



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 1/3

## 70 vuotta sitten ŠKODA starttasi ainoan kertansa Le Mansin 24 tunnin kisaan

- › Sarjatuotantomalliin 1101/1102 Tudor perustuneessa erikoisrakenteisessa ŠKODA Sport -kilpa-autossa oli erittäin kevyt alumiinikori
- › Václav Bobek ja Jaroslav Netušil kisasivat autoluokkansa kärkipaikasta, kunnes pienen pieni vika aiheutti keskeytyksen 13 tunnin ajon jälkeen
- › ŠKODA Sport -auton paluu 24 tunnin kisan radalle on suunniteltu ensi vuodeksi: tämänvuotinen klassikkoautojen Le Mans Classic -tapahtuma siirrettiin koronaviruspandemian vuoksi

**Mladá Boleslav 24. kesäkuuta 2020. Vuosi 1950 on kirjoitettu ŠKODA AUTON historiaan poikkeuksellisen tapahtuman vuotena: ŠKODA osallistui ainoan kertansa maailmankuuluun Le Mansin 24 tunnin kilpailuun.**

Toisen maailmansodan jälkeen ŠKODA oli ehtinyt esitellä uuden automallisarjan: 1101/1102 'Tudor' -automalleissa oli 1089 cm<sup>3</sup>:n nelisyylinterinen moottori. Tudor-mallit saavuttivat nopeasti hyvän suosion monissa Euroopan maissa ja myös valtamerien takaisilla markkinoilla. Nämä aikanaan tekniikaltaan vankat ja modernit autot osoittivat luotettavuutensa monissa ralleissa ja pitkänmatkan ratakisoissa. Esimerkiksi vuonna 1948 niillä ajettiin 2649 kilometrin mittaisessa Raid Polski -rallissa luokkavoittoon jokaisessa neljässä luokassa. Tuo ralli oli ensimmäinen, johon ŠKODA osallistui tehdaskalustolla. Suorastaan seikkailumaastoissa ajatus Etelä-Amerikan Montevideon rallissa (Melo – Montevideo) Škodan autot ottivat kaksoisvoiton.

Englannin kielen kaksiovisuutta tarkoittavasta two-door sanasta nimensä saaneet Tudor-mallit näyttivät vahvuutensa myös perinteisillä kilparadoilla. Belgian Spa-Francorchamps'n radalla ajettuun 24 tunnin kisaan osallistui kolme umpikorista nelipaikkaista Škodaa. Autot kestivät 1972 kilometrin kisamatkan ja ottivat kolmoisvoiton omassa iskuilavuusluokassaan. Vahvan menestysensä korostuksena tšekkiläiskolmikko tuli varikolle yhtä aikaa ja ajoi maaliin muodostelmassa. Menestys valoi uskoa tehdä vieläkin kunnianhimoisempia suunnitelmia.

Vuoden 1949 kautta varten ŠKODA kehitti Tudor-mallista erikoisrakenteisen ratakisaversio ŠKODA Sport. Kaksipaikkaisen avoauton akseliväli oli 400 millimetriä lyhyempi, ja poikkeuksellisen matala kori tehtiin alumiinista. Auton ensimmäinen kisa oli Brnossa ajettu Tšekkoslovakian Grand Prix. Škodan tähtäimessä oli kuitenkin toinen tavoite: Le Mans, jo silloin maailmankuulu 24 tunnin kisa Sarthen departementissa Ranskassa. Lauantaina, kesäkuun 24. päivänä 1950, Škodan tehdastiimi oli tavoitteessaan. Edelleenkehitetty versio 1101 Sport odotti viistosti varikkomuurin vieressä, valmiina lähtöön 13,65 kilometrin mittaiselle 24 tunnin kisan radalle Le Mansissa. Startti oli kello 16.00, mikä tuohon aikaan oli yleinen aloitusaika. Kuljettajat järjestäytyivät autoja vastapäätä radan toiselle puolelle, josta he juoksivat autoilleen, hyppäsivät niihin, käynnistivät moottorit ja kiihdyttivät matkaan. Turvallisuuden vuoksi tästä starttitavasta luovuttiin vasta vuonna 1970.

Václav Bobek ja Jaroslav Netušil vuorottelivat ŠKODA-kilpurin ratissa. Heidän 600 kiloa kevyen kisa-autonsa akseliväli pidennettiin Le Mansia varten 2150 millimetriin, mikä paransi auton suunta-vakautta, ja ajovaloyksiköiden viereen asennettiin sirpinmuotoiset ilmanotto-tilät. Ne ohjasivat jäähdetysilmaa etupyörien rumpujarruihin. Kisan yön pimeisiin tunteihin saatiin enemmän valoa kahdella lisävalolla. Muutoin kisa-auton tekniikka perustui varsin pitkälle sarjatuotantaiseen Tudor-malliin, josta olivat peräisin esimerkiksi PAL:n valmistama 12 voltin sähköjärjestelmä ja Barumin ristikudosrenkaat. Kisa-auton moottori oli samanlainen kuin aiemmissakin kisoissa. Matalan konepellin alta löytyi siis iskuilavuudeltaan 1089 cm<sup>3</sup>:n vesijäähdytteinen nelisyylinterinen moottori, jonka



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 2/3

puristussuhde oli 8,6:1 ja jossa seoksenmuodostuksesta vastasi Solex 40 UAIP -kaasutin. Moottorin suurin teho oli 50 hv (37 kW) kierrosluvulla 5200/min. Tehoa oli yli puolet enemmän kuin sarjatuotantomallissa (32 hv). Siihen aikaan yleisellä kisapolttoaineella, joka oli bensiinin, etanolin ja asetonin seos, ŠKODA Sport ylsi huippunopeuteen 140 km/h kuluttaen vain 12 litraa sadalla kilometrillä. Täyteen tankattuna sekä vain varikolla käytettäväksi sallittujen työkalujen ja varaosien kanssa auton kisapaino oli 700 kg.

