



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# Information Presse

Page 1/4

## ŠKODA 1100 OHC Coupé : une voiture de course unique minutieusement reconstituée



- Deux exemplaires de la ŠKODA 1100 OHC Coupé ont été construits entre 1959 et 1960
- Les deux véhicules d'origine ont été endommagés lors de d'accidents
- Poursuite du développement du design profilé du coupé et réduction du poids (555 kg), témoignage du haut niveau d'expertise technique de l'équipe ŠKODA
- Les techniques de fabrication traditionnelles ont été combinées aux technologies de pointe au Centre de prototypes de ŠKODA AUTO pour reconstituer le véhicule conformément à ses origines
- La ŠKODA 1100 OHC Coupé vient compléter la collection du musée ŠKODA aux côtés de la barquette de 1957

Mladá Boleslav, 7 février 2022 - Pour marquer le 120<sup>ème</sup> anniversaire de ŠKODA Motorsport, des employés du Musée ŠKODA et du Centre des prototypes de ŠKODA AUTO ont collaboré afin de reconstruire la ŠKODA 1100 OHC Coupé. Les équipes ont commencé par remettre en état le cadre, le châssis et le moteur d'origine et ont reconstruit la carrosserie conformément à la documentation historique. Pour ce faire, elles ont utilisé des technologies de pointe ainsi que des techniques traditionnelles de construction de la carrosserie.

Le développement de la ŠKODA 1100 OHC (désignation interne type 968), qui était principalement destinée aux courses d'endurance sur circuit, a commencé dès le printemps 1956. Fin 1957, le premier des deux exemplaires à carrosserie ouverte en PRV (Polyester Renforcé de fibres de Verre) était terminé. Ce véhicule figure toujours parmi les stars de l'exposition du musée ŠKODA de Mladá Boleslav. Il participe régulièrement à des compétitions nationales et internationales de voitures classiques. La deuxième 1100 OHC est la propriété de ŠKODA UK et est régulièrement utilisée outre-manche à des fins publicitaires, ou lors d'événements locaux.

En 1959 et 1960, les concepteurs ont continué à travailler sur le projet 968 et ont créé deux coupés ŠKODA 1100 OHC à carrosserie fermée. Des composants des modèles de série de ŠKODA ont été utilisés. Cependant, contrairement aux ŠKODA SPORT et SUPERSPORT, créées à la fin des



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# Information Presse

Page 2/4

années 1940, la structure du châssis n'était plus basée sur une poutre centrale avec une fourche en bout pour maintenir le moteur à soupapes en tête monté à l'avant. Au lieu de cela, la ŠKODA 1100 OHC Coupé a tiré parti d'un châssis en treillis léger mais rigide, soudé à partir de tubes à parois minces. Une suspension trapézoïdale, composée de deux triangles superposés, était utilisée pour les roues avant, tandis qu'un essieu rigide à bras tirés était installé à l'arrière.

Le moteur était situé derrière l'essieu avant et comprenait le différentiel de l'essieu arrière et la boîte de vitesses à cinq rapports. Il permettait d'obtenir une répartition du poids presque idéale. La tenue de route de cette voiture de course dynamique était exceptionnelle. La ŠKODA 1100 OHC Coupé était équipée d'un moteur quatre cylindres en ligne refroidi par air. Le cylindre et le carter en aluminium sont dérivés de la ŠKODA 440 « Spartak », tout comme le vilebrequin. Toutefois, la voiture de course dépassait largement la puissance de 40ch (29,4 kW) de la Spartak à 4 200 tr/min grâce à ses chambres de combustion optimisées, sa commande de soupape à arbre à cames en tête, son taux de compression de 9,3:1, ses deux carburateurs, son allumage magnéto Scintilla Vertex avec double dynamo Bosch, et de nombreuses autres modifications. Sa puissance était de 92ch (67,7 kW) à 7 700 tr/min, soit un rendement impressionnant pour l'époque de 85ch par litre de cylindrée. En fonction de la cartographie retenue suivant le circuit, la voiture biplace, d'un poids à vide de seulement 555 kg, atteignait une vitesse maximale d'environ 200 km/h. Le double circuit de freinage assurait une décélération efficace et, pour réduire la masse non suspendue, des freins à tambour arrière étaient montés sur le différentiel.

