



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 1 od 4

ŠKODA 1100 OHC COUPÉ: SIJA STARIM SJAJEM

- › Napravljena su samo dva trkačka automobila ŠKODA 1100 OHC Coupé iz 1959. godine, a nijedna nije ostala u svom potpuno izvornom stanju. Ali, automobil se sada vraća na put, zahvaljujući profesionalcima u ŠKODA muzeja i ŠKODA Centru za izradu prototipa.

Beograd, 8. februar 2022 – Razvoj trkačkih automobila ŠKODA 1100 OHC započeo je u Mladá Boleslav u proleće 1956. Prvi par automobila s otvorenim krovom sledila su dva coupé modela na prelazu iz 1959. u 1960. Eskalacija Hladnog rata značila je da ova dva automobila nikada se nisu usudila da izađu izvan granica tadašnje Čehoslovačke. Ali to nije bio kraj nevoljama.

Čak se i domaća karijera ovog elegantnog i okretnog automobila s neopterećenom masom od samo 555 kg prerano završila. Promene u tehničkim propisima i opšti pad u kategoriji trka do 1.100 ccm uticale su na njegovu propast. Kao što je bilo uobičajeno u to vreme, dva automobila su prodana privatnim kupcima 1966. godine, što je rezultiralo da su dva coupé modela modifikovana za korišćenje na putevima – a doživeli su i sličnu sudbinu.

Sudari nisu prepreka!

Prvi vlasnik upravo obnovljenog modela bio je Hanuš Hrabánek, otac Michala Hrabáneka, sadašnjeg direktora ŠKODA Motorsporta. Hrabánek stariji zamenio je OHC motor 1100 s praktičnijim OHV četvorocilindričnim iz FELICIA kabriolet modela. Izvađeni trkački motor izložen je na Škoda akademiji u Mladá Boleslav. Drugi vlasnik udario je svojim coupéom u stub u podvožnjaku autoputa u blizini Mladá Boleslav. Vozač je srećom pobjegao iz olupine kroz rupu na zadnjem staklu, a automobil se zapalio.

Slupani automobil je rastavljen. Zadnja osovina s menjačem i razdelnikom pripala je Nacionalnom tehničkom muzeju u Pragu, od kog ju je ŠKODA Muzej nabavio pre 15 godina. Šasija automobila – okvir s prednjom osovinom, kočnice, papučice i drugi sitni delovi – preživela je u češkoj privatnoj kolekciji, odakle ju je 2014. kupio ŠKODA Muzej. Mehaničke komponente bile su relativno malo istrošene, jer je automobil u svojoj kratkoj karijeri učestvovao samo na pet trka.

„Drugi od dva proizvedena ŠKODA 1100 OHC Coupéa bio je naš porodični automobil dve godine“, kaže Michal Velebný, koordinator restauratorske radionice ŠKODA Muzeja. „Moj otac, Dušan Velebný, kasnije rukovodilac test radionice, kupio je ovaj jedinstveni automobil 1966. godine, ali je tada već bio opremljen trkačkim 1300 OHV motorom iz serije modela OCTAVIA. Kako je naša porodica rasla, coupé je morao ustupiti mesto praktičnijem porodičnom automobilu, ŠKODA 1000 MB.“ Spomenimo da se kasnije ovaj coupé takođe slupao – i to više puta. Nekoliko neoriginalnih karoserija različitih dizajna je potom uzastopno montirano na njegov okvir, a automobil je, između ostalih avantura, učestvovao u brdskim trkama. Sačuvan je u nepotpunom obliku u češkoj privatnoj kolekciji.

Zajednički napor

Jedan ključni korak na dugom putu do restauracije automobila dogodio se kada su stručnjaci iz restauratorske radionice ŠKODA Muzeja udružili snage sa profesionalcima iz ŠKODA centra za izradu prototipa, čiji je službeni naziv EGV sektor. Znanje stečeno restauracijom otvorene verzije

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 2 od 4

ŠKODA 1100 OHC i njenom primenom na vintage trkačkim događajima bilo je vrlo korisno. Gotovo sva originalna tehnička dokumentacija za kabriolet i coupé verzije, uključujući sve dijagrame preseka i crteže koji prikazuju konstrukciju pojedinih grupa, sačuvana je u ŠKODA arhivi.

