



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# INFORMACJA PRASOWA

Strona 1 z 3

## ŠKODA 1100 OHC: Historia kultowego modelu wyścigowego

**ŠKODA 1100 OHC, czyli kultowy model wyścigowy z końca lat 50., za sprawą innowacyjnych rozwiązań technicznych był jednym z najnowocześniejszych aut tego typu. Dzięki zastosowaniu nowoczesnego układu napędowego, niezależnego zawieszenia kół czy lekkiej karoserii z dodatkiem włókna szklanego model odniósł natychmiastowy sukces już w dniu premiery.**

Prace nad wyścigowym modelem ŠKODA 1100 OHC wkroczyły w finałową fazę pod koniec 1957 roku. Pojazd miał być przeznaczony do długodystansowych wyścigów. Początkowo zbudowano dwa modele z odkrytym nadwoziem, a w 1959 roku powstały dwa samochody typu coupé. Czerwony kabriolet jest teraz częścią kolekcji Muzeum ŠKODY w Mlada Boleslav.

### Innowacyjne rozwiązania techniczne

Produkcja dwuosobowych aut sportowych rozpoczęła się wiosną 1956 roku. Jej cel był jasny: za kierownicą pojazdu miał zasiąść kierowca wyścigowy, a pierwszy samochód tego typu z fabryki ŠKODY – wyjechać w 24-godzinny wyścig Le Mans. Model 1100 OHC został oparty na ramie rurowej, wykonanej z zespawanych ze sobą cienkościennych rur stalowych. Właśnie to odróżniało modele ŠKODA SPORT i SUPERSPORT od poprzedników – wykorzystywały zmodyfikowaną wersję wytrzymałego podwozia z modelu ŠKODA 1101. W celu osiągnięcia jak najlepszej obsługi, ładunek został równomiernie rozłożony na obie osie. Sprzęgło, pięciobiegowa skrzynia biegów oraz skrzynia rozdzielcza zostały zainstalowane z tyłu, gdzie tworzyły spójną jednostkę montażową.

Układ napędowy w ŠKODZIE 1100 OHC to montowany wzdłużnie czterocylindrowy silnik rzędowy z podwójnym zapłonem i dwa wałki rozrządu znajdujące się w głowicy cylindrów. Dzięki objętości 1089 cm<sup>3</sup> wytworzył on imponującą jak na tamte czasy moc 68 kW (92 km) przy 7700 obr./min (maksymalna prędkość wynosiła 8500 obr./min). Pierwotnie silnik był napędzany wysokooktanowym paliwem lotniczym, które wlewano do dwóch bliźniaczych gaźników czeskosłowackiej marki Jikov, a później włoskiego producenta WEBER.

Bardzo ważną rolę odegrało również niezależne zawieszenie kół. Z przodu zamontowano trapezoidalną oś wahacza, a tylne koła, oddalone od siebie o 2200 mm zamontowano na osi wahadłowej z wahaczami wleczonymi. Układ kierowniczy był zarówno precyzyjny, jak i





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# INFORMACJA PRASOWA

Strona 2 z 3

bezpośredni. Trójramienną kierownicę można było zdjąć, aby ułatwić wsiadanie do pojazdu. Kolejnym nowoczesnym elementem było zawieszenie drążka skrętnego 15-calowych kół szprychowych produkowanych przez firmę Borrani.

Dzięki zastosowaniu tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym GRP o długości 3880 mm, szerokości 1430 mm i wysokości 964 mm samochód wyścigowy ważył zaledwie 583 kilogramy. To pozwoliło modelowi 1100 OHC na osiągnięcie konkurencyjnego przyspieszenia i maksymalnej prędkości wahającej się od 190 do 200 km/h. Przyczynił się do tego również niski opór powietrza nad karoserią zaprojektowaną przez Jaroslava Kindla.

Połączenie praktyki i elegancji znalazło odzwierciedlenie w dwóch składanych reflektorach pierwszego wariantu modelu, które później musiały zostać zastąpione jeszcze bardziej praktycznym rozwiązaniem dla samochodu wyścigowego. Drugi model miał dwa stałe reflektory montowane pod aerodynamicznymi szklanymi osłonami.

## Natychmiastowy sukces

Premiera ŠKODY 1100 OHC okazała się ogromnym sukcesem. Pod koniec czerwca 1958, na miejskim torze w Mladá Boleslav, doświadczony kierowca Miroslav Fousek wygrał wyścig. Kierowcy rajdowi Václav Bobek Sen., Václav Čížkovský, Josef Vidner i Jaroslav Bobek również zasiedli za kierownicą tego modelu w kolejnych latach.

Kierowcy ŠKODY odnosili sukcesy na imprezach motosportowych nie tylko w kraju, ale również za granicą, mimo że ŠKODA 1100 OHC mogła konkurować tylko z krajami komunistycznymi, ze względu na trudną sytuację polityczną w Czechach pod koniec lat 50. i 60. XX wieku. Plany wzięcia udziału w 24-godzinnym wyścigu Le Mans nie doszły jednak do skutku.

Po dwóch modelach z otwartą karoserią GRP, które były produkowane na przełomie 1957 i 1958 roku, pojawiły się dwa bardziej przestronne warianty coupé z zamkniętym nadwoziem z blachy aluminium. Mimo to inżynierom udało się utrzymać w tych autach wagę 555 kg przy jednoczesnym zachowaniu prędkości maksymalnej.

Modele wyścigowych samochodów z otwartym nadwoziem nadal pozostają w dobrym stanie. Egzemplarz z Muzeum ŠKODY regularnie bierze udział w krajowych i zagranicznych imprezach poświęconych klasyce motoryzacji. Drugi samochód należy do ŠKODY UK i jest używany w celach promocyjnych głównie na terenie Wielkiej Brytanii.





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# INFORMACJA PRASOWA

Strona 3 z 3

## Dodatkowych informacji udziela:

Klaudyna Gorzan, Kierownik ds. PR ŠKODA

M +48 690 406 218

[klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl](mailto:klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl)

Tomasz Pyzałka, Specjalista ds. komunikacji w zespole ŠKODA

M +48 690 406 279

[tomasz.pyzalka@skoda-auto.pl](mailto:tomasz.pyzalka@skoda-auto.pl)

## Multimedia:



**ŠKODA**

[Pobierz](#)

Źródło: ŠKODA AUTO

## ŠKODA AUTO

> Jest jednym z najdłużej działających producentów pojazdów na świecie. Firma została założona w 1895 roku. Obecnie oferuje modele: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ (KAMIQ w Chinach) i SUPERB.

> W 2018 roku dostarczyła ponad 1,25 miliona pojazdów Klientom na całym świecie. Od 1991 należy do Volkswagen Group. ŠKODA AUTO produkuje i rozwija pojazdy, a także komponenty i silniki.





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# INFORMACJA PRASOWA

Strona 4 z 3

> ŠKODA AUTO działa w trzech lokalizacjach w Republice Czeskiej, produkuje w Chinach, Rosji, Słowacji, Algierii i Indiach, głównie poprzez spółki Grupy Volkswagen, a także na Ukrainie i w Kazachstanie za pośrednictwem lokalnych partnerów.

> ŠKODA AUTO zatrudnia ponad 39 000 osób na całym świecie i działa na ponad 100 rynkach.

