



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 2

## ŠKODA SPIDER B5 (1972) y ŠKODA SPIDER II (1975): Los prototipos para circuitos

- › Los prototipos ŠKODA SPIDER B5 y ŠKODA SPIDER II se encontraban en la segunda mitad de los años 70 entre los coches más rápidos y exóticos de los circuitos de carreras en Checoslovaquia
- › El motor prototipo instalado de la serie Š 720 OHC tenía una potencia de hasta 180 CV
- › El ŠKODA SPIDER B5 es uno de los modelos más famosos de la colección del Museo ŠKODA
- › El ŠKODA SPIDER II fue el primer vehículo en llegar a la cima de la famosa montaña Ecce Homo, en la localidad de Šternberk, en menos de cuatro minutos

**Mladá Boleslav, 15 de octubre de 2021 –** En 1972, la Federación Internacional del Automóvil (FIA) fusionó las clases B5 y B6 en la B5 para vehículos con una capacidad máxima de motor de 3.000 c.c. En el campeonato checoslovaco, el límite de la capacidad del motor se cambió a 2.000 c.c., lo que llevó a la por entonces empresa estatal AZNP (conocida en ese momento como Automobilové závody, národní podnik; hoy en día ŠKODA) a empezar a desarrollar un biplaza descapotable para circuitos y para carreras de montaña.

Salvo por la distintiva carrocería de aluminio, que podía plegarse por la parte delantera y la trasera, los diseñadores utilizaron principalmente piezas modificadas del modelo ŠKODA 110 L para construir el ŠKODA SPIDER B5. El motor de cuatro cilindros con control de válvulas OHC era un prototipo del ŠKODA 720 y era capaz de producir 150 CV. La versión básica del mismo estaba pensada para nuevos modelos de ŠKODA inspirados en un diseño tradicional. El motor del SPIDER B5 estaba montado delante del eje trasero.

Solo se fabricó uno de estos coches de carreras, que se caracterizaba por sus dimensiones compactas con una longitud de 3.650 mm, una anchura de 1.700 mm y una altura de 850 mm. La carrocería y el motor se optimizaban continuamente. La cilindrada del motor Š 720 OHC aumentó de 1.5 litros a 1.6, y finalmente a 1.8. En la temporada final de 1975 también se introdujo un motor de 2.0 litros de cilindrada que, en función de la relación de transmisión global, podía alcanzar una velocidad máxima de 220 km/h. Al principio, los diseñadores equiparon el coche de carreras con una caja de cambios de cinco velocidades del Tatra 603, pero pronto la sustituyeron por una caja de cambios ŠKODA de desarrollo propio. Aparte de una columna de dirección que fue revisada, el sistema de dirección era idéntico al utilizado en el modelo de serie. Los frenos de serie modificados (frenos de disco sólo en la parte delantera) garantizaban la desaceleración necesaria. El eje de doble horquilla en la parte delantera y el eje de oscilación en la trasera se basaban en los componentes del ŠKODA 110. Sus muelles helicoidales y sus amortiguadores se diseñaron para un vehículo con un peso de solo 630 kg. Los neumáticos de competición Dunlop se montaron en unas llantas de aluminio de 13 pulgadas.

Su conducción y reacciones algo imprevisibles le valieron al SPIDER B5 el apodo de "Skokan", que significa "saltador" en checo. Su piloto habitual, Jaroslav Bobek, procedía de una famosa dinastía del automovilismo; su hermano mayor, Václav, había competido con éxito con coches ŠKODA desde finales de los años 40, y su hijo Václav Bobek Jr. compitió en carreras de montaña checoslovacas en 1975 y 1976 al volante del SPIDER B5, que finalmente pasó a formar parte de la exposición en el museo de la fábrica. Jaroslav Bobek cambió al modelo más moderno SPIDER II Tipo 733 con un motor de dos litros, y durante este período se caracterizó por sus numerosas victorias en circuitos y carreras de montaña, tanto en el país como en el extranjero, ganando dos campeonatos en 1972 y 1974.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 2

El ŠKODA SPIDER II debutó a mediados de la temporada de 1975. La carrocería tuvo que ser reconstruida, ya que originalmente se había construido de acuerdo con la normativa técnica para vehículos de hasta 2.000 c.c. en el Campeonato Europeo de Automóviles Deportivos. Los expertos en aerodinámica del fabricante de aviones Aero, entre otros, fueron contactados para llevar a cabo esta reconstrucción. A diferencia de su predecesor, el SPIDER B5, que tenía una plataforma estándar modificada, el SPIDER II se basaba en un chasis autoportante en la parte delantera. Se soldó por puntos a partir de una fina chapa de acero, y el entramado resultante soportaba el potente motor.

El motor de aluminio 720 de ŠKODA contaba con una distribución de válvulas OHC o DOHC, lubricación por cárter seco y podía producir hasta 180 CV. La transmisión FT200, los frenos Girling y los amortiguadores Koni fueron importados. La suspensión de las ruedas de 13 pulgadas con dobles trapecios en la parte delantera y una suspensión trasera multibrazo reflejaba la avanzada tecnología de los coches de carreras europeos de la época. Los neumáticos fueron suministrados por Goodyear. Con un peso en vacío de 585 kg, el SPIDER II alcanzaba una velocidad máxima de 200 a 240 km/h, dependiendo de la relación de transmisión, y aceleraba de 0 a 100 km/h en tan solo 4 segundos.

Jaroslav Bobek compitió en varias carreras en la temporada de 1975 con este prototipo, incluyendo la famosa subida del Ecce Homo en Šterberk, cerca de Olomouc. Allí se convirtió en el primer piloto que logró terminar la carrera en un tiempo inferior a cuatro minutos. El SPIDER II también terminó entre los primeros en otras carreras y consiguió varias victorias. La carrera del coche ŠKODA más rápido de todos los tiempos finalizó con un extraño accidente en la subida a la colina de Hlásná Třebáň. El victorioso Jaroslav Bobek cruzó la línea de meta y colisionó con otro coche que estaba dando marcha atrás en esa zona por razones desconocidas. Los pilotos resultaron ilesos, pero el chasis autoportante quedó tan dañado que el coche no pudo ser reparado en ese momento.

El ŠKODA SPIDER B5 es ahora uno de los modelos exhibidos más valiosos del Museo ŠKODA, y el ŠKODA SPIDER II se encuentra actualmente bajo proceso de restauración.

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

## Para más información:

Ondřej Láník

Patrocinios y Comunicación

T +420 734 298 184

[ondrej.lanik@skoda-auto.cz](mailto:ondrej.lanik@skoda-auto.cz)