Do kraja 2015. restauratori su već dovršili šasiju s novoizrađenim hladnjakom, rezervoarom goriva i ostalim elementima, a temeljno su obnovljeni i motor i menjač.

Dobro je što su restauratori mogli da pretraže police u muzejskoj radionici u potrazi za nizom manjih komponenti koje trkački model deli sa serijskim ŠKODA automobilima tog vremena. Na primer, spoljašnje kvake na vratima kupea odgovaraju modelu ŠKODA 1200 „Sedan“; neki od prekidača i razvodne kutije dokazali su svoju vrednost u modelima ŠKODA 440 „Spartak“ i OCTAVIA; trokraki volan prekriven crnom plastikom upućuje na predratni ŠKODA POPULAR bestseller – a mogli bismo nabrojati još mnogo takvih delova.

Od dva kovana panela do 3D

Najtvrdi orah bila je rekonstrukcija aluminijumske karoserije koju je krajem 1950-ih osmislio Jaroslav Kindl, ŠKODA dizajner. Tada su stolari izradili drvenu maketu na osnovu Kindlovih crteža, a tim razbijača ploča je potom ručno otkovao aluminijumske ploče prema maketi. Svaki je primenio svoju inventivnost i ukus, pa je leva polovina karoserije bila nešto drugačija po obliku od desne, a primer je zaobljivanje ivica branika.

To je bila glavobolja: kako bi ujedinili automobil i izmenili oblike ili proporcije koji ne izgledaju prirodno kada se crtež pretvori u 3D ili se razlikuju od forme o kojoj svedoče fotografije preživelog modela? Znatan deo posla prebačen je u ŠKODA centar za izradu prototipa. Ipak, napravili su coupé.

Skeniranjem crteža u razmeri 1:1 nastala je mreža 3D krivulja prekrivenih površinama. Proveravanje i ispravljanje oblika pojedinih elemenata, poput zadnjih svetala, trajalo je nekoliko desetina sati. Stručnjaci iz ŠKODA Muzeja dali su niz saveta i komentara, sučeljavajući sačuvane fotografije s nacrtanom dokumentacijom i 3D modelom izrađenim pomoću CAD (Computer-Aided Design) tehnologije.

U virtuelnom studiju, coupé se mogao posmatrati iz svih mogućih uglova kako bi se saznalo koja su prilagođavanja potrebna. Zatim su stvoreni modeli za sledeću fazu provere oblika: prvo jednostavniji bez poluprečnika, zatim precizniji crveni. Sledili su modeli prednjeg i zadnjeg dela karoserije u razmeri 1:1. Nakon što su spoljašnji oblici karoserije dobili definitivan pečat odobrenja, ŠKODA inženjeri dizajnirali su pregrade, lukove točkova i druge elemente skrivene od pogleda, opet tako da svi odgovaraju originalnoj dokumentaciji.

Boja originala

Telo je izrađeno od aluminijumskog lima debljine 0,8 mm i 1,0 mm. Otkovani su u oblik, zavareni i zakivani ručno, baš kao i pre više od 60 godina. Jedino što je preostalo je bilo određivanje boje karoserije. Oba coupéa su izvorno bila plava, a njihovi su se tvorci odlučili za eloksirani aluminijum na čiju su ugraviranu površinu elektrolizom naneli boju. Međutim, na područjima pod posebnim opterećenjem, kao što su zakovice i prednji deo automobila, završna obrada nije bila jako izdržljiva. Restauratori su poštovali istorijski razvoj: kao što svedoče preživele fotografije iz tog perioda, sredinom 1962. oba su kupea bila crvene boje.

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 3 od 4

Zahtevan proces profesionalne restauracije trkačkog automobila kada je samo njegova šasija ostala netaknuta ne bi bio moguć bez kombinovanog iskustva osoblja ŠKODA muzeja i stručnjaka za izradu prototipa. Iako su koristili tehnike i moderne tehnologije primenjene u konstrukciji ŠKODA automobila u 21. veku, pokušali su da usvoje misaone procese svojih prethodnika. Pokušali su da novorođeni ŠKODA 1100 OHC Coupé učine što vernijim izvornom obliku, savladavajući poteškoće uzrokovane nizom promena, sudara i kasnijom sudbinom spašenih komponenti. A rezultat je impresivan.