Le Mansin ensikertalaiset Jaroslav Netušil ja Václav Bobek tekivät hienosti parhaansa. Keskinopeudella 126 km/h he taistelivat kaikkiaan 60 auton kisassa toiselle sijalle 1100-kuutioisten luokassa, jossa osallistujia oli 11. Tuohon aikaan yleisesti käytetyllä tehokerroinpainotuksella kaksikko nousi kokonaistilanteessa viidenneksi. Aamuhämärässä, kun kisa oli ajettu 13 tuntia, auto numero 44 jäi radan varteen kierroksella 115. Tekninen vika pakotti ŠKODA Sportin keskeyttämään: kierto- kangenkaulan lukitus petti, eikä vikaa voitu korjata paikanpäällä.

ŠKODA ei ole osallistunut Le Mansin kisaan toista kertaa. Ensiesiintymistä seuranneina vuosina poliittisesti vaikean tilanteen vuoksi Škodan erikoismalleilla ei enää voitu osallistua Ranskan 24 tunnin kisaan.

Alkuperäinen ŠKODA Sport on nykyään tšekkiläisen keräilijän yksityiskokoelmassa. Auto on täysin entisöity, ja sen oli määrä palata radalle yleisön eteen nyt heinäkuun alussa, kun vietetään Škodan Le Mans -debyyttin 70-vuotisjuhlia ja Škodan 125-vuotisjuhlavuotta. Vuodesta 2002 alkaen joka toinen vuosi järjestetty, ennen vuotta 1979 kestävyysratakisojen klassikossa ajaneiden kilpa-autojen Le Mans Classic -tapahtuma on koronaviruspandemian vuoksi siirretty vuoteen 2021.

## Lisätietoja:

Kari Aalo  
Viestintäpäällikkö  
+358 10 436 2112  
kari.aalo(at)skoda.fi

## ŠKODA Mediasivut

[skoda-storyboard.com](https://skoda-storyboard.com)

<https://news.cision.com/fi/skoda>

[skoda.fi](https://skoda.fi)

[skodamagazine.fi](https://skodamagazine.fi)

## Lataa ŠKODA Media app



Seuraa meitä! #Skoda #SkodaSuomi



Facebook



YouTube



Instagram



Follow @skodaautonews

ŠKODA Auton mediasivut: [skoda-storyboard.com](https://skoda-storyboard.com)

ŠKODA-maahantuojan lehdistösivut: [www.skoda.fi](https://www.skoda.fi) ; <https://news.cision.com/fi/skoda>

FROM DETAILS TO STORY  
[skoda-storyboard.com](https://skoda-storyboard.com)

125

ŠKODA AUTO  
YEARS



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 3/3

## ŠKODA AUTO

- › Viettää tänä vuonna 125-vuotisjuhlia; perustettu autoilun pioneeriaikaan vuonna 1895, yksi maailman vanhimmista autonvalmistajista.
- › Valmistaa tällä hetkellä yhdeksää automallia: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA ja SUPERB sekä KAMIQ, KAROQ ja KODIAQ.
- › Valmisti vuonna 2019 yli 1,24 miljoonaa autoa.
- › On ollut osa Volkswagen-konsernia vuodesta 1991. Volkswagen-konserni on yksi maailman suurimmista autonvalmistajista. Autojen lisäksi ŠKODA AUTO kehittää ja valmistaa autojen komponentteja sekä moottoreita ja vaihteistoja.
- › Valmistaa autoja kolmessa tehtaassa Tšekin tasavallassa; tuotantoa on myös Kiinassa, Venäjällä, Slovakiassa ja Intiassa pääasiassa konserniyhteistyössä sekä Ukrainassa ja Kazakstanissa paikallisten yhteistyökumppaneiden kanssa.
- › Työllistää yli 42 000 ihmistä eri puolilla maailmaa ja toimii yli 100 maassa.
- › Kehittyminen perinteisestä autonvalmistajasta Simply Clever -autonvalmistajaksi on tärkeä osa ŠKODA 2025 -strategiaa.

## ŠKODA Suomessa

- › Vuonna 2019 Suomessa rekisteröitiin 11 501 uutta ŠKODA-henkilöautoa. ŠKODA saavutti sillä henkilöautorekisteröintitilastoissa sijan kolme, markkinaosuus yli kymmenen prosenttia; 10,2 %.
- › ŠKODA oli yritysaurekisteröinneissä sijalla yksi, markkinaosuus 17 %
  - › OCTAVIA oli Suomen suosituin yritysauto 2019
  - › Yritysautojen kymmenen kärjessä kolme ŠKODA-mallia
- › OCTAVIA oli vuonna 2019 Škodan myydyin automalli, jota rekisteröitiin 5 601 kappaletta, ja sen osuus koko Suomen automyynnistä oli 5 %.
- › ŠKODA-kaasuautomalliston osuus yli 50 % koko Suomen kaasumarkkinasta 2019