

Prova in pista

SKODA - OCTAVIA TOURING SPORT SUPER



**A ogni costo
...purché basso**



Un'erosione passione per le competizioni, tanto voglia di essere piloti e spirito d'avventura. Ma anche la necessità di contenere al massimo le spese: nella Repubblica Ceca con le auto storiche si corre così. In occasione della Coppa Inter Europa a Monza, Ruoteclassiche ha provato una tra le vetture più significative della produzione dell'Est. Oggi gareggia nel campionato ceco e ogni tanto partecipa anche alle corse del campionato europeo.

Alberto Bergamaschi

Può un librai austero (e società con un meccanico) fondare una fabbrica di automobili? Probabilmente neppure Václav Klement, venditore di libri, avrebbe potuto dare una risposta a questa domanda quando, nel 1914 decise, insieme al meccanico Václav Laura di aprire a Mlada Boleslav, una cittadina tra la Boemia e i Sudeti, una fabbrica per la riparazione e la produzione di biciclette. La corsa alla motorizzazione trascinò ben

presto l'attività di Laura e Klement nella costruzione di motociclette, e nel 1905 la L & K decise di lanciare sul mercato la sua prima automobile, la «Vrchnimot» A6. Ecco che dunque, nel primo decennio del secolo, l'attività dei due soci prese la piega definitiva nell'allora piccolo territorio dei costruttori di automobili. Il nome Skoda compare accanto a L & K solo nel 1925, quando la difficile situazione del primo dopoguerra costrinse i due soci a fondere la loro azienda con il

gruppo industriale meccanico boemo Skoda. La svolta di questa azione portò alla nascita di un'auto completamente nuova, la «420», che dal 1933 al 1938 raccolse numerosi successi sportivi in Europa e in Sudamerica. Il secondo conflitto mondiale lasciò gravi segni e la ricostruzione del regime portò alla sostituzione del nome Skoda con il nuovo personalizzato AZNP («60 significa Azienda Popolare per la Produzione di Automobili»). Nel 1954 venne



presentato il modello «440», capostipite di una nuova generazione di vetture. La vettura indicava la motorizzazione a quattro cilindri con spaziosa cavalletta di potenza. Il nome Skoda rimaneva, ma solo nell'indicazione del modello, accanto alla sigla. Dalla «440» derivarono la «445 Octavia Super», la «450 Octavia Touring Sport», la «Octavia Cabriolet», la «Felicia», la «Octavia Touring Sport Super» e la «Octavia Combi», quest'ultima costruita fino al 1971. In totale, dal 1989 al

1971, del solo modello Skoda «Octavia» furono costruiti 294.000 esemplari. È una Skoda «Octavia TS Super» quella che Cecil Frimsek, finanziario all'origine di Pilsen, nella Repubblica Ceca, e pilota per hobby, ci porta a Monza per la Coppa Interceppi con lo scopo di effettuare insieme una gara-test, grazie all'interessamento della Skoda-Galimberti di Maggiò (Milano), della BCM Motorcycle e del Circolo della Bicicletta. La vettura si presenta un po' «stranica»,

non per le numerose scritte pubblicitarie (nel Campionato ceco, si diffonde che nell'Europa, anche le auto stricche possono portare più adesivi di sponsor), ma per qualche dettaglio di precedenti battaglie. Dotata di telaio 1959 cc. di classe 400000 (la «vettura «Octavia» è di proprietà di un pilota slovacco, Milan Kendl, ingegnere, impegnato di tecnica automobilistica a Poprad, nella zona dei monti Tatras. Acquisita nel 1988 da un privato che ne aveva fatto uno studiato fi-



Nella foto grande, la Skoda «Octavia» di Cecil Frimsek in pieno azione mentre vengono rilevate le prestazioni. L'aspetto casuale di questa vettura è dato più dal numero di gara sulle fiancate che dalla linea della carrozzeria. Ma se si pensa allo spirito e soprattutto alla serietà con cui la quale i piloti della Repubblica Ceca gareggiano, viene da chiedersi se la situazione delle competizioni nel nostro Paese sia davvero negativa. Per sentirsi piloti e per divertirsi non è necessario vincere, ma è sufficiente partecipare: questa è la regola più importante.

su allora per una cifra attorno alle trecentomila lire. Kauda ha lavorato per due anni alla sola direzione le sue conoscenze meccaniche per costruire insieme una vettura che era poco più che un rottame. Rifatti praticamente i fessoni e i parafrangibili, riverniciati i cerchi, cambiati le portiere, ricostruito meticolosamente tutto il sistema delle sospensioni, è toccato poi all'attacco carrozzeria riverniciare la macchina. Come da regolamento, tutti i vetri, escluso il parabrezza, sono

stati sostituiti con altri in plexiglass. Svuotato l'interno, è stato montato il roll-bar a pancia. I sedili anatomici, le cinture a quattro punti e i due esteriori da due chili e mezzo. Sul cruscotto, che è quello di serie in lamiera non rivestita, con gli orologi del contaghiometri, del livello del carburante e della temperatura dell'acqua, è stato aggiunto un generoso contagiri, montato elasticamente sopra agli interruttori rettangolari a pulsante per i servizi.