„Moglo bi se reći da se jedinstveni ŠKODA 1100 OHC Coupé vratio u svoje rodno mesto. Osoblje ŠKODA muzeja i naš tim iz EGV sektora uspeali su da spoje tradicionalne metode s današnjom naprednom tehnologijom, digitalizujući istorijske crteže iz ŠKODA arhive i iskoristivši dostupnu fotodokumentaciju iz tog perioda. Zatim smo napravili virtuelni model i na osnovu toga izradili nekoliko 3D modela. Inače, modifikacije oblika tela trajale su desetine sati. Prava rekonstrukcija karoserije automobila već je bila u toku u radionicama za izradu prototipova. Naši prethodnici napravili su originalne trkačke automobile u jednoj od ovih radionica, na lokaciji Česany u Mlada Boleslav, 1959. godine,“ zaključio je stručnjak za izradu ŠKODA prototipova, Martin Kadlec.

ŠKODA 1100 OHC

Par otvorenih spider-a s karoserijom od stakloplastike razvijenih od 1956. godine doživeo je bolju sudbinu od dva ŠKODA 1100 OHC Coupéa. Oba spider-a su preživela: prvi je jedna od glavnih atrakcija u ŠKODA Muzeju u Mlada Boleslav, dok drugi koristi ŠKODA UK za promociju češkog brenda automobila.

Trkački automobil ŠKODA 1100 OHC debitovao je u nedelju 29. juna 1958. na trci pod nazivom Mladá Boleslav Circuit. ŠKODA 1100 OHC s otvorenim krovom, tip 968, razvijen je za trke izdržljivosti na stazama.

ŠKODA 1100 OHC Coupé (1959.) - tehničke specifikacije

Za razliku od ranijih tipova ŠKODA SPORT i SUPERSPORT, 110 OHC Coupé nije izgrađen na okviru šasije usvojenom - iako s modifikacijama - iz masovne proizvodnje. Automobil se temelji na laganom, ali čvrstom okviru. Prednji točkovi spojeni su sa trapezom sastavljenim od parova međusobno postavljenih trouglastih krakova, sa efektnim osovinskim sistemom prikolice i kraka na zadnjoj strani. Umesto snopova opruga koji su se koristili na tadašnjim serijskim ŠKODA modelima, dizajneri su se odlučili za uštedu prostora i lakše torzijske šipke.

Postavljanjem motora iza prednje osovine i petostepenog menjača iza zadnje „osovine“ postignuta je povoljna raspodela težine, s 48 posto težine na pogonskim točkovima kada je automobil bio prazan i gotovo idealnih 50,3 procenata ravnoteže sa vozačem od 75 kg.

Tehnički napredan i takođe vizuelno privlačan pogonski agregat – motor od 1100 CC s prirodnom ventilacijom ispod niskog prednjeg poklopca motora – takođe je vredan pažnje. Svoj aluminijumski blok i kućište deli s klasičnim Š 440 „Spartak“ od 40 konjskih snaga, ali dve bregaste osovine u glavi, koje pokreće pouzdan zupčanik sa sopstvenim krugom za podmazivanje, pomažu da se više nego udvostruči izlazna snaga. Modifikovane komore za sagorevanje povećavaju razmeru

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 4 od 4

kompresije na 9,3:1, a neke od zanimljivih karakteristika koje poboljšavaju i sagorevanje mešavine goriva i operativnu pouzdanost uključuju dva međusobno nezavisna sistema paljenja - nemački Bosch dinamo i švajcarski Scintilla Vertex.

Pružajući maksimalnu snagu od 92 KS (67,7 kW) pri 7.700 o/min i sposoban da izdrži do 8.500 o/min u kratkim intervalima, sistem hlađenja motora je dimenzioniran za trkačke staze. Na osnovu fiksnog stepena prenosa, koji je modifikovan kako bi ponudio raspon od 3,73-5,25:1 kako bi odgovarao karakteru trkačkih staza tog vremena, automobil s otvorenim krovom mogao je da postigne brzinu do 200 km/h.

Više informacija:

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/