

Újra régi fényében pompázik ez a Škoda versenyautó

Létrehozás: 02/19/2022 - 16:08

Szerző: Melano

 [1]

A Škoda Motorsport 120 éves évfordulójának alkalmából a Škoda Múzeum és a Škoda Auto Prototípus Központ dolgozóinak együttműködésében valósult meg a projekt, amely a Škoda 1100 OHC Coupé versenyautó újjáépítését célozta meg.

A csapatok az eredeti váz, futómű és motor helyreállításával kezdték a munkát és a történeti dokumentumok alapján állították helyre a karosszériát. A folyamat során a karosszériagyártás hagyományos technikáit és a legmodernebb technológiát ötvözték a szakemberek.

A Škoda 1100 OHC – amelyet eredetileg megbízhatósági pályaversenyekre szántak és a 968-as belső kódot kapta – tervezése 1956 tavaszán kezdődött. 1957 végére elkészült a két példány közül az első nyitott, üvegszál erősítésű műanyag (GRP) karosszériával szerelt jármű. Ez az autó jelenleg is az egyik legkiemelkedőbb darabja a Mladá Boleslav-i Škoda Múzeum kiállításának illetve rendszeresen részt vesz nemzeti és nemzetközi veterán autós eseményeken. A másik 1100 OHC modellt a Škoda UK használja, leginkább reklámcélokra és az egyesült királyságbeli helyi eseményeken. 1959/1960-ban a formatervezők tovább dolgoztak a 968-as projekten és megalkottak két zárt karosszériás Škoda 1100 OHC kupét, amelyhez a Škoda sorozatgyártású modelljeinek kipróbált és tesztelt alkatrészeit használták fel. Azonban az 1940-es évek végén létrehozott Škoda Sport és Supersport modellekkel ellentétben a jármű alapja nem egy központi csőváz volt villákkal az előre szerelt alulvezérelt, felülszeleplelt (OHV) motor számára. Ehelyett a Škoda 1100 OHC Coupé kihasználta a könnyű, mégis merev, vékony falú csövekből hegesztett rácsváz előnyeit.

A motor az első tengely mögött kapott helyet és a hátsó tengely differenciálműjével az ötfokozatú sebességváltó alkotta egységgel együtt ez egy közel ideális súlyelosztást eredményezett. A dinamikus versenyautó kezelhetősége kiemelkedő volt, a Škoda 1100 OHC Coupé hajtásáról egy soros négyhengeres szívómotor gondoskodott. A hengerek és a forgattyúsház alumíniumból készültek, amelyek a Škoda 440 Spartak modellből származtak, akárcsak a forgattyús tengely. Azonban a versenyautó jelentősen meghaladta a Spartak – 4 200-as percnkénti fordulatszámnál produkált - 40 lóerős (29,4 kW) teljesítményét, köszönhetően az optimalizált égéstérnek, az OHC szeleplevezérlésnek, a 9,3:1 sűrítési aránynak, a két karburátornak, a Bosch által kifejlesztett kettős dinamó akkumulátor gyújtásnak, a Scintilla Vertex gyújtómágnak és számos további módosításnak. Teljesítménye 7 700 percnkénti fordulatszámon 92 lóerő (67,7 kW) volt, és egy liternyi hengerűrtartalomra tekintélyes, 85 lóerős teljesítmény jutott. Rövidebb időtartamra akár a 8 500 percnkénti fordulatszámot is elérhette a motor. Az áttételezéstől függően – amely az adott versenypálya sajátosságaihoz volt igazítható – a kétülékes modell alumínium karosszériájával és a mindössze 555 kilogrammos önsúlyával elérhette a 200 km/órás legnagyobb sebességet. A kétkörös fékrendszer pedig mindig gondoskodott a hatékony fékezőrőről, a rugózatlan tömeg csökkentésére pedig a hátsó fékdobokat a differenciálműre szerelték.

Video of Unikátna superšportová Škoda 1100 OHC

A két Škoda 1100 OHC kupé versenykarrierje 1960-tól 1962-ig tartott. 1966-ban – amikor a műszaki szabályrendszer változásai miatt már nem indulhattak versenyeken – magánszemélyeknek értékesítették őket, amely hozzájárult ahhoz, hogy végül az 1 100 cm³ alatti kategória megszűnjön. Ezt követően mindkét kupét közúti balesetben törték darabokra. Az első jármű esetében, amelynek használható alkatrészeit az újjáépítéshez alkalmazták, a tulajdonos az 1100 OHC motorját egy Felicia modell sorozatgyártású négyhengeres OHV erőforrásával helyettesítette. Az eredeti motor hosszú ideig Mladá Boleslav szakiskolájában volt kiállítva, mielőtt végleges helyét elfoglalta volna az újjáépített 1100 OHC Coupé modellben. A második kupé kiégett egy balesetben. A vezetőnek ugyan sikerült kijutnia a járműből, de az alumínium karosszéria helyrehozhatatlanul megsérült. A műszaki szempontból egyedülálló hátsó tengelyt és az abba integrált váltót kisserelték és a Prágai Nemzeti Technikai Múzeum gyűjteményét gazdagította mielőtt a Škoda Múzeumnak adományozták 25 évvel ezelőtt.

