

Škoda 1203: multifuncional e inmortal

- › **Un vehículo que ha acompañado desde la infancia a los ciudadanos de países del Este de Europa**
- › **A lo largo de su historia se han producido cerca de 160.000 unidades de sus diferentes variantes**
- › **El diseño se adaptó para su uso como ambulancias, autobuses, camiones o incluso coches fúnebres**

Mladá Boleslav – El Škoda 1203 salió a la carretera por primera vez hace 55 años. La producción en serie continuó durante casi medio siglo, tiempo en el que este vehículo se convirtió en una leyenda.

Con una capacidad de carga de 750 kg y espacio para hasta 5,2 m³ de carga, el Škoda 1203 se presentó al público por primera vez el 14 de septiembre de 1968, y su producción en serie comenzó en la planta de Škoda en Vrchlabí el 20 de noviembre de 1969. Gracias a la longevidad de su carrera y a las innumerables versiones de su característica carrocería con cabina, el Škoda 1203 fue un vehículo muy presente en la vida cotidiana de los ciudadanos checoslovacos, literalmente desde la cuna (variante ambulancia) hasta la tumba (variante coche fúnebre).

También circuló por Francia, Bélgica y Egipto, y en Turquía se transformó hasta quedar irreconocible como un robusto pick-up. El Škoda 1203 se vendía libremente en los mercados extranjeros. Si te preguntas por qué esto es tan importante, es porque en la economía nacional controlada centralmente de la antigua Checoslovaquia, sólo las empresas y organizaciones estatales o cooperativas podían encargar un nuevo Škoda 1203. Tenían que solicitarlo a la Comisión Estatal de Planificación, cuyos funcionarios evaluaban la legitimidad de la petición y asignaban lo que se conocía como un "vale de saldo". Solo entonces podía la organización pagar el precio de compra y recibir el vehículo. El Škoda 1203 sólo llegó a manos privadas como vehículo de segunda mano.

Lento pero seguro

Las economías controladas centralmente son inflexibles y lentas, por lo que el desarrollo del vehículo duró finalmente doce años. A pesar de todas las dificultades, Škoda completó con éxito su proyecto con el nombre en clave original Š 979. En la primavera de 1956, cuando los desarrolladores de Vrchlabí se pusieron manos a la obra, la carrocería autoportante de un solo espacio era un concepto progresista incluso para los estándares mundiales. El diseño de la

carrocería prescindía del tradicional bastidor del chasis y del compartimento separado para el motor, que perjudicaban el aprovechamiento del espacio interior. El resultado fue un vehículo extraordinariamente espacioso y ligero. En la categoría de utilitarios, la suspensión independiente a las cuatro ruedas del Škoda 1203, que mejoraba el confort de conducción en las carreteras a menudo en mal estado de la época, aún hoy no es tan habitual.

Los constructores diseñaron unas formas biónicas de elegancia atemporal, una carrocería redondeada y abundante acristalamiento. El primer prototipo salió a la carretera en septiembre de 1956. Pero Škoda carecía de los fondos de inversión necesarios para introducir la nueva tecnología de carrocerías autoportantes, por lo que Škoda ofreció a los clientes un nuevo modelo Š 1202 utilizando por el momento un diseño más tradicional, mientras seguía perfeccionando la forma del futuro Š 1203.

Como parte del proceso de unificación, en el futuro modelo se aplicaron varios componentes probados del modelo 1202 antes mencionado, incluido el motor de gasolina OHV de cuatro cilindros, 1.221 cc, 49 CV (39 kW). El vehículo tenía el mismo salpicadero y pilotos traseros que el por entonces nuevo Škoda 1000 MB.

Camiones de plataforma y ambulancias

El primero en llegar a los clientes en 1969 fue la variante compacta furgón de 12 toneladas, que pesaba sólo 1.170 kg pero tenía unas dimensiones exteriores de 4.520 × 1.800 × 1.900 mm. Tenía una satisfactoria velocidad máxima de 90 km/h, y a 60 km/h constantes consumía 11 litros de gasolina cada 100 km.

Pronto se fabricó un minibús, al que siguieron otras variantes, desde camiones de plataforma plana hasta diversas versiones de montaje, pasando por ambulancias y coches fúnebres. También se fabricaron algunas unidades de una variante de camión de plataforma extendida, que el equipo de fábrica utilizó para transportar coches de carreras. En las carreteras de los países del bloque del Este, el principal competidor de los vehículos de mercancías era el Barkas B 1000 de Alemania del Este con el motor de tres cilindros y dos tiempos utilizado en los turismos Wartburg. Otros rivales eran los polacos Żuk y Nysa, propulsados por arcaicos motores de cuatro cilindros derivados de los GAZ M20 Pobeda soviéticos de la posguerra.

Entre 1968 y 1981 se construyeron en Vrchlabí un total de 69.727 Škoda 1203, tras lo cual la producción final se trasladó a Eslovaquia, concretamente a la Fábrica de Automóviles de Trnava (TAZ), donde muchos componentes llevaban años fabricándose.

Su vida posterior

El Škoda 1203 fue objeto de continuas modernizaciones. Para su 20º aniversario (1988), el vehículo recibió un motor más grande y potente, de 1.433 cc y 57 CV (42 kW). La nueva caja de cambios de cinco velocidades redujo las revoluciones del motor a regímenes más altos y, por tanto, también su emisión de ruidos y su consumo de combustible. Los frenos de doble circuito contribuyeron a mejorar la seguridad, pequeños ajustes refrescaron el diseño de la carrocería y, en la década de 1990, apareció bajo el capó un motor diésel de cuatro cilindros y 1,9 litros de bajo consumo de Volkswagen. El TAZ se privatizó después de 1989, pero la producción del popular modelo continuó con su nombre original. A partir de 1993, empezó a ofrecerse como TAZ 1500. Tres años más tarde se añadió la mencionada versión diésel con la denominación TAZ 1.9D, y la versión clásica de gasolina, ahora con inyección de combustible, pasó a llamarse TAZ 1.5i ("i" de "inyección").

Cualquiera que buscara el versátil y asequible 1203 aún podía encargarlo dos décadas después. Desde abril de 1973 hasta agosto de 1999 se fabricaron en Trnava unos 89.000 vehículos de todas las versiones. El viaje de producción del vehículo cerró entonces el círculo cuando el testigo pasó -aunque sólo en forma de pedidos individuales y montaje a partir de piezas- a una empresa más pequeña de la ciudad checa de Žacléř, a sólo unos 16 kilómetros de la planta original de Vrchlabí.

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 eléctricos.
- › Se está convirtiendo en la principal marca europea en los mercados clave de crecimiento como la India, el Norte de África, Vietnam y la ASEAN.
- › Ofrece actualmente a sus clientes doce modelos de turismo: los modelos FABIA, SCALA, OCTAVIA y SUPERB, así como los modelos KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ, ENYAQ COUPÉ, 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 sistemas de baterías MEB, 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 40.000 personas a nivel mundial y está presente en más de 100 mercados.