



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 4

ŠKODA 1100 OHC (1957): El hermoso sueño de Le Mans

- › El coche de carreras ŠKODA 1100 OHC se considera un hito en los 120 años de historia del fabricante de Mladá Boleslav en los deportes de motor
- › La forma aerodinámica, la construcción ligera, los 92 CV de potencia y la velocidad máxima de 200 km/h demuestran el saber hacer de los diseñadores de ŠKODA AUTO
- › Uno de los dos ejemplares supervivientes del ŠKODA 1100 OHC con carrocería abierta forma parte hoy en día de la colección del Museo ŠKODA

Mladá Boleslav, 28 de julio de 2021 - La construcción del coche de carreras ŠKODA 1100 OHC entró en su fase final a finales de 1957. Designado dentro de la empresa como 968, el vehículo estaba destinado originalmente a las carreras de circuitos largos. Inicialmente se construyeron dos vehículos con carrocería abierta, seguidos de dos coupés en 1959. El coche de carreras descapotable y pintado de rojo forma parte de la colección del Museo ŠKODA de Mladá Boleslav.

Además de la [selección completa de imágenes que acompañan a esta nota de prensa](#), se pueden encontrar el [folleto de 32 páginas](#) y una amplia colección de artículos y reportajes sobre diversos temas de los [120 años de ŠKODA Motorsport](#) en [ŠKODA Storyboard](#).

El desarrollo del coche deportivo biplaza comenzó en la primavera de 1956 con un objetivo claro: el coche de carreras debía continuar donde el primer y único coche de fábrica de ŠKODA lo había dejado en la prestigiosa carrera de las 24 horas de Le Mans (1950). El modelo se basaba en un bastidor de celosía hecho de tubos de acero de paredes finas soldados entre sí. Esto lo distinguía de sus predecesores, el ŠKODA SPORT y el SUPERSPORT, que utilizaban una versión modificada del robusto chasis del modelo de producción ŠKODA 1101. Para conseguir la mejor maniobrabilidad posible, la carga se distribuyó de forma óptima entre ambos ejes. El embrague, la caja de cambios de cinco velocidades y la caja de transferencia se instalaron en la parte trasera, donde formaban una unidad de montaje cohesionada.

El propulsor del ŠKODA 1100 OHC era un motor de cuatro cilindros en línea montado longitudinalmente con doble encendido y dos árboles de levas situados en la culata. A partir de una cilindrada de 1.089 cm³, generaba una impresionante potencia para la época de 68 kW (92 CV) a 7.700 rpm (el régimen máximo era de 8.500 rpm), lo que correspondía a una cilindrada de algo menos de 63 kW (85 CV). Originalmente, el motor funcionaba con combustible de aviación de alto octanaje, que se introducía en dos carburadores dobles fabricados por la marca checoslovaca Jikov y, posteriormente, por el fabricante italiano WEBER.

La suspensión independiente de las ruedas también desempeñaba un papel importante; mientras que delante se montaba un eje de horquilla trapezoidal, las ruedas traseras, separadas 2.200 mm, estaban montadas en un eje oscilante con brazos de remolque. La dirección, tan precisa como directa, estaba controlada por un volante de tres radios que podía retirarse para facilitar el acceso al coche. Otro elemento progresista para finales de los años 50 era la suspensión de barra de torsión de las ruedas de radios de 15 pulgadas fabricadas por Borrani.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 4

Gracias al uso de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV), el coche de carreras de 3.880 mm de largo, 1.430 mm de ancho y 964 mm de alto pesaba sólo 583 kilogramos. Esto permitía que el ŠKODA 1100 OHC alcanzara tasas de aceleración competitivas y una velocidad máxima de entre 190 y 200 km/h, dependiendo de la relación de transmisión. La baja resistencia al aire de la carrocería creada por el diseñador Jaroslav Kindl también fue un factor relevante.

La combinación de funcionalidad y elegancia se reflejaba en los dos faros abatibles de la primera variante del modelo, que pronto tuvieron que ser sustituidos por una solución más práctica y adecuada para las carreras; el segundo modelo presentaba dos faros fijos montados bajo cubiertas de cristal aerodinámicas.

El ŠKODA 1100 OHC consiguió una victoria inmediata en su estreno; en el circuito municipal de Mladá Boleslav, el experimentado piloto de fábrica Miroslav Fousek ganó la carrera a finales de junio de 1958. Los pilotos de carreras Václav Bobek Sen, Václav Čížkovský, Josef Vidner y Jaroslav Bobek también se sentaron al volante en los años siguientes. Además de los eventos automovilísticos nacionales, los pilotos de ŠKODA también cosecharon éxitos en el extranjero, a pesar de que el ŠKODA 1100 OHC sólo podía competir en países comunistas debido a la difícil situación política de finales de los años 50 y 60. Los planes de participar en las 24 horas de Le Mans no llegaron a buen puerto.

A los dos vehículos con carrocería abierta de PRFV, que se fabricaron a finales de 1957 y principios de 1958, les siguieron en 1959 dos variantes coupé más espaciales con carrocería cerrada de chapa de aluminio. No obstante, los ingenieros consiguieron mantener el peso de los coupés en sólo 555 kilogramos, manteniendo la misma velocidad máxima.

Los dos ŠKODA 1100 OHC de carrocería cerrada fueron destruidos en sendos accidentes durante su uso privado. Sin embargo, los expertos del taller de restauración del Museo ŠKODA están trabajando actualmente en la reconstrucción de uno de los ŠKODA 1100 OHC coupé utilizando los componentes supervivientes, incluidos el bastidor, el chasis y el motor.

Las versiones descapotables del coche de carreras siguen intactas. El modelo del Museo ŠKODA participa regularmente en eventos de coches clásicos en el país y en el extranjero. El segundo vehículo es propiedad de ŠKODA UK y se utiliza con fines promocionales, principalmente en el Reino Unido.

