



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 6

Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

- › **Starkes Debüt des Markennamens ŠKODA bei der „Königin der Rallyes“: Roadster POPULAR SPORT fährt 1936 auf den zweiten Platz in der Klasse bis 1.500 cm³**
- › **Sieger in der 1,3-Liter-Kategorie: ŠKODA OCTAVIA gewinnt zwischen 1961 und 1963 dreimal seine Klasse, der FAVORIT ist von 1991 bis 1994 sogar viermal in Folge siegreich**
- › **2001: Rang vier in der Gesamtwertung der Rallye Monte Carlo für den ŠKODA FABIA WRC von Armin Schwarz / Manfred Hiemer**
- › **Die Rallye-Geschichte wird fortgeführt: Heute kämpfen zahlreiche Teams mit dem FABIA R5 evo und dem FABIA Rally2 evo um Topergebnisse**
- › **Sondermodelle: Rallye-Erfolg stand bereits 1936 Pate für den ŠKODA POPULAR MONTE CARLO; seit 2011 begeistert der FABIA MONTE CARLO die Kunden**

Mladá Boleslav, 25. Januar 2021 – ŠKODA AUTO feiert dieses Jahr ein besonderes Jubiläum: Vor 120 Jahren begann das erfolgreiche Motorsportengagement des tschechischen Automobilherstellers, der in diesem langen Zeitraum auch bei der berühmten Rallye Monte Carlo zahlreiche Siege einfahren konnte. Bereits bei der zweiten Ausgabe des Rallyeklassikers im Jahr 1912 waren Fahrzeuge von Laurin & Klement vertreten und im Jahr 1936 stand bei der traditionsreichen Veranstaltung erstmals ein Modell mit dem geflügelten Pfeil am Start – der Roadster POPULAR SPORT erreichte das Ziel auf dem zweiten Rang in der Hubraumklasse bis 1,5 Liter. Nach dem zweiten Weltkrieg etablierten sich ŠKODA-Fahrzeuge zunächst in der Klasse bis 1.300 cm³ als feste Größe, wie der „Hatrick“ des OCTAVIA TS zwischen 1961 und 1963 belegt. In den 90er-Jahren schrieb der FAVORIT 136 L diese Erfolgsgeschichte in Monte Carlo mit gleich vier Klassensiegen in Folge fort: Von 1991 bis 1994 fuhr er hier auf den ersten Rang. Und seit den 2010er-Jahren sorgt der allradgetriebene FABIA auf den Wertungsprüfungen in den Seealpen oberhalb von Monaco für Furore. 2018 fuhr das R5-Modell mit Turbomotor bei der „Monte“ zum Sieg in der WRC2-Kategorie.

Die Rallye Monte Carlo zählt zu den traditionsreichsten, bekanntesten und anspruchsvollsten Motorsport-Events der Welt. Bereits seit 1911 fordert sie Fahrer, Beifahrer und Teams im Januar regelmäßig auf besondere Weise heraus, unter anderem mit widrigen Witterungs- und Straßenverhältnissen in den Bergen oberhalb des Fürstentums. Mit ihrem festen Platz im Motorsport-Jahreskalender ist sie traditionell Auftakt und gleichzeitig Höhepunkt der 1973 erstmals ausgetragenen Rallye-Weltmeisterschaft.

Der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav, dessen erfolgreiches Engagement im Motorsport bis ins Jahr 1901 zurückreicht, war bereits bei der zweiten Auflage des Rennsportevents vertreten: Am 21. Januar 1912 machte sich Graf Alexander „Sascha“ Kolowrat-Krakowský in einem Fahrzeug von Laurin & Klement auf den Weg und fuhr aus Wien die lange Strecke nach Monte Carlo. Wien war zu dieser Zeit einer der zehn Startpunkte der damals als Sternfahrt ausgerichteten Veranstaltung. Vor Kolowrat-Krakowský lag eine Strecke von 1.319 Kilometern bei Temperaturen von bis zu -18 Grad Celsius und zahlreiche Kontrollpunkte, die es zu passieren galt. In Monte Carlo vergab der Organisator zusätzliche Punkte für die Eleganz und den Komfort des Automobils sowie den technischen Zustand des Fahrzeugs. Außerdem mussten die Fahrer ihr fahrerisches Können bei einer Geschicklichkeitsfahrt unter Beweis stellen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 6

