

90 aniversario de la familia de productos Škoda con chasis de túnel central

- › › En abril de 1933 debutó el Škoda 420, un modelo asequible con un enfoque moderno
- › › Un chasis muy ligero y rígido con suspensión independiente de las ruedas aumentó aún más el confort de marcha y la durabilidad de los coches Škoda.
- › › El concepto de innovación continua ha demostrado su eficacia en una amplia gama de modelos Škoda turismos, comerciales ligeros y todoterreno.
- › La exitosa saga terminó con el Škoda 1202 (1961-1973), pero se construyeron derivados de las pick-up turcas Škoda 1202 Kamyonet hasta 1980.

Mladá Boleslav, 11 de abril de 2023 – Hace 90 años, en abril de 1933, Škoda ideó la respuesta perfecta a la crisis económica mundial: el popular Škoda 420. Por primera vez, utilizó un bastidor de chasis de túnel central y suspensión de ruedas independiente, que se adelantaba a su tiempo y siguió siendo competitivo durante casi medio siglo gracias a las continuas innovaciones. El ligero y rígido "chasis de túnel central" de la estructura modular ha demostrado su eficacia en modelos Škoda de dos a ocho cilindros con tracción 4x2, 4x4 y 6x4. Entre ellos se encontraban los legendarios modelos Popular, Rapid, Superb, Octavia y Felicia. Hasta 1980, se utilizaron los probados chasis checos para la producción de las camionetas turcas Škoda 1202 Kamyonet.

Un triunfo frente a la crisis

El camino de Škoda hacia la posición de mayor fabricante y exportador checo de automóviles, que ocupa desde 1936 hasta nuestros días, comenzó ya en abril de 1929. La exitosa marca con tradición desde 1895 inició una eficiente producción en serie en una moderna fábrica de Mladá Boleslav. Al principio, salieron de la línea modelos del concepto clásico con un chasis acanalado y ejes rígidos; a partir de la primavera de 1930, el Škoda 422 de cuatro metros de largo, cuyo chasis completo pesaba unos 730 kg, constituyó la base de la gama.

Un año después, tras una estancia de ocho años en el extranjero, el experimentado ingeniero Josef Zubatý regresó a Checoslovaquia. A partir del verano de 1932 trabajó en la oficina praguense de Škoda en un concepto completamente nuevo de automóvil con un chasis de túnel central. Originalmente, se trataba de una viga de forma rectangular. En la parte delantera, el bastidor se bifurcaba para alojar el motor de forma flexible. Los semiejes traseros eran muy resistentes a las tensiones de las fuerzas gravitatorias, eliminando la debilidad de algunos competidores de entonces. En la parte delantera se utilizaba un eje rígido. El primer prototipo entró en servicio en septiembre de 1932, y la producción del Škoda 420 llegó a los clientes en abril de 1933. Fue entonces cuando la crisis económica mundial tocó fondo en Checoslovaquia.

La base de la extensa familia

El ingenioso concepto de chasis de túnel central aportó varias ventajas significativas a los clientes. El 420 pesaba unos 200 kg menos que su predecesor convencional, el Škoda 422, incluyendo la carrocería pesaba sólo unos 730 kg. Un chasis más duradero reducía las tensiones sobre la carrocería. Las ruedas traseras con suspensión independiente seguían mejor la superficie de la carretera que el eje rígido, lo que aumentaba notablemente el confort de conducción. En abril de 1934 comenzaron las ventas del sucesor, el legendario Škoda Popular. La viga rectangular dio paso finalmente a una columna tubular que protegía el eje de transmisión. Las cuatro ruedas ya contaban con suspensión independiente. El "chasis de túnel central" era muy variable por naturaleza, por lo que sólo durante la década de 1930 se utilizó en varios diseños de coches con distancias entre ejes que iban desde los 2,30 m del primer Popular hasta los 3,40 m del Superb 4000 de ocho cilindros, por no mencionar el Škoda 903 especial para uso militar con una configuración de tracción 6×4 y una distancia entre ejes de 2.470+920 mm.