Per il motore, Kauda ha preferito aggiornare la «Octavia» al modello «TS Super» del 1961, montando un propulsore di 1221 cm³ (a. di numero 411525) puntato, in seguito al stesaggio, a 1228 cm³ (72,5 x 75,0 mm). Attraverso il lavoro di elaborazione, che ha inteso in particolare modo le zone della testa e dei manovellotti, con alleggerimenti, bilanciamento, bicilindrato e sostituzione dell'albero a cattedre con uno dal diagramma più spinto, è riuscito a tirar fuori 47 ca-

valli a 6000 giri da un propulsore che ne sopporta 50 a 5000 giri, con una coppia massima di 8,7 kgm a 1800 giri e un rapporto di compressione di 9,0/1. Con questo aggiornamento la vettura concorre ora nella classe 1300 del periodo «F» (dal 1961 al 1981) carburatore, due flaps VOP doppio corpo da 32, sono stati completamente riverniciati, e dotati di getti più grandi. La pompa meccanica della benzina è stata sostituita da una elettrica e l'alternatore ha preso il posto della di-

rectorio originale. Cambio e freni sono rimasti quelli di serie: un accurato lavoro di controllo degli ingranaggi del primo e la sostituzione della guarnie e calceaggio dei tamburi dei secondi sono stati sufficienti per garantire il buon funzionamento. Il rapporto al ponte d'origine (4,74:1) è stato sostituito con quello più corto (5,25:1) ideologato: questo perché la vettura è impiegata quasi esclusivamente nei rally (e realizza la destinazione l'applicazione di pneumatici alle ruote po-

steriori). Anche i pneumatici usati nei rilevamenti strumentali sono quelli abitualmente impiegati nei rally: del Bataun di misura 163 R 15, mentre in pista sono stati costretti a montare gli obbligatori Dunlop «Racing» 3.09-15. La procedura di avviamento è semplice: basta pigiare sull'acceleratore mentre si preme il pulsante di start, che un morbo svitato esce dallo scacco laterale semi-libero. Molto semplice è invece riuscire a muovere la macchina. Dopo due tentativi

In questa pagina, alcune immagini che ritraggono la Skoda «Octavia» durante l'ultima Coppa Internazionale. Con una cilindrata di 1228 cm³ come nella stessa classe della vettura che porta il nome di Skoda «Octavia» (con cui la Skoda vinse la gara di Coppa Internazionale del 1967) e lasciando il suo motore originale di 1084 cm³, si potrebbe competere ad anni pari con una Fiat «1300/133» e tentare quindi di vincere la classe.



Nella fotografia grande, l'autore del testo nell'abitacolo della Skoda «Octavia» da corsa poco prima della partenza di prova della Coppa Internazionale all'ultimo nazionale di Monza in agosto. Qui vicino e in alto, altre suggestive immagini, di cruscotto e rimasta naturalmente invariata ad essere aggiornata soltanto il cronografo.

Czech Historic Championship

Il campionato vetture storiche della Repubblica Ceca si articola su dodici prove: sei di gara in circuito, corse in salita e rally. Le auto d'epoca che concorrono al titolo assomigliano ben poco ai gioielli raffinatissimi che siamo abituati a vedere sulle nostre piste: l'auto storica è vista dai cacci più come un mezzo per correre senza grossi investimenti. Il parco circolante del posto offre infatti a basso costo mezzi con venticinquemila anni di anzianità ancora in discreto stato di salute e inoltre gli sbalzacarrozze sono lardellati di materassi per i ricambi. Tutto ciò è valido, però, se si sceglie un'auto dell'Est. Se si pretende di correre con auto storiche dell'Europa occidentale, i costi sono ben diversi, superiori addirittura a quelli di casa nostra: nella Repubblica Ceca infatti esiste, per esempio, una sola Alfa Romeo «GTA», che è costata al proprietario il classico scoglio della testa, il gruppo di amatori-piloti è composto globalmente da una cinquantina che partecipano a rally e corse in salita e da ventisei che si cimentano stabilmente nella gara su pista. Per correre è necessario ottenere la licenza di conduttore, ma, a differenza che da noi, ne esistono di due tipi: la licenza ZAV/AR che consente di partecipare alle sole gare su strada (salite, rally e regolarità) e la ZAO (pista) che permette di accedere a tutti i tipi di gare storiche.