Helden aus der Vorkriegszeit: ŠKODA POPULAR und RAPID

Heute vor 85 Jahren, am 25. Januar 1936, schrieben Zdeněk Pohl und Jaroslav Hausman das nächste Kapitel der Motorsportgeschichte von ŠKODA AUTO bei der Rallye Monte Carlo. Das eingespielte Team nutzte einen speziell vorbereiteten ŠKODA POPULAR SPORT. Der gut 110 km/h schnelle Roadster basierte auf dem modifizierten Fahrwerk des POPULAR, nutzte allerdings den leistungsstärkeren 1,4-Liter-Motor des RAPID. Seine beiden Benzintanks fassten bis zu 170 Liter Sprit, bei einem durchschnittlichen Verbrauch des Vierzylinder-Motors von 11,3 Litern auf 100 Kilometer genügte dies für eine Reichweite von 1.500 Kilometern. Das Gesamtgewicht lag bei 790 Kilogramm, davon entfielen 250 Kilogramm auf die offene Karosserie. Mit Fahrer und Beifahrer brachte der POPULAR SPORT ein Gewicht von gut 960 Kilogramm auf die Waage. Um dem Winterwetter zu trotzen, standen Pohl und Hausman neben entsprechend warmer Kleidung eine zusätzliche Heißluftheizung sowie Halterungen für Thermoskannen zur Verfügung. Für freie Sicht sorgte ein abnehmbarer Heizrahmen für die Windschutzscheibe und der Beifahrersitz ließ sich umklappen, damit es möglich war, während der Marathonfahrt etwas zu schlafen.

Die beiden Tschechoslowaken entschieden sich, von Athen aus nach Monte Carlo zu reisen – die griechische Hauptstadt war damals einer der möglichen Startpunkte für die Teilnehmer. Die Reise war beschwerlich: Allein für die erste 850-Kilometer-Etappe von Prag nach Triest benötigte der POPULAR SPORT 17 Stunden. Nach der Ankunft in Athen hatten Pohl und Hausman noch vier Tage Zeit, um sich zu erholen und die Technik des Fahrzeugs auf die anstehenden Aufgaben vorzubereiten. Auf Mechaniker oder ein professionell ausgerüstetes Servicefahrzeug mussten sie dabei verzichten. Dann ging es los: Innerhalb von vier Tagen galt es, von Athen über Thessaloniki nach Belgrad, weiter nach Budapest und Wien und schließlich über Straßburg und Avignon bis nach Monaco zu fahren. Insgesamt mussten Pohl und Hausmann eine Distanz von 3.852 Kilometern zurücklegen. Verschneite Pässestraßen und Schneeverwehungen erschwerten die Fahrt zusätzlich: Wo die Baťa-Reifen mit entsprechend geländegängigem Profil an ihre Grenzen kamen, griffen die beiden zu Schneeschaufeln.

Zdeněk Pohl und Jaroslav Hausman kämpften ebenso gegen diese widrigen Bedingungen wie ihre zahlreichen Konkurrenten und sie machten ihre Sache gut: Von 105 registrierten Fahrzeugen, die im Jahr 1936 bei der Rallye Monte Carlo starteten, kamen nur 72 ins Ziel. Das ŠKODA-Team erreichte das Casino des Fürstentums ohne Strafpunkte und bestand auch die technische Abnahme und die Geschicklichkeitsfahrt erfolgreich – das reichte für einen starken zweiten Platz in der Hubraumklasse bis 1,5 Liter. Die beiden hätten sogar die Chance auf den Sieg gehabt, denn die Klassensieger aus Italien hatten ihren Wagen in Budapest vor den Augen der ŠKODA-Werksfahrer auf regelwidrige Weise repariert. Im Sinne des sportlichen Fairplays verzichtete die ŠKODA-Abordnung allerdings darauf, deswegen Protest einzulegen.

TIPP: [Über die Teilnahme von ŠKODA an der Rallye Monte Carlo 1936 berichtet auch ein spannender Artikel auf dem ŠKODA Storyboard.](#)

Nach der Rückkehr des Teams beschloss man in Mladá Boleslav, diesen viel beachteten Erfolg zu nutzen und bot den Kunden der Marke den Sportwagen in einer unveränderten Serienversion an. Der attraktiv gestaltete POPULAR MONTE CARLO debütierte im Juli 1936. Bis 1939 liefen insgesamt 70 Roadster und aerodynamische Coupés dieses Sondermodells vom Band.