A Škoda Múzeum 2014-ben egy magángyűjtőtől megvásárolta a három részre vágott rácsvázat, a teljes első tengelyt és több más, használható alkatrészt.

Egy legenda újjászületése

A nagyratörő terv, amely a jármű újjáépítését tűzte ki célul, nem jöhetett volna létre a Škoda Múzeum szakemberei illetve a nyitott karosszériás Škoda 1100 OHC modellnél szerzett tapasztalataik nélkül. Az eredeti műszaki dokumentáció megléte szintén kulcsfontosságú volt a projekt sikeréhez. A Škoda AUTO archívumában szinte minden dokumentumot megőriztek, többek között az egyes gyártási szakaszok leírását és egy részletes rajzot a különálló egységek beépítéséről. Az eredeti mechanikus alkatrészek minimálisan használódtak el, hiszen az autó csupán néhány versenyen vett részt. A teljes futómű felújítása – újjáépített hűtővel, üzemanyagtartállyal és egyéb komponensekkel – már 2015 végére elkészült.

Eredetileg úgy volt, hogy az autó futóművét a Škoda Múzeumban a nyitott karosszériás modell mellett állítják ki. Azonban az a döntés született, hogy a kupét működő járművé építik inkább újjá. A legnagyobb kihívást az alumínium karosszéria újjáépítése jelentette. Eredetileg Jaroslav Kindl, a gyár korábbi formatervezőjének munkáját dicséri a formaterv, az ő dokumentumaiból tudjuk, hogy annak idején fából készítették el a modellt, majd lakatosok egy csapata dolgozott azon, hogy az alumínium paneleket ezen a modellen kézzel kikalapálják és ezután a további részeket hozzászegecselték vagy összehegesztették azzal.

Az újjáépítés során a Škoda Múzeum restauráló csapata szoros együttműködésben dolgozott a Škoda Auto Prototípus Központjának kollégáival. A beszkenelt 1:1 arányú kétdimenziós rajzok alapján egy háromdimenziós háló készült, amelyen vizuális utómunkákat végeztek. Az egyes elemek formáját körültekintően elemezték és javították, például a jármű orr részénél és a hátsó lámpák körül. Korabeli fényképeket hasonlítottak össze a vázlatokkal és a háromdimenziós modellel. Ezek alapján a szakemberek virtuális stúdiójukban minden oldalról és szögből megvizsgálhatták az autót és módosíthatták a kapott képet. Miniatur modellek készültek, majd az autó első illetve hátsó karosszériaelemeit modellezték le 1:1 arányban. A szakértői jóváhagyás, a szükséges módosítások illetve a végső megerősítés után a Škoda Auto mérnökei a válaszfalakon, kerékjáratokon és egyéb karosszériaelemeken kezdtek dolgozni.

A karosszéria 0,8 és 1 mm vastag alumínium lemezekből készült, amelyeket kézzel hegesztettek és formáztak az újjáépítés során. Eredetileg mindkét kupé egyedi, eloxált bevonatot kapott, azonban a versenypályán ennek a felületkezelésnek semmi előnyét nem tapasztalták, így mindkét autót pirosra

fényezték az 1962-es szezon közepén.

A jármű teljes újjáépítését célzó, alaposan kidolgozott projekthez számos olyan kisebb alkatrészre is szükség volt, amelyek megegyeztek az akkori sorozatgyártásba kerülő járművek alkatrészeivel. Például a kupé külső kilincse ugyanaz volt, mint a Škoda 1200 Sedan modellnél használt darab, a kapcsolók egy része és a gyújtászár pedig megegyezett a Škoda 440 Spartak és az OCTAVIA modelleknel alkalmazott alkatrészekkel. A fekete műanyagbevonatú háromküllős kormánykerék a háború előtti időszak legkeresettebb modellje, a Škoda Popular hagyatéka volt.

Tags:

[Škoda](#) [2]

[Csehország](#) [3]

[autó történet](#) [4]

[retro](#) [5]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/ujra_regi_fenyeben_pompazik_ez_a_skoda_versenyauto

Hivatkozások

[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/skoda_1100_ohc_coupe.jpg

[2] <https://www.melano.hu/tags/skoda>

[3] <https://www.melano.hu/tags/csehország>

[4] https://www.melano.hu/tags/auto_tortenet

[5] <https://www.melano.hu/tags/retro>