



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 4

El ŠKODA 1100 OHC COUPÉ: un coche de carreras reconstruido minuciosamente

- › Entre 1959 y 1960 se construyeron dos ejemplares del 1100 OHC Coupé de ŠKODA
- › El perfeccionamiento del diseño aerodinámico del coupé y su menor peso (555 kg) demuestran el alto nivel de conocimientos técnicos del equipo ŠKODA
- › En el centro de construcción de prototipos de ŠKODA AUTO se ha trabajado combinando las técnicas de fabricación tradicionales con las tecnologías de vanguardia con el fin de reconstruir un vehículo acorde con la documentación histórica
- › El ŠKODA 1100 OHC Coupé (1959) complementa la versión descapotable del vehículo de 1957 en la colección del Museo ŠKODA.

Mladá Boleslav, 7 de febrero de 2022 –Con motivo del [120º aniversario de ŠKODA Motorsport](#), algunos trabajadores del Museo ŠKODA y del centro para la construcción de prototipos de ŠKODA AUTO colaboraron en un proyecto para reconstruir el coche de carreras ŠKODA 1100 OHC Coupé. Los equipos empezaron reacondicionando el bastidor, el chasis y el motor originales y reconstruyeron la carrocería basándose en la documentación histórica. Durante el proceso, usaron la tecnología más avanzada, así como técnicas tradicionales para la construcción de carrocerías.

El proceso de diseño del ŠKODA 1100 OHC (designación interna de tipo 968), destinado principalmente para las carreras de resistencia en circuito, empezó ya en la primavera de 1956. A finales de 1957, el primero de los dos ejemplares descapotables de plástico reforzado con fibra de vidrio (GRP) estaba listo. Este vehículo sigue siendo uno de los más destacados de la exposición del Museo ŠKODA en Mladá Boleslav. Compite regularmente en eventos nacionales e internacionales de automóviles clásicos. ŠKODA UK usa el segundo ejemplar 1100 OHC para fines publicitarios, principalmente en eventos locales en el Reino Unido.

Entre 1959 y 1960, los diseñadores continuaron trabajando en el proyecto 968 y crearon dos coupés ŠKODA 1100 OHC de carrocería cerrada. Se usaron componentes de eficacia probada de los modelos de producción de ŠKODA. Sin embargo, a diferencia de los modelos ŠKODA SPORT y SUPERSPORT, que se crearon a finales de la década de 1940, el vehículo ya no se basaba en un tubo central con horquillas para montar un motor OHV (válvulas en cabeza) en la parte delantera. En su lugar, el ŠKODA 1100 OHC Coupé aprovechó un ligero, pero rígido bastidor soldado a partir de tubos de paredes finas. La suspensión trapezoidal, formada por dos trapecios triangulares dispuestos uno encima del otro, se aplicó en las ruedas delanteras, mientras que en la parte trasera se instaló un eje de acoplamiento con brazos de arrastre.

El motor se situaba detrás del eje delantero y, junto con la unidad de montaje, compuesta por el diferencial del eje trasero y la caja de cambios de cinco velocidades, conseguía una distribución del peso casi ideal. La manejabilidad del dinámico coche de carreras era impresionante; el ŠKODA 1100 OHC Coupé estaba equipado con un motor atmosférico de cuatro cilindros en línea. El cilindro y el cárter estaban hechos de aluminio y se basaban en los del ŠKODA 440 'Spartak', al igual que el cigüeñal. Sin embargo, el coche de carreras superaba con creces la potencia del Spartak, que era de 40 CV (29,4 kW) a 4.200 rpm, gracias a sus cámaras de combustión optimizadas, su accionamiento de las válvulas OHC, una relación de compresión de 9,3:1, dos carburadores, un arranque por batería de



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 4

doble dinamo de Bosch, los magnetos Scintilla Vertex y muchas otras modificaciones. Su potencia era de 92 CV (67,7 kW) a 7.700 rpm, alcanzando unos impresionantes 85 CV por litro de cilindrada. En ráfagas cortas, podía alcanzar hasta 8.500 rpm. En función de la relación de transmisión general, que podía ajustarse según el circuito específico, el biplaza con carrocería de aluminio y un peso en vacío de solo 555 kg alcanzaba una velocidad máxima de unos 200 km/h. Los frenos de doble circuito garantizaban siempre una deceleración eficaz y, para reducir la masa no suspendida, los frenos de tambor traseros se montaban en el engranaje del diferencial.