Ein Jahr später kehrten Pohl und Hausman nach Monte Carlo zurück. Dieses Mal brachten die beiden in Palermo ein RAPID Coupé an den Start. Die 4.134 Kilometer bis Monaco stellten Mensch und Material auf eine harte Probe: Nur vier der 30 Fahrzeuge, die ebenfalls auf Sizilien losgefahren waren, erreichten das Ziel. Das Team aus Mladá Boleslav wählte sich mit 500 Punkten erneut auf dem



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 6

zweiten Rang in der Hubraumklasse bis 1.500 cm³, doch es reichte letztlich nur für Rang vier und die 26. Position in der Gesamtwertung: Nach dem Protest eines englischen Konkurrenten befanden die Sportkommissare, die Rückspiegel des RAPID Coupé hätten die falsche Größe, daher vergaben sie zwei Strafpunkte an Pohl und Hausman.

Auch bei skandinavischen Rallye-Fahrern beliebt: OCTAVIA TS und 130 RS Coupé

Nach dem Zweiten Weltkrieg erschwerte die politische Situation die Teilnahme von ŠKODA AUTO an internationalen Renn- und Rallye-Veranstaltungen erheblich, gänzlich unmöglich wurde sie jedoch nicht. Bei der Rallye Monte Carlo 1949 gingen tschechische Privatfahrer mit einem 1101 „TUDOR“ an den Start und fuhren in einem Feld von 166 Teilnehmern auf die 83. Position. Zur „Königin unter den Rallyes“ kehrte die Werksabordnung im Anschluss erst im Januar 1956 zurück. Die Initiative lag hier zumeist in den Händen ausländischer ŠKODA-Besitzer: Vor allem unter besonders winterlichen Bedingungen konnten sich dabei Fahrer aus Finnland und Norwegen profilieren.

Bei der Rallye Monte Carlo im Jahr 1961 setzten skandinavische Teams auf den OCTAVIA TOURING SPORT und bestimmten mit ihm das Geschehen auf der Strecke: Die Finnen Esko Keinänen / Rainer Eklund gewannen nicht nur die 1,3-Liter-Klasse, sondern erkämpften sich auch in der Gesamtwertung einen hervorragenden sechsten Platz. 1962 konnten sie diesen Erfolg in gleicher Besetzung wiederholen. Den Hat trick für den OCTAVIA TOURING SPORT bei der „Monte“ machten am 24. Januar 1963 schließlich die Norweger Edward Gjolberg und Carl Karlan perfekt.

Auch in der Ära der heckgetriebenen Fahrzeuge mit Heckmotor ließ ŠKODA durch Erfolge bei der Rallye Monte Carlo immer wieder aufhorchen. Etwa 1977 mit dem heute legendären 130 RS Coupé: Die Werksfahrer Václav Blahna und Lubislav Hlávka sowie Milan Zapadlo und Jiří Motal fuhren mit ihren „Porsches des Ostens“ unter enorm anspruchsvollen Bedingungen zum Doppelsieg in der Klasse bis 1.300 cm³. 198 Teams, hatten sich dem WM-Lauf gestellt, der mittlerweile nach modernen Maßstäben ausgerichtet wurde. Nur 43 Fahrzeuge erreichten das Ziel und die beiden ŠKODA-Crews rückten auf die Plätze zwölf und 15 vor. Svatopluk Kvaizar und Jiří Kotek schieden mit ihrem 130 RS aufgrund eines technischen Problems aus.

Die moderne Geschichte: vom FAVORIT zum FABIA R5

Der Aufbruch in die „moderne Ära“ der Rennsportgeschichte markierte für ŠKODA das Fließheck-Modell FAVORIT. Im Jahr 1991 startete das Werksteam mit dem Fronttriebler eine beeindruckende Siegesserie bei der „Königin der Rallyes“: Nachwuchstalents Pavel Sibera fuhr mit Beifahrer Petr Gross in den Jahren 1991 bis 1994 viermal hintereinander bis ganz nach vorne. In der Wertung bis 2.000 cm³ fuhr Sibera 1993 im lediglich zweiradangetriebenen FAVORIT 136 L trotz übermächtiger Konkurrenz sogar auf den vierten Platz.