La carrière de course des deux coupés ŠKODA 1100 OHC a duré de 1960 à 1962. En 1966, ils ont été vendus à des acheteurs privés lorsqu'ils n'ont plus été autorisés à concourir en raison de changements dans la réglementation technique, ce qui a entraîné la fin de la catégorie des moins de 1 100 cm<sup>3</sup>. Par la suite, les deux coupés ont été détruits dans des accidents de la route. Le propriétaire du premier véhicule, dont les composants survivants ont été utilisés pour la reconstruction, a remplacé le moteur du 1100 OHC par un quatre cylindres de série avec distribution à soupapes en tête provenant d'une FELICIA. Le moteur original a été exposé pendant longtemps à l'école professionnelle de Mladá Boleslav avant d'être finalement installé dans le coupé 1100 OHC reconstruit. Le second coupé a pris feu lors d'un accident. Le conducteur a réussi à s'échapper du véhicule, mais la carrosserie en aluminium a été irrémédiablement endommagée. L'essieu arrière démonté, unique en son genre, avec boîte de vitesses intégrée, faisait partie de la collection du Musée Technique National de Prague avant d'être donné au Musée ŠKODA il y a 25 ans. Le Musée ŠKODA a acquis le châssis en treillis, qui avait été découpé en trois parties, ainsi que l'essieu avant complet et d'autres pièces survivantes auprès d'un collectionneur privé en 2014.

## Une légende renaît

L'ambitieux projet de restauration du véhicule n'aurait pas été possible sans les experts du Musée ŠKODA et leur expérience du travail sur la ŠKODA 1100 OHC ouverte. La documentation technique d'origine était également cruciale pour la réussite du projet. La quasi-totalité de celle-ci avait été conservée dans les archives de ŠKODA AUTO, y compris une explication de chaque section de production et un dessin explicatif pour l'installation des différents ensembles. Les composants mécaniques d'origine étaient très peu usés, car la voiture n'avait participé qu'à quelques courses. La rénovation de l'ensemble du châssis, ainsi qu'un radiateur, un réservoir de carburant et d'autres éléments nouvellement reconstruits, a été achevée fin 2015.

Relations Presse ŠKODA France  
[presse.skoda.fr](mailto:presse.skoda.fr)

ŠKODA Media Services  
[skoda-storyboard.com](http://skoda-storyboard.com)  
[media.skoda-auto.com](http://media.skoda-auto.com) [media@skoda-auto.cz](mailto:media@skoda-auto.cz)

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

 Follow @skodaautonews





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# Information Presse

Page 3/4

À l'origine, le châssis de la voiture devait être exposé au musée ŠKODA à côté de la voiture à carrosserie ouverte. Cependant, il a plutôt été décidé de reconstruire le coupé comme un véhicule entièrement fonctionnel.

La tâche la plus difficile a été de reconstruire la carrosserie en aluminium. Le concepteur original était l'ancien ingénieur de l'usine, Jaroslav Kindl. Les charpentiers de l'époque ont construit un modèle en bois d'après ses documents. Un groupe de métallurgistes a martelé les panneaux d'aluminium à la main, et les différentes pièces ont ensuite été soudées ou rivetées.

Tout au long de la reconstruction, l'équipe de l'atelier de restauration du Musée ŠKODA a travaillé en étroite collaboration avec ses collègues du Centre des prototypes de ŠKODA AUTO. À partir de la numérisation des dessins en 2D à l'échelle 1:1, une grille tridimensionnelle des courbes a été créée et a ensuite fait l'objet d'un post-traitement visuel. Les formes des différents éléments ont été minutieusement examinées et corrigées, par exemple à l'avant du véhicule et autour des feux arrière. Des photographies historiques ont été comparées aux croquis et au modèle 3D. Les experts ont ensuite pu observer la voiture de tous les côtés dans le studio virtuel et procéder à des ajustements. Des modèles miniatures ont été créés, puis des modèles des angles avant et arrière de la carrosserie à l'échelle 1. Après l'expertise, les ajustements nécessaires et l'approbation finale, les ingénieurs de ŠKODA AUTO ont commencé à travailler sur les cloisons, les passages de roue et d'autres éléments de la carrosserie.

