban homologadas, y la relación final se fijó en 4,78. En los rallyes, los neumáticos de tipo Barum OS 11 5.60x15 y los Michelin Valiarts con clavos garantizaban una adherencia adecuada a cualquier superficie.

La historia de éxito del OCTAVIA TS continua en el "Rally de los 1000 Lagos" de Finlandia y en el Tour d'Europe

En el Rally de los 1000 Lagos, Esko Keinänen superó a casi toda la competencia – con la excepción de Pauli Toivonen al volante del Citroën DS 19. Keinänen dominó en su categoría y se hizo con la segunda posición en la general. EL OCTAVIA TS siguió con su racha de victorias en 1963, ganando en su categoría por tercera vez en Mónaco, esta vez con el dúo noruego formado por Gjölberg/Karlan a bordo. También logró un gran éxito en Finlandia; sobre nieve y hielo, Esko Keinänen condujo el coche hasta la cuarta posición en la clasificación general. Además, Josef Vidner y Bohuslav Staněk quedaron primeros en la categoría de menos de 1.300 cm3 en el Tour d'Europe de 1963, y acabaron en una notable quinta posición en la general. El ligero y maniobrable OCTAVIA TS también superó repetidamente a la competencia internacional durante los siguientes años.

Entre los pilotos checos más famosos del OCTAVIA TOURING SPORT y TS 1200, se encuentran los hermanos Jaroslav y Václav Bobek, Miroslav Fousek, Vladimír Hubáček, Zdeněk Mráz, Leopold Lancman y Jiří Srnský.