El avanzado concepto del chasis ha demostrado su eficacia incluso en las condiciones de funcionamiento más exigentes, incluido el viaje del Škoda Rapid alrededor del mundo (1936) y las carreras especiales. A partir de 1952, estos chasis portaron la nueva carrocería totalmente metálica del Škoda 1200 Sedan, y siete años más tarde comenzaron sus andadura los legendarios modelos Škoda Octavia y Felicia. El último representante checo de esta exitosa familia fue el Škoda 1202 (1961-1973). Pero los chasis modificados del Octavia Super y el 1202 también se convirtieron en la base de varios productos locales, como el Trekka neozelandés (1966-1972), el Skopak pakistaní (1970-1971) o el pick-up turco Škoda 1202 Kamyonet (1971-1980). Desde 1964, la producción a gran escala de Škoda ha estado dominada por carrocerías autoportantes.

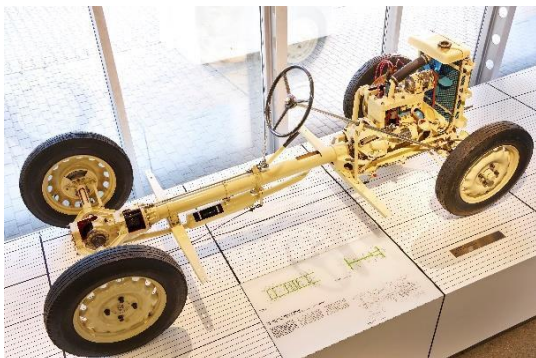
Contacto**Ondřej Láník**

Communication Sponsoring, Classic

T +420 734 298 184

ondrej.lanik@skoda-auto.cz

Imágenes para el comunicado de prensa:



**90 aniversario de la familia de productos
Škoda con chasis de túnel central**

La respuesta a la crisis económica mundial fue el Škoda 420 Standard en abril de 1933. El moderno concepto con un chasis de túnel central fue desarrollado por el ingeniero Josef Zubatý, también se demostraron sus excelentes características de funcionamiento en un viaje promocional por EE.UU.

Fuente: Škoda Auto



**90 aniversario de la familia de productos
Škoda con chasis de túnel central**

El Škoda 420 pesaba unos 200 kg menos que su predecesor convencional, el Škoda 422, incluyendo la carrocería pesaba sólo unos 730 kg. Un chasis más duradero redujo las tensiones sobre la carrocería. Las ruedas traseras con suspensión independiente seguían mejor la superficie de la carretera que el eje rígido, lo que aumentaba notablemente el confort de conducción.

Fuente: Škoda Auto



**90 aniversario de la familia de productos
Škoda con chasis de túnel central**

El chasis de túnel central era un elemento útil, que permitía construir una amplia gama de turismos, vehículos comerciales ligeros y todoterrenos con tracción 4x2, 4x4 - o 6x4, como este Škoda 903 (1936).



Fuente: Škoda Auto

90 aniversario de la familia de productos

Škoda con chasis de túnel central

El último representante checo del concepto introducido en abril de 1933 fue el Škoda 1202 (1961-1973). Sin embargo, su acreditado chasis constituyó la base de las pick-up turcas Škoda 1202 Kamyonet hasta 1980.

Fuente: Škoda Auto

ŠKODA AUTO

- › Está liderando la nueva década con éxito a través de la estrategia NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030
- › Aspira a convertirse en una de las cinco marcas que genera más ventas en Europa antes de 2030, con una atractiva gama de modelos en los segmentos de entrada y otros modelos electrónicos.
- › Se está convirtiendo en la principal marca europea en los mercados clave de crecimiento como la India y el Norte de África.
- › Ofrece actualmente a sus clientes doce modelos de turismos: los modelos FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA y SUPERB, así como los modelos KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ IV, ENYAQ COUPÉ IV, SLAVIA y KUSHAQ.
- › Vendió más de 731.000 vehículos a clientes de todo el mundo en 2022.
- › Forma parte del Grupo Volkswagen desde hace 30 años. El Grupo Volkswagen es uno de los fabricantes de vehículos más exitosos del mundo.
- › Fabrica y desarrolla de forma independiente no solo vehículos, sino también componentes como motores y transmisiones en asociación con el Grupo.
- › Opera en tres centros en la República Checa; adicionalmente con capacidad de producción en China, Eslovaquia y en la India, principalmente a través de asociaciones del Grupo, así como en Ucrania con un socio local.
- › Proporciona empleo a más de 45.000 personas a nivel mundial y está presente en más de 100 mercados.