

Škoda Hispano-Suiza : la renaissance d'un joyau de la Première République

- › La génération de Škoda Hispano-Suiza, construite entre 1926 et 1930, figurait parmi les voitures les plus avancées de la Première République tchécoslovaque
- › La production sous licence a commencé le 10 novembre 1924, la première pièce fabriquée ayant été livrée au président T. G. Masaryk le 10 mai 1926
- › Les châssis mobiles de Pilsen ont été complétés par des carrosseries conçues individuellement et produites à Mladá Boleslav
- › Le musée Škoda a présenté une Škoda Hispano-Suiza de 1928 récemment restaurée au salon Techno Classica à Essen (12 au 16 avril 2023)

Mladá Boleslav/Kortenberg, 12 avril 2023 – La série limitée Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS figurait, à l'échelle mondiale, parmi les voitures les plus avancées de son époque. Le prestige du véhicule sous licence a été renforcé par l'accent mis par Škoda sur la qualité des matériaux et de la fabrication. Le moteur six cylindres de 6,6 litres développant 100 ch (74 kW) à 1600 tr/min permettait à cette voiture de deux tonnes et de cinq mètres de long d'atteindre une vitesse de plus de 120 km/h. L'exemplaire d'exposition de 1928 du musée Škoda, restauré de manière professionnelle, a été présenté pour la première fois au salon Techno Classica qui se déroulait du 12 au 16 avril à Essen.

Avec le huit cylindres en ligne Laurin & Klement FF, le constructeur automobile de Mladá Boleslav s'est hissé parmi le summum de l'automobile dès 1907. À partir de 1924, le modèle phare était la L&K 450, un six cylindres de cinq litres à calage des soupape silencieux. Un incendie dévastateur frappant le constructeur automobile peu de temps après précipita les négociations dès 1924 pour trouver un partenaire stratégique solide, un rôle que l'entreprise d'ingénierie et d'armement Škoda, basée à Pilsen, pris en 1925. Le département automobile local de l'entreprise avait produit principalement des véhicules militaires spéciaux à partir de 1919, avant d'ajouter en 1924 des véhicules utilitaires sous licence : les locomotives Tilling-Stevens essence-électriques et les locomotives à vapeur Sentinel.

Dès le 10 novembre 1924, Karel Loevenstein, alors directeur général de Škoda Pilsen, décida de lancer la production sous licence de la voiture de luxe Hispano-Suiza H6B. Škoda Pilsen produisait déjà les moteurs d'avion de cette société, dont les usines étaient situées en France et en Espagne (d'où Hispano) et qui était dirigée par un designer en chef suisse (Suiza). La voiture se caractérisait par un châssis en échelle rigide et un empattement généreux de 3 690 mm.

Il convient de souligner que le moteur à essence à arbre à cames en tête était doté de six chemises de cylindre en fonte intégrées dans un bloc en aluminium. Indépendamment du coût, le vilebrequin, doté de sept paliers, était usiné à partir d'une pièce forgée de 350 kg pour un élément fini de 45 kg.

Le moteur, soigneusement équilibré, développait 100 ch (74 kW) à 1600 tr/min et 135 ch (99 kW) à 3000 tr/min pendant une courte période. D'une masse d'environ deux tonnes, d'une hauteur de plus de deux mètres et d'une longueur de plus de cinq mètres, le colosse dépassait les 120 km/h. La consommation moyenne de 20 à 25 litres aux 100 km était tout à fait acceptable pour l'époque et les freins mécaniques étaient extrêmement fiables. De plus, le servofrein progressif utilisait l'énergie cinétique du véhicule. À la mi-septembre 1926, la direction d'Hispano-Suiza entreprit une comparaison de sa version avec la voiture Škoda sous licence et constata que la production tchèque était supérieure à bien des égards, notamment au niveau la précision des changements de vitesse et de la direction.

L'usine de Pilsen ne disposant pas de son propre atelier de carrosserie, les châssis complets de plus de la moitié des 100 unités ont été assemblés par l'usine de Mladá Boleslav. Les autres unités ont été fabriquées dans des entreprises indépendantes telles que Aero, Brožík, J. O. Jech, Petera (l'actuelle usine Škoda Auto de Vrchlabí), Pokorný & Beiwl ou Uhlík. Un tiers des voitures produites ont été exportées vers la Turquie et l'Argentine, en plus des pays européens. Le certificat de livraison du premier de ces véhicules porte la date du 10 mai 1926. Cette b spéciale a servi au président Tomáš Garrigue Masaryk pendant près de dix ans.

Seule une poignée de Škoda Hispano-Suiza ont survécu jusqu'à aujourd'hui. Parmi les plus attrayantes, celle qui est exposée au musée Škoda. Le châssis porte le numéro de série 469 et le véhicule est équipé du moteur n° 1181. Elle a été achevée à Pilsen le 4 mai 1928. Le célèbre carrossier pragois J. O. Jech, installé à Prague, près du Théâtre national dans la rue Karolína Světlá, a remis la voiture complète à la florissante Association des Raffineries de sucre tchécoslovaques le 22 septembre 1928. Son président, Robert Mandelík (1875-1946), industriel, financier et maire de Ratboř près de Kolín, a utilisé la Škoda Hispano-Suiza jusqu'au milieu des années 1930. Comme il était d'usage à l'époque, des châssis robustes plus anciens, dotés de moteurs puissants permettant des vitesses élevées, ont été adaptés à des véhicules destinés à lutter contre les incendies, en l'occurrence pendant la Seconde Guerre mondiale pour la brigade de Katowice près de Strakonice. Dans les années 1970, la voiture a été achetée par un collectionneur slovaque. Le propriétaire suivant, originaire de Prague cette fois, a entamé en 1995 une rénovation exigeante qui a duré dix ans. Le célèbre artiste Václav Zapadlík a conçu une création dans le style de J. O. Jech sur le châssis d'origine avec la partie avant originale de la carrosserie. Par la suite, la voiture a changé deux fois de propriétaire et a intégré les collections du musée Škoda en 2010.

En août 2019, un projet de restauration rigoureux a débuté. L'objectif était de restaurer la voiture de manière cohérente et de lui rendre sa forme d'origine en se basant sur une recherche approfondie de documents d'archives. Des défauts majeurs ont été découverts sur le moteur et d'autres composants et les réparations mal réalisées entreprises par le passé ont été corrigées. Cerise sur le gâteau, les plaques d'immatriculation de la Première République Č-26.960 ont été fidèlement reproduites. La Škoda Hispano-Suiza restaurée de manière professionnelle a été présentée au public lors du salon Techno Classica des 12 au 16 avril 2023 à Essen.

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.