LE RILEVAZIONI

CONDIZIONE DELLA PROVA

Temperatura 22° C, Umidità 58%, vento: 50/0 a 1,1 (1/1)

Peso della vettura durante le rilevazioni: 1.000 e 1.000 kg (a seconda dell'assetto). Capacità serbatoio: 19,5 litri

VELOCITÀ MASSIMA

138,12 km/h (a 100 km)

ACCELERAZIONE

400 metri con partenza da fermo: 20,32 sec. (velocità: 104,43 km/h)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
140	3,07
150	4,98
160	7,48
170	10,22
180	13,44
190	17,05
200	21,01
210	25,40
220	30,22
230	35,47

RIPRESA

dal 100 km/h a 140

400 metri con partenza da 100 km/h a 140 km/h: 12,98 sec. (velocità: 109,83 km/h)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
140	4,92
150	7,22
160	9,84
170	12,67
180	15,84
190	19,39
200	23,34
210	27,61

FRENOTA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
10	0,58
20	1,02
30	1,51
40	2,02
50	2,55
60	3,10
70	3,67
80	4,24
90	4,81
100	5,38
110	5,95
120	6,52
130	7,09

I DATI DEL PREPARATORE

AZNP Skoda -Octavia Touring Sport Super- (1959-1961)

(Da parerenti / dell'ingegner della vettura studiata)

Motore

Anteriori a quattro cilindri in linea, quattro tempi - Alaggio 72,5 mm (72,2 mm) - Corsa 75,0 mm - Cilindrata 1238 cm³ (1221 cm³) - Rapporto di compressione 9,0:1 (8,4:1) - Potenza 67 CV DIN a 5000 giri/min. (50 CV DIN a 5600 giri/min.) - Regime massimo di rotazione 6200 giri/min. (5996 giri/min.) - Coppia max 8,7 kgm a 2800 giri/min. (8,2 kgm a 3000 giri/min.) - Distribuzione ad asta e bilancieri con due valvole in testa per cilindro - Albero a camme laterale con comando a catena - Lubrificazione forata - Capacità serbatoio 19,5 litri di olio - Alimentazione a benzina con due carburatori doppio corpo inventi (don 22 SGP - Pompa carburante elettrica (meccanica) - Impianto elettrico 12 V - Alternatore (dinamo 200 W) - Batteria 50 Ah (35 Ah) - Raffreddamento ad acqua a circolazione forata - Capacità circuito 6,6 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Filozia meccanica a secco - Cambio anteriore longitudinale a quattro velocità + retromarcia - Rapporti (I 4,27:1; II 2,46:1; III 1,81:1; IV 1:1; RM 5,61:1 - Leva del cambio con comando sul pavimento - Coppia cambio elicoidale - Rapporto al ponte 5,25:1 (4,78:1) - Coefficiente di frizione 4:1 a 11 - Pneuanti 165 R 15 Baxan a 5.00-15 Baxan - Racing - (5.90-15).

Corpo vettura

Deviaz a quattro posti a due porte - Telaio a trave centrale - Cerchioni in ferro - Vetri in cristallo e plexiglass (vetri in cristallo) - Avvertitori a ruote indipendenti, trapani oscillanti, molle elicoidali, telaio stabilizzatore - Retrotreno a sovraccarico oscillanti, lastra traversa superiore - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriori e posteriori - Freni (idraulici) a pedale, con quattro tamburi di diametro 230 mm - Freno a mano sulla leva posteriore - Sterzo a vite e chissololo.

Dimensioni e peso

Peso 2090 kg - Carreggiata anteriore 1200 mm - Carreggiata posteriore 1250 mm - Larghezza 1665 mm - Larghezza 1600 mm - Altezza 1430 mm - Altezza minima da terra 170 mm - Sterzo di sterzata 9,5 metri - Peso a vuoto 880 kg (890 kg) - Capacità serbatoio carburante 19,5 litri.

