

Před 30 lety Škoda Favorit počtvrté za sebou zvítězila v Rally Monte Carlo

- › **Vítězstvím ve své třídě na 62. Rallye Monte Carlo v lednu 1994 zahájila Škoda Motorsport svou cestu k celkové troфеji v šampionátu FIA**
- › **Posádka Pavel Sibera/Petr Gross v lednu 1994 vyhrála Rallye Monte Carlo počtvrté za sebou**
- › **V sezoně 1994 ovládla značka Škoda oficiální šampionát FIA, a to ve třídě vozů s motorem do dvou litrů a jednou poháněnou nápravou**

Mladá Boleslav, 26. ledna 2024 – Značka Škoda má k motorsportu blízko již od svých počátků a její historie je lemována výraznými úspěchy a heroickými výkony. Doslova zlatým písmem psaly svou část posádky vozů Škoda Favorit. Postupná technická evoluce tohoto vozu v kombinaci s nadšením a mistrovskými výkony řidičů i navigátorů přinesly v roce 1994 týmu Škoda Motorsport historicky druhou trofej v šampionátu FIA. Úspěšné tažení odstartovala v lednu 1994 posádka Sibera/Gross, když počtvrté v řadě zvítězila na tradiční úvodní soutěži Rallye Monte Carlo. Za připomenutí však stojí výsledky z průběhu celé této výjimečné sezony, která byla pro tým Škoda Motorsport korunována senzačním titulem.

Úspěch jménem Favorit

Koncem osmdesátých let 20. století došlo ve výrobním programu mladoboleslavské automobilky k zásadní změně. Nesla jméno Škoda Favorit a po dlouhé éře modelů s motorem vzadu a poháněnou zadní nápravou se jednalo o revoluční vůz s moderní prostornou karoserií, motorem vpředu a pohonem předních kol. Současně se sériovou verzí bylo od roku 1988 vyvíjeno i její závodní provedení, které získalo k 1. lednu 1989 homologaci. Svou oficiální soutěžní premiéru si Škoda Favorit 136 L odbyla v lednu 1989 na rally Valašská zima, a to s posádkami Ladislav Křeček/Bořivoj Motl a Pavel Sibera/Petr Gross.

Na mezinárodní scénu pak Škoda Favorit vstoupila na finské Hankiralli. O tom, že má novinka na to hrát první „soutěžáckou“ ligu, hned ve Finsku všechny přesvědčila domácí posádka Kalevi Aho/Timo Hakala, která s Favoritem vyhrála svou třídu. Jen málokdo však asi tehdy tušil, jak výraznou stopu nakonec Škoda Favorit zanechá nejen v mladoboleslavském motorsportu, ale i na světových rallyových kolbištích.

Rallye Monte Carlo 1994: čtvrté vítězství v řadě

Technické inovace v kombinaci se zkušenými a motivovanými posádkami vedly v sezoně 1994 k mimořádným výsledkům. Předzvěstí úspěšného tažení bylo vítězství na úvodní lednové 62. Rallye Monte Carlo, kde posádka Sibera/Gross navázala ve své třídě vozů do 1300 cm³ na vítězství v předchozích třech ročnících a v roce 1994 zvítězila v této náročné soutěži počtvrté v řadě. Nadvládu Škody Favorit stvrdil druhým místem ve třídě Vladimír Berger s Pavlem Štancem, přičemž v pořadí třetí konkurent ztratil na českého vítěze

více než půl hodiny. Pavel Sibera se svým výkonem dostal na 20. příčku v celkovém pořadí, a to navzdory tomu, že mladoboleslavský Favorit měl v porovnání se světovou konkurencí spíše skromný výkon.

Jízdní vlastnosti soutěžního Favoritu si jezdci pochvalovali – tvrdili, že auto sedí jako motokára, což dokládali i tím, že při skutečně rychlých průjezdech zatáčkou měl vůz tendenci se stavět spíše na dvě kola než přejít do smyku.

