



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 1 sur 3

Cela s'est passé voici 70 ans : la seule participation de ŠKODA aux célèbres 24 Heures du Mans

- › Cette ŠKODA Sport spécialement mise au point pour la course disposait d'une carrosserie légère en aluminium et reposait sur le populaire modèle de série 1101/1102 « Tudor »
- › Václav Bobek et Jaroslav Netušil se sont battus pour la première place dans leur catégorie jusqu'à ce qu'un incident mineur entraîne l'abandon de la voiture après 13 heures de course
- › Le retour de la ŠKODA Sport sur le Circuit des 24 Heures est programmé pour l'an prochain : Le Mans Classic 2020 a été reporté en raison de la pandémie du coronavirus

En 1950, ŠKODA AUTO a vécu un moment très spécial dans son histoire : la seule apparition de ŠKODA à la célèbre course des 24 Heures du Mans.

Après la Deuxième Guerre mondiale, ŠKODA lançait une nouvelle famille de modèles : la 1101/1102 « Tudor » était équipée d'un moteur 4 cylindres de 1 089 cm³ et rencontra rapidement le succès dans de nombreux pays européens, mais aussi sur d'autres continents. Avec leur conception robuste et un design moderne pour l'époque, ces modèles démontrèrent amplement leur remarquable fiabilité dans les rallyes et les épreuves de longue haleine sur circuit. En 1948, ils remportaient ainsi les quatre catégories du Rajd Polski, une épreuve longue de 2 649 kilomètres à laquelle participait ŠKODA avec ses propres voitures. Lors du Rallye Montevideo – Melo – Montevideo en Amérique du Sud, une épreuve disputée sur un terrain très difficile, les ŠKODA s'offraient les première et deuxième places.

La « Tudor », qui doit son nom à l'expression anglaise « two-door », a également fait montre de ses aptitudes sur les circuits traditionnels. Lors des 24 Heures de Spa-Francorchamps en Belgique, les trois berlines à 4 places dotées d'une carrosserie fermée alignées par ŠKODA ont chacune couvert 1 972 kilomètres, terminant cette épreuve d'endurance aux trois premières places de leur catégorie de cylindrée. Afin de mettre en exergue leur prestation, les trois voitures tchèques effectuèrent leurs ravitaillements ensemble et franchirent la ligne d'arrivée en formation. Cette performance incita ŠKODA à envisager des projets encore plus ambitieux.

Pour la saison 1949, le constructeur tchèque développa une variante spéciale pour la compétition basée sur la Tudor, la ŠKODA Sport. Ce modèle biplace cabriolet disposait d'un empattement raccourci de 400 millimètres et d'une carrosserie dite ponton plate en aluminium léger. Cette monture a fait ses débuts au Grand Prix de Tchécoslovaquie à Brno. Mais la marque s'était déjà fixé un autre objectif : Le Mans et ses célèbres 24 Heures, disputées dans le département de la Sarthe en France. Le samedi 24 juin 1950, l'équipe d'usine ŠKODA concrétisait enfin cette ambition : la version évoluée de la 1101 Sport était rangée en épi devant le muret des stands du Circuit des 24 Heures, un tracé de 13,65 kilomètres. Pour le départ de la course à 16h00, comme c'était encore fréquent à l'époque, les pilotes s'alignaient de l'autre côté de la piste avant de la traverser en courant au signal de départ, bondir dans leur voiture, démarrer le moteur et s'élancer à l'assaut de la piste. Cette pratique a été abolie en 1970 pour des raisons de sécurité.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 2 sur 3