Prestazioni

Velocità massima con rapporto corto 138 km/h (140 km/h con rapporto lungo) - Rapporto peso/potenza 31,3 kg/ CV (17,6 kg/ CV) - Consumo carburante 15 litri/100 km (8 l/100 km).



liferi. Così, che dividerà con noi la guida della «Octavia» nella Coppa Interavropa, ci spiega l'ingegner Quadrone, il saliente del cambio su tutta la škoda di quell'epoca è inventato. Vale a dire: la prima e la seconda sono al posto della terza e della quarta, e la terza e la quarta, viceversa, al posto delle prime due marce. Panico completo! Prima di mettere a punto il cambio in quello che avrebbero dovuto fare le mani, ci vogliono ben due giri in cui ne continuiamo di prima e di grade.

scandalo in piena rettilinea e inserendo la marcia più alta nei punti più critici di staccata. Poi, ma con molto sforzo di concentrazione, riusciamo ad «automatizzare» un po' quei movimenti fuori dall'ordinario, e possiamo cominciare a capire la macchina.

L'accelerazione non è certo delle più brillanti, in quanto la massa dell'auto (880 kg a vuoto) frena parecchio la più di per sé scarsa potenza. È un peso servoso i rapporti corti, anzi, a Monza penalizzano



Qui sopra, il motore preparato della Skoda «Octavia». In origine quest'auto inventata su «volante», ma il progettista l'ha sostituita con una delle cilindrate maggiorate a 1238 cm³ per ovviare alle scarse prestazioni del propulsore di serie. Questa modifica però costringe a cambiare il classe con vettura anch'ora più veloci. A Roma, i due piloti che hanno guidato la Skoda durante la nostra prova.



in quanto, arrivati a 6200 giri, bisogna alleggerire sull'acceleratore per evitare di «stare fuori-giaccia» dalla del monoblocco. I 138 kmh registrati di velocità massima sono se più se meno la velocità dichiarata dalla Skoda per la versione stradale di serie (ovviamente con rapporto più lungo). Molto lungo sono pure gli spazi di frenata: i quattro tamburi da 230 mm di diametro dopo poche frenate si surriscaldano, e allora è necessario aiutarli molto con il cambio, cercando possibilmente di ricambiare la sterzata necessaria dai movimenti in scatta.

L'approccio in curva, soprattutto nelle vite veloci, dà una sensazione strana, soprattutto con le Baxan «Racing» a tele (scroccate). La regolazione dei carichi degli ammortizzatori e della convergenza dell'avantreno era stata infatti studiata per i Baxan radiali, che hanno angoli di deriva più accentuati; utilizzando i più rigidi pneumatici racing (duals), l'assetto va in crisi e la Skoda... «scrocca» più e il pendolo molto in appoggio e davanti una brutta sensazione di instabilità. Risultato di tutto ciò è un tempo decisamente alto alla prima sessione di prove, anzi fare lontano dalle velocissime «Mini Cooper» compagno di classe: siamo partiti al meglio delle Fiat «100» del periodo («E» ante 1953).

L'intervallo tra i due turni di prova ci serve per eliminare una sopravvalutata perdita d'olio dalla puleggia dell'albero motore. Questa è fissata acciaio contro acciaio, senza «o-ring» e guarnizione. Un condotto a forma di «U» senza file nella banchina d'appoggio della puleggia con isolamento inventito rispetto al senso di rotazione di girare, serve a ricambiare nel monoblocco l'olio che tralascierebbe e uscire. Risolto il problema, derivato da un eccesso di pressione, continua di migliorare la prestazione sullo schieramento nell'ultimo turno di qualificazioni. Ma le cose non vogliono proprio andare nel verso giusto. L'assetto forzato prima con una quantità ridotta di lubrificante deve aver lasciato ricambi poco precisi e infatti, dopo un paio di tornate il motore comincia a picchiare di banco. Quando ci fermiamo al box ci accorgiamo però che il rumore di benzina non è l'unico male: si è rotto anche l'attacco della pompa dell'acqua, e purtroppo non abbiamo il ricambio. Nonché parlare di cercare una Fiat «100» già fatto che qualcuno sapeva che cosa era una Skoda «Octavia».

Fine dell'avventura, dunque. Il giorno dopo non possiamo fare altro che accomodarci in tribuna e vedere i colleghi correre, pensando già al prossimo appuntamento del 1965: cosa modificare, cosa migliorare ed, eventualmente, se non sia il caso di raggiungere la vettura il modello originale del 1959, con un solo carburante e con il motore di 1084 cm³. Così almeno ci potrebbe competere ad armi pari contro le Fiat «100» e sperare, chissà, magari anche una «coppetta».