90e anniversaire de la famille de produits Škoda à châssis poutre en acier

- **Avril 1933 marquait les débuts de la Škoda 420, un modèle abordable au concept progressiste**
- **Un châssis très léger et rigide avec une suspension à roues indépendantes a encore amélioré le confort de conduite et la durabilité des voitures Škoda**
- **Le concept soumis à des innovations continues s'est imposé dans une large gamme de modèles de véhicules de tourisme, de véhicules utilitaires légers et de véhicules tout-terrain Škoda**
- **Sa carrière fructueuse s'est achevée avec la Škoda 1202 (1961-1973), mais des dérivés du pick-up turc Š 1202 Kamyonet ont été construits jusqu'en 1980**

Mladá Boleslav/Kortenberg, 11 avril 2023 – Il y a 90 ans, en avril 1933, Škoda apportait la réponse parfaite à la crise économique mondiale : la 420, une voiture populaire et progressiste. Pour la première fois, elle recourait à un concept de châssis poutre et de suspension à roues indépendantes, qui était en avance sur son temps et est resté compétitif pendant près d'un demi-siècle grâce à des innovations constantes. Le châssis poutre, cette « colonne vertébrale en acier », léger et rigide de la construction modulaire s'est imposé dans les voitures Škoda de deux à huit cylindres à transmission 4×2, 4×4 et 6×4. Parmi elles, les légendaires Popular, Rapid, Superb, Octavia et Felicia. Jusqu'en 1980, ces châssis tchèques éprouvés ont été utilisés pour la production des pick-up turcs Škoda 1202 Kamyonet.

Un atout contre la crise

Le parcours de Škoda jusqu'au statut de plus grand constructeur et exportateur de voitures tchèque, qu'elle a occupé de 1936 à aujourd'hui, a commencé dès avril 1929. À cette époque, la marque à succès, dont la tradition remonte à 1895, a lancé une efficace production à la chaîne dans une usine moderne à Mladá Boleslav. Dans un premier temps, des modèles au concept classique avec un cadre de châssis en échelle et des essieux rigides sortaient de la chaîne de production. Puis, à partir du printemps 1930, la Škoda 422 de quatre mètres de long, dont le châssis complet pesait environ 730 kg, constitua la base de la gamme.

Un an plus tard, après avoir travaillé huit ans à l'étranger, le designer expérimenté Josef Zubatý revint en Tchécoslovaquie. Dès l'été 1932, il s'est penché, dans les bureaux de Škoda à Prague, sur un tout nouveau concept de voitures dotées d'un châssis à colonne vertébrale longitudinale. À l'origine, il s'agissait d'une poutre de section rectangulaire. À l'avant, le cadre se divisait en fourches pour accueillir le moteur de manière flexible. Les demi-essieux moteurs à l'arrière étaient très résistants aux contraintes des forces gravitationnelles, ce qui éliminait

From details to story: skoda-storyboard.com
For the latest news, follow us on Twitter: @skodaautonews

la faiblesse dont souffraient certains concurrents de l'époque. À l'avant, un essieu rigide était utilisé. Le premier prototype a été mis en service en septembre 1932, et la version de série de la Škoda 420 a été proposée aux clients en avril 1933. C'est à cette période que la crise économique mondiale atteignait son point culminant en Tchécoslovaquie.

Les fondations de la famille élargie

L'ingénieux concept de châssis poutre a été synonyme de plusieurs avantages significatifs pour les clients. La 420 pesait environ 200 kg de moins que son prédécesseur traditionnel, la Škoda 422, et la carrosserie ne pesait qu'environ 730 kg. Son châssis plus durable a permis de réduire les contraintes exercées sur la carrosserie. Les roues arrière à suspension indépendante épousaient mieux la surface de la route que l'essieu rigide, ce qui augmentait sensiblement le confort de conduite. En avril 1934 débutaient les ventes de son successeur, la légendaire Škoda Popular. La poutre rectangulaire cédait finalement la place à une poutre tubulaire abritant l'arbre de transmission. Les quatre roues étaient alors déjà dotées d'une suspension indépendante. La « colonne vertébrale en acier » offrait par nature beaucoup de flexibilité, et c'est pourquoi, rien qu'au cours des années 1930, elle a été utilisée dans diverses configurations sur des voitures dont l'empattement allait de 2,30 m pour la première Popular à 3,40 m pour la Superb 4000 à huit cylindres, sans oublier la Škoda 903 spéciale pour l'armée, avec une configuration de transmission 6×4 et un empattement de 2470+920 mm.

Le concept avant-gardiste du châssis a fait ses preuves même dans les conditions d'utilisation les plus exigeantes, notamment lors du voyage autour du monde de la Škoda Rapid (1936) et sur les spéciales de course. À partir de 1952, ces châssis ont supporté la nouvelle carrosserie entièrement métallique de la Škoda 1200 Berline, et sept ans plus tard, c'était au tour des illustres modèles Škoda Octavia et Felicia de commencer leur carrière. La Škoda 1202 (1961-1973) a été la dernière représentante tchèque de cette famille élargie à succès. Mais les châssis modifiés de l'Octavia Super et de la 1202 ont également servi de base à plusieurs produits régionaux, qu'il s'agisse de la Trekka néo-zélandaise (1966-1972), de la Skopak pakistanaise (1970-1971) ou du pick-up turc Škoda 1202 Kamyonet (1971-1980). Depuis 1964, la production à grande échelle de Škoda est dominée par des carrosseries autoportantes sans châssis poutre.

Further information:
Liana Picard
PR Manager
M.: 0473 45 48 77
liana.picard@dieteren.be
www.skoda-press.be

Škoda Auto

- is successfully steering through the new decade with the Next Level – Škoda Strategy 2030.
- aims to be one of the five best-selling brands in Europe by 2030 with an attractive line-up in the entry-level segments and additional e-models.
- is emerging as the leading European brand in important growth markets such as India or North Africa.
- currently offers its customers twelve passenger-car series: the Fabia, Rapid, Scala, Octavia and Superb as well as the Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq iV, Enyaq Coupé iV, Slavia and Kushaq.
- delivered over 731,000 vehicles to customers around the world in 2022.
- has been a member of the Volkswagen Group for 30 years. The Volkswagen Group is one of the most successful vehicle manufacturers in the world.
- independently manufactures and develops not only vehicles but also components such as engines and transmissions in association with the Group.
- operates at three sites in the Czech Republic; has additional production capacity in China, Russia, Slovakia and India primarily through Group partnerships, as well as in Ukraine with a local partner.
- employs 45,000 people globally and is active in over 100 markets.