La carrosserie a été créée à partir de feuilles d'aluminium de 0,8 mm et de 1 mm d'épaisseur, soudées manuellement et battues à la forme pendant la reconstruction. À l'origine, les deux coupés étaient uniques, avec une finition anodisée. Sur la piste, cependant, ce traitement de surface n'a montré aucun avantage, et les deux voitures ont donc été peintes en rouge au milieu de la saison 1962.

Le projet élaboré de reconstruction complète du véhicule a nécessité la recherche de nombreux petits composants identiques aux pièces utilisées dans les véhicules de série de l'époque. Les poignées de porte extérieures du coupé, par exemple, étaient les mêmes que celles de la ŠKODA 1200 « Sedan », et certains interrupteurs et la serrure de contact étaient également utilisés dans la ŠKODA 440 « Spartak » et l'OCTAVIA. Le volant à trois branches en plastique noir, qui est également clairement visible sur les dessins et photographies historiques, a été repris de la ŠKODA POPULAR, le best-seller de la période d'avant-guerre.

Le Coupé 1100 OHC, entièrement restauré, est l'une des contributions les plus significatives de l'entreprise à l'histoire de ŠKODA Motorsport, longue de plus de 120 ans.

Relations Presse ŠKODA France  
[presse.skoda.fr](mailto:presse.skoda.fr)

ŠKODA Media Services  
[skoda-storyboard.com](http://skoda-storyboard.com)  
[media.skoda-auto.com](http://media.skoda-auto.com) [media@skoda-auto.cz](mailto:media@skoda-auto.cz)

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

 Follow @skodaautonews





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# Information Presse

Page 4/4

## ŠKODA AUTO

- › Est un constructeur automobile parmi les plus anciens de l'histoire. Dans son berceau tchèque de Mladá Boleslav, la production de cycles puis de motos et d'automobiles a commencé en 1895
- › Se concentre sur 3 priorités avec son plan " NEXT LEVEL ŠKODA " : développer la gamme de modèles par les segments d'accès du marché, explorer de nouveaux marchés leviers de croissance et réaliser des progrès tangibles en durabilité et en diversité d'offre
- › Propose actuellement une gamme de 14 véhicules: FABIA, RAPID (en Russie), KAMIQ, KAMIQ GT (en Chine), KUSHAQ (en Inde), SCALA, SLAVIA (en Inde), KAROQ, OCTAVIA, KODIAQ, KODIAQ GT (en Chine), ENYAQ iV, ENYAQ iV COUPÉ et SUPERB
- › A livré plus de 870 000 véhicules à ses clients en 2021
- › A immatriculé 31 057 véhicules en France en 2021, avec une part de marché VP record de 1,83%
- › A intégré Volkswagen Group en 1991. En association avec le groupe, ŠKODA développe et produit indépendamment des véhicules, pièces, moteurs et des boîtes de vitesse
- › Dispose de trois usines en République Tchèque, produit également en Chine, Russie, Slovaquie et en Inde, ainsi qu'en Ukraine avec un partenaire local
- › Emploie plus de 42 000 personnes et est présent sur plus de 100 marchés dans le monde

Relations Presse ŠKODA France  
[presse.skoda.fr](mailto:presse.skoda.fr)

ŠKODA Media Services  
[skoda-storyboard.com](http://skoda-storyboard.com)  
[media.skoda-auto.com](mailto:media.skoda-auto.com) [media@skoda-auto.cz](mailto:media@skoda-auto.cz)

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

 Follow @skodaautonews