La carrera deportiva de los dos coupés ŠKODA 1100 OHC duró de 1960 a 1962. En 1966, fueron vendidos a compradores privados cuando ya no se les permitió competir debido a los cambios en el reglamento técnico, que supuso el fin de la categoría de menos de 1.100 cm³. Posteriormente, ambos coupés quedaron destruidos en accidentes de tráfico. El propietario del primer vehículo sustituyó el motor del 1100 OHC por uno de cuatro cilindros de serie con distribución OHV procedente de un FELICIA. Los componentes que quedaron intactos después del accidente se usaron en la reconstrucción del vehículo. El motor original estuvo expuesto durante mucho tiempo en la escuela de formación profesional de Mladá Boleslav antes de que se instalara finalmente en el reconstruido 1100 OHC Coupé. El segundo coupé se incendió en un accidente. El conductor logró escapar del vehículo, pero la carrocería de aluminio quedó irremediablemente dañada. El desmontado eje trasero, único en su género, con una caja de cambios integrada, formaba parte de la colección del Museo Técnico Nacional de Praga antes de ser donado al Museo ŠKODA hace 25 años. El Museo ŠKODA adquirió el bastidor, que se había partido en tres partes, junto con el eje delantero completo y otras piezas que quedaron intactas proporcionadas por un coleccionista privado en 2014.

Una leyenda renacida

El ambicioso proyecto de restauración del vehículo no habría sido posible sin la participación de los expertos del Museo ŠKODA y su experiencia de trabajo en el ŠKODA 1100 OHC. La documentación técnica original también fue crucial para asegurar el éxito del proyecto. Casi todos los documentos se habían almacenado en el archivo de ŠKODA AUTO, incluyendo una explicación de cada sección de producción y un dibujo explicativo de la instalación de los conjuntos individuales. Los componentes mecánicos originales estaban muy poco desgastados, ya que el coche solo había participado en pocas carreras. La renovación del chasis completo, junto con un radiador, un depósito de combustible y otros elementos recientemente reconstruidos, se completó a finales de 2015.

Originalmente, el chasis del coche iba a ser expuesto en el Museo ŠKODA junto al vehículo descapotable. Sin embargo, se optó por reconstruir el coupé como un vehículo totalmente funcional.

La tarea más difícil fue reconstruir la carrocería de aluminio. El diseñador original fue el antiguo diseñador de fábrica Jaroslav Kindl. Los carpinteros de la época construyeron un modelo de madera acorde con sus documentos. Un grupo de obreros metalúrgicos forjaron los paneles de aluminio a mano, y posteriormente soldaron y fijaron las piezas individuales.

A lo largo del proceso de reconstrucción, el equipo del taller de restauración del Museo ŠKODA trabajó estrechamente con homólogos del centro para la construcción de prototipos de ŠKODA AUTO. Basándose en los escaneos de los dibujos 2D a escala 1:1, crearon una cuadrícula tridimensional, que después procesaron visualmente. Examinaron y corrigieron minuciosamente el aspecto de los distintos elementos, por ejemplo, en la parte delantera del vehículo y alrededor de las luces traseras. Compararon las fotografías históricas con los bocetos y el modelo 3D. Entonces, los expertos pudieron observar el vehículo desde todos los ángulos en el estudio virtual y realizar ajustes. Se crearon



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 3 de 4

modelos en miniatura, y posteriormente otros modelos de los bordes de la parte delantera y de la trasera de la carrocería a escala 1:1. Tras la valoración de los expertos, los ajustes necesarios y la aprobación final, los ingenieros de ŠKODA AUTO empezaron a trabajar en los tabiques, los pasos de rueda y otros elementos de la carrocería.

La carrocería se creó a partir de láminas de aluminio de 0,8 mm y 1 mm de grosor que se soldaron manualmente y se moldearon durante el proceso de reconstrucción. Originalmente, ambos coupés eran únicos, con un acabado anodizado. En la pista, sin embargo, este tratamiento superficial no demostró ninguna ventaja, por lo que ambos coches se pintaron de rojo a mediados de la temporada de 1962.

El laborioso proyecto para reconstruir completamente el vehículo requirió numerosos componentes menores que eran idénticos a los que se utilizaron en los vehículos de producción de la época. Los tiradores de las puertas exteriores del coupé, por ejemplo, eran las mismas que las del ŠKODA 1200 'Sedan', y algunos de los interruptores y la llave de contacto se usaban también en el ŠKODA 440 'Spartak' y en el OCTAVIA. El volante de tres radios acabado en plástico negro se adoptó del modelo ŠKODA POPULAR, el éxito de ventas de la época anterior a la guerra.

Para más información:

Ondřej Láník

Patrocinador y responsable
de Comunicación

T +420 734 298 184

ondrej.lanik@skoda-auto.cz