



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

120 años de ŠKODA Motorsport: debut en la carrera París-Berlín con motocicletas de Laurin & Klement

- › Primera carrera internacional con vehículos de Mladá Boleslav: el 27 de junio de 1901, dos motocicletas de Laurin & Klement salieron para recorrer la ruta de París a Berlín
- › Los “vehículos motorizados de dos ruedas” L&K Tipo B estaban propulsados por un motor de cuatro tiempos de un solo cilindro de 240 cm³ refrigerado por aire; la versión de serie tenía una potencia de 1,75 CV (1,3 kW) y alcanzaba velocidades de 40 km/h
- › Inmediatamente después del debut del fabricante checo en la competición, llegó una impresionante serie de victorias para las motocicletas y coches de Laurin & Klement y ŠKODA

Mladá Boleslav, 30 de junio de 2021 – La historia de ŠKODA Motorsport empezó el 27 de junio de 1901, a las 6:58 de la mañana. En la conocida como Maratón París-Berlín, la carrera más dura de su época, participaron, a lomos de una Laurin & Klement Tipo B de un cilindro, los pilotos Topf y Podsedníček. Laurin & Klement aprovechó la experiencia obtenida en competiciones internacionales para acumular rápidamente numerosas victorias, incluido el título de campeón mundial en 1905.

Además de toda la selección de imágenes que acompañan esta nota de prensa, en [ŠKODA Storyboard](#) puede encontrar una amplia colección de artículos y reportajes sobre diversas temáticas de los [120 años de ŠKODA Motorsport](#).

La primera piedra de la compañía con sede en Mladá Boleslav fue puesta a finales de 1895 por el técnico Václav Laurin y el visionario Václav Klement. Además de una amistad que duraría toda la vida y de su conexión con la región, también les unía su pasión por el ciclismo. En un modesto taller, empezaron reparando bicicletas, ampliando al poco tiempo su oferta para incluir la venta de bicicletas de diseño propio, que comercializaron bajo la marca SLAVIA. Estaban hechas con materiales de alta calidad y se caracterizaban por una atractiva relación calidad-precio, así como por ideas técnicas innovadoras.

A principios de primavera de 1899, la compañía había añadido a su amplia gama de bicicletas y triciclos un motor auxiliar de gasolina de diseño propio, y finalmente presentaron dos tecnológicamente avanzados modelos de motocicletas L&K en Praga, el 18 de noviembre de 1899. Tenían un motor de cuatro tiempos de un solo cilindro montado en la parte inferior del bastidor, donde estaba mejor protegido de los posibles daños. Cambiar de forma deliberada el centro de gravedad mejoró el manejo de la motocicleta. En aquella época no había embrague ni caja de cambios: el motor estaba conectado a la rueda de tracción trasera por una larga correa de cuero. Para arrancar el motor, era necesario empujar la máquina. Después, el piloto saltaba sobre el sillín y colocaba los pies en los pedales. Cuando había que enfrentarse a pendientes pronunciadas, podía dar apoyo al motor pedaleando.

Las modernas máquinas de Mladá Boleslav pronto se convirtieron en un éxito. A finales de 1899, Václav Klement volvió de un viaje de negocios a Alemania con pedidos para 35 de aquellas motocicletas. Más adelante, en primavera de 1900, fue capaz de negociar la entrega de 150 motocicletas a Gran Bretaña. La calidad superior de los modelos de Mladá Boleslav comparados



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

con los de importantes competidores internacionales está documentada por numerosos galardones, como los primeros premios en sus respectivas categorías en las ferias de Frankfurt sobre el Meno (1900) y Viena y Hamburgo (1901).

La exitosa implicación del fabricante en los deportes de motor también empezó hace 120 años. La marca de Mladá Boleslav se estrenó en competición en la ruta de 1.196 kilómetros París – Aachen, Aachen – Hanover, Hanover – Berlín, que se completaba en tres etapas. Además de 110 coches, que competían en distintas categorías en función de su peso (hasta 400 kg, de 400 a 650 kg, y más de 650 kg), también participaron, en una categoría combinada, diez motocicletas y vehículos de tres ruedas. Los coches de la categoría principal salieron separados por intervalos de dos minutos a partir de las tres y media de la madrugada del lunes 27 de junio de 1901. Las motocicletas de Laurin & Klement, que se ofrecían en algunos mercados bajo la marca “Republic”, fueron representadas en París por dos máquinas de tipo B: a las 6:58, salió el piloto número 168, seguido dos minutos después por Narcis Podsedníček.

Podsedníček, nacido en 1866 en Mysločovice, Moravia, se unió a la compañía como uno de los primeros representantes de ventas de las bicicletas SLAVIA en Holešov, en 1897. Con 33 años de edad, “Podseda”, como le conocían sus amigos y allegados, empezó a trabajar en Laurin & Klement el 3 de febrero de 1900. Gracias a su dedicación y capacidad de anticipación, escaló rápidamente hasta la posición de encargado de la producción de bicicletas y motocicletas. Su experiencia como técnico y piloto lo convirtió en el candidato ideal para la carrera de París a Berlín.

La carrera más exigente de su época puso a prueba tanto la tecnología como las habilidades de los pilotos, debido, en primer lugar, a su longitud y, en segundo lugar, a la superficie de la carretera, pues la ruta incluía carreteras sin asfaltar y tramos empedrados. Los pilotos, abandonados a su propia suerte, tuvieron que lidiar con los pinchazos provocados por innumerables clavos, fragmentos de metal y cristal y el efecto abrasivo de la grava. Narcis Podsedníček superó la prueba y fue uno de los pocos pilotos que llegaron a la meta en Berlín el 29 de junio de 1901. Sin embargo, llegó a la capital alemana de noche, por lo que su llegada no fue correctamente documentada. Al final, cuatro triciclos franceses de De Dion – Bouton fueron declarados los vencedores en la categoría de motocicletas y triciclos.