Dem FAVORIT folgte bei der „Monte“ bald das ŠKODA FELICIA Kit Car, bevor die Marke ab 1999 mit dem OCTAVIA WRC erstmals auf ein Modell mit Allradantrieb setzte. Im Jahr 1996 gewannen Sibera und Gross bei der Rallye Monte Carlo erneut in ihrer Klasse und im Jahr 1997 entschied das Team Emil Triner / Julius Gál neben seiner Klasse auch die Kategorie F2 für sich.

Im Jahr 2001 fuhren Armin Schwarz und Manfred Hiemer im World Rally Car mit 2,0-Liter-Turbomotor auf den vierten Rang der Gesamtwertung, bevor sich ab 2005 der FABIA WRC auf den internationalen Rallyepisten behauptete.

Ab 2009 zählte die Rallye Monte Carlo drei Jahre lang nicht zur Weltmeisterschaft, sondern zur Intercontinental Rally Championship (IRC). In der IRC bildeten die sogenannten Super-2000-Fahrzeuge wie der ŠKODA FABIA S2000 die Topkategorie. Werksfahrer Jan Kopecký und Co-Pilot



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 6

Petr Starý steuerten den von einem 2,0-Liter-Saugmotor angetriebenen Allradler auf Anhieb auf den vierten Rang. Der FABIA S2000 verpasste nur zweimal knapp den ersten Gesamtsieg: Die Teams Juho Hänninen / Miko Markkula und Freddy Loix / Frédéric Miclotte fuhren jeweils auf einem hervorragenden zweiten Platz ins Ziel. Im Januar 2011 stellte ŠKODA in Monaco anlässlich des 100. Jubiläums der ersten Auflage des Rallyeklassikers das Sondermodell FABIA MONTE CARLO vor. Mit ihm erinnerte der Autohersteller aus Mladá Boleslav damals außerdem an das 110. Jubiläum seines Motorsportengagements.

TIPP: [Serienfahrzeuge ŠKODA FABIA, KAMIQ, SCALA MONTE CARLO: Bilder auf dem ŠKODA Storyboard.](#)

Den ersten Klassensieg mit dem FABIA S2000 fuhr im Jahr 2012 schließlich der Niederländer Kevin Abbring mit seiner belgischen Beifahrerin Lara Vanneste ein, bevor die Deutschen Sepp Wiegand und Frank Christian diesen Erfolg bei ihrem „Monte“-Debüt im Jahr 2013 wiederholten. Kopecký kehrte 2017 in das Fürstentum zurück: Gemeinsam mit Beifahrer Pavel Dresler fuhr er den FABIA R5 mit 1,6-Liter-Turbomotor auf einen starken zweiten Rang in der WRC2-Wertung und den achten Platz in der Gesamtwertung hinter den norwegischen Markenkollegen Andreas Mikkelsen/Anders Jäger. 2018 standen Kopecký/Dresler schließlich selbst ganz oben auf dem Siegerpodest: Sie führten einen souveränen Dreifachsieg für ŠKODA in der WRC2-Kategorie an und gewannen vor Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen und Olivier Burri/Anderson Levratti.

TIPP: [ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo: 250 Bilder auf dem ŠKODA Storyboard.](#)

Bei ihrer Rückkehr in die Kategorie WRC2 der FIA Rallye-Weltmeisterschaft holten der von ŠKODA Motorsport unterstützte Andreas Mikkelsen (NOR) und Beifahrer Ola Fløene (NOR) [den Klassensieg bei der Rallye Monte Carlo 2021](#). Dieser Erfolg markierte gleichzeitig den ersten Sieg für die verbesserte 2021er-Generation des ŠKODA FABIA Rally2 evo

Weitere Informationen:

Ondřej Láník

Kommunikation Classic

T +420 734 298 184

ondrej.lanik@skoda-auto.cz



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 5 von 6

Bilder zur Presseinformation:



Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

Der ŠKODA POPULAR SPORT von Zdeněk Pohl / Jaroslav Hausman belegte am 2. Februar 1936 bei der Rallye Monte Carlo den zweiten Platz in der Klasse bis 1.500 cm³. Als Startort für die Sternfahrt nach Monaco hatte die Crew Athen ausgewählt.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



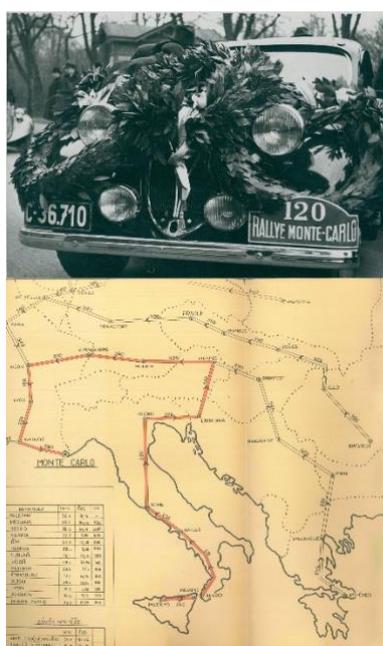
Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

Bereits 1936 war der Erfolg bei der weltberühmten Rallye Grundlage für das Sondermodell POPULAR MONTE CARLO; seit 2011 begeistert der FABIA MONTE CARLO die Kunden.



[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

1937 absolvierte das Team Zdeněk Pohl / Jaroslav Hausman die Rallye Monte Carlo mit einem ŠKODA RAPID Coupé. Durch die Auswahl des Startpunktes in Palermo auf Sizilien sammelten sie wertvolle Punkte. Auf der über 4.000 Kilometer langen Strecke waren sie auf sich allein gestellt, Serviceteams gab es nicht.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 6 von 6

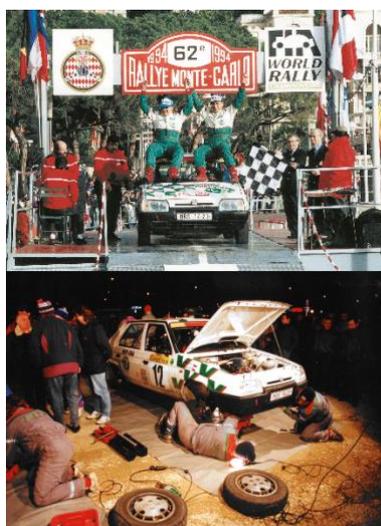


Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

Nach dem Zweiten Weltkrieg erschwerte die politische Situation die Teilnahme von ŠKODA AUTO an internationalen Renn- und Rallye-Veranstaltungen erheblich. Den Hatrick des OCTAVIA TS in der 1,3-Liter-Klasse zwischen 1961 und 1963 sicherten skandinavische Privatfahrer. Den Doppelsieg mit dem ŠKODA 130 RS fuhr 1977 das Werksteam heraus.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

Die moderne Erfolgsgeschichte von ŠKODA AUTO bei der Rallye Monte Carlo begann 1991. Bis 1994 fuhren die Werksfahrer Pavel Sibera / Petr Gross am Steuer des FAVORIT 136 L bei der Rallye Monte Carlo in ihrer Klasse viermal hintereinander auf den ersten Rang.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



Seit 85 Jahren erfolgreich: ŠKODA bei der Rallye Monte Carlo

Zum Auftakt der Rallye-Weltmeisterschaft 2018 gewann Werksfahrer Jan Kopecký im ŠKODA FABIA R5 die WRC2-Kategorie. Der Tscheche hatte 2006 in einem ŠKODA FABIA WRC in Monte Carlo debütiert.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › fokussiert sich mit dem Zukunftsprogramm „NEXT LEVEL ŠKODA“ auf drei Prioritäten: Erweiterung des Modellportfolios in Richtung Einstiegssegmente, Erschließung neuer Märkte für weiteres Wachstum im Volumensegment sowie konkrete Fortschritte bei Nachhaltigkeit und Diversität.
- › bietet seinen Kunden aktuell zehn Pkw-Modellreihen an: CITIGO[®] iV, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ, KODIAQ und ENYAQ iV.
- › lieferte 2020 weltweit über eine Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 30 Jahren zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA AUTO fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine mit einem lokalen Partner.
- › beschäftigt rund 42.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.