Václav Bobek et Jaroslav Netušil étaient les pilotes alignés par ŠKODA. Affichant un poids de seulement 600 kg, leur monture disposait d'un empattement spécialement rallongé pour atteindre 2 150 millimètres. Cet empattement spécifique pour Le Mans garantissait une meilleure stabilité directionnelle. Des prises d'air en forme de croissant étaient intégrées juste à côté des phares, dirigeant l'air frais vers les freins à tambour des roues avant. Deux phares additionnels permettaient aux pilotes de bénéficier d'une meilleure visibilité dans l'obscurité. Pour le reste, la technologie utilisée reposait en grande partie sur celle de la Tudor de série, avec par exemple le système électrique PAL de 12 V et des pneus à carcasse diagonale de Barum. Le moteur 4 cylindres d'origine de 1 089 cm³ refroidi par eau logé sous le capot surbaissé disposait notamment d'un taux de compression légèrement augmenté de 8,6:1 et d'un carburateur Solex 40 UAIP. Ce moteur pouvait ainsi développer une puissance de 50 ch (37 kW) à 5 200 tr/min, soit une augmentation de plus de 50 % par rapport au moteur de série de 32 ch. Avec le carburant utilisé d'ordinaire en compétition à l'époque (un mélange d'essence, d'éthanol et d'acétone), la ŠKODA Sport pouvait atteindre en pointe la vitesse de 140 km/h avec une consommation de seulement 12 litres aux 100 kilomètres. Avec le réservoir plein ainsi que les outils et les pièces de rechange, qui étaient les seuls à pouvoir être utilisés lors d'un arrêt aux stands, cette ŠKODA Sport affichait un poids en ordre de marche de 700 kilos.

Jaroslav Netušil et Václav Bobek, débutant tous les deux au Mans, n'épargnèrent pas leurs efforts. À une vitesse moyenne de 126 km/h, ils se hissèrent rapidement à la deuxième place de la catégorie 1 100 cm³, qui comptait 11 voitures sur le total de 60 participants. Au classement spécifique de l'indice de performance, très répandu à l'époque, l'équipage occupait même le cinquième rang. Mais à l'aube, après 13 heures de course acharnée sur cette piste très rapide, la n° 44 devait renoncer lors de son 115^e tour. Un souci technique éliminait la ŠKODA Sport : la bague de fixation d'un maneton de vilebrequin avait cédé et il s'avérait impossible de réparer sur place.

Cette course fut pour ŠKODA la seule participation au Mans de l'histoire de la marque. Les années suivantes, les modèles spéciaux de la marque n'étaient plus en mesure de prendre part aux 24 Heures en raison de la situation politique difficile.

Cette ŠKODA Sport, qui fait aujourd'hui partie d'une collection privée en République tchèque et a été entièrement restaurée, aurait dû reprendre la piste devant une foule de spectateurs début juillet, afin de célébrer le 70^e anniversaire de sa participation au Mans ainsi que les 125 ans de ŠKODA. Mais Le Mans Classic, événement organisé tous les deux ans depuis 2002 et réservé aux voitures de course historiques ayant pris part à la classique de l'endurance avant 1979, a dû être reporté à 2021 en raison de la pandémie de COVID-19.

Plus d'informations:

Catherine Van Geel

PR Manager

T. : 02/233 78 48

M.: 0495 584 190

catherine.van.geel@dieteren.be

www.skoda-press.be



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 3 sur 3

ŠKODA AUTO

- › is this year celebrating 125 years since the company was founded during the pioneering era of the automobile in 1895, making it one of the longest-established car manufacturers in the world.
- › currently offers its customers nine passenger-car series: the CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ, as well as the KAMIQ and the SUPERB.
- › delivered 1.24 million vehicles to customers around the world in 2019.
- › has belonged to Volkswagen Group since 1991. The Volkswagen Group is one of the most successful vehicle manufacturers in the world. In association with the Group, ŠKODA AUTO independently develops and manufactures vehicles, as well as components such as engines and transmissions.
- › operates at three locations in the Czech Republic; manufactures in China, Russia, Slovakia, Algeria and India mainly through Group partnerships, as well as in Ukraine and Kazakhstan with local partners.
- › employs over 42,000 people globally and is active in more than 100 markets.
- › is pressing ahead with the transformation from a traditional car manufacturer to the 'Simply Clever company for the best mobility solutions' as part of the ŠKODA 2025 Strategy.