Skvělá sezona 1994 a triumf ve Světovém poháru FIA

Tým Škoda Motorsport stavěl na úvodním úspěchu na náročné Portugalské rally. I zde ukázaly české posádky s vozy Škoda Favorit svou dominanci ve třídě, když se z vítězství radoval tým Sibera/Gross následovaný posádkou Triner/Klíma. Kromě toho se Pavel Sibera probojoval i na 10. místo celkově, což znamenalo pro mladoboleslavskou značku i získání bodů v mistrovství světa výrobců.

Na květnové Acropolis Rally se oba vozy dostaly až do Top 10 v celkovém pořadí, což byl historický úspěch značky Škoda ve světovém šampionátu. Je na místě připomenout, že vozy na prvních osmi místech byly tovární závodní speciály s mnohem výkonnějšími přeplňovanými motory.

Vozy Škoda Favorit potvrdily své výkony i na finské rally a dokonce i v Austrálii, kam se tým Škoda Motorsport díky šanci na získání titulu ve Světovém poháru FIA vypravil poprvé. Další cenné body pak české posádky připsaly na Rallye San Remo a na španělské rally. Cíl na slavné britské RAC Rally, která v roce 1994 slavila svůj 50. ročník, byl jasný – uhájit vedoucí pozici ve Světovém poháru ve třídě do dvou litrů. Vítězstvím ve své třídě A5 a 6. a 7. místem ve třídě dvoulitrů bylo dílo završeno. Škoda podruhé ve své historii ovládla oficiální šampionát FIA, přičemž poprvé to bylo v automobilových soutěžích, kde v roce 1981 získala titul mistra Evropy v závodech okruhových cestovních vozů.

V nejlepším přestat

Poté, co si šéf týmu Škoda Motorsport Pavel Janeba převzal 9. prosince 1994 na slavnostním vyhlášení v Monte Carlu cennou trofej, následoval o pár dní později v Konírně Pražského hradu další historický okamžik. Škoda Favorit zde totiž oficiálně ukončila svou závodní kariéru a novinářům byl představen její nástupce – Škoda Felicia Kit Car. Závodní Favorit absolvoval za svou kariéru pod hlavičkou továrního týmu 35 soutěží mistrovství světa a do statistik své třídy zapsal 31 vítězství a 20 druhých míst.

Rallyový speciál Škoda Favorit 136 L

Soutěžní vůz homologovaný pro skupinu A vycházel ze sériového provedení, takže měl pětidveřovou ocelovou karoserii s ochranným rámem z tenkostěnných chrommolybdenových trubek, přičemž jeho celková hmotnost činila 750 kg. K pohonu sloužil hliníkový kapalinou chlazený čtyřválec OHV s osmikanálovou hlavou a jedním karburátorem. Agregát byl uložen vpředu napříč a poháněl přední kola. Ze zdvihového objemu 1289 cm³ dokázali v Mladé Boleslavi vymáčknout výkon 120 koní a v závislosti na typu soutěže a z toho vyplývajícího zpřevodování šestistupňové manuální převodovky dosahoval vůz nejvyšší rychlosti 150 až 210 km/h. O zpomalení se starala čtveřice kotoučových brzd.

Vozy Škoda na Rally Monte Carlo

Motorsport patří k mladoboleslavské automobilce téměř od začátku. Řadu cenných trofejí dobyla i na trati prestižní Rallye Monte Carlo. Vozy Laurin & Klement závodily již při druhém ročníku rallyové klasiky v roce 1912 a v roce 1936 stál na startu poprvé model s okřídleným šípem ve znaku. Roadster Škoda Popular Sport tehdy dojel druhý v kategorii do 1500 cm³. Po druhé světové válce se Škoda etablovala jako silný hráč ve třídě do 1300 cm³, což dokládá například hattrick modelu Octavia TS v letech 1961 až 1963. V 90. letech navázal na předchozí úspěchy vozů Škoda v Monte Carlu model Favorit 136 L se čtyřmi vítězstvími ve třídě v řadě, v letech 1991 až 1994. Novodobou historii píše soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

Kontakt**Vítězslav Kodym**

Vedoucí Komunikace produktu

+420 326 811 784

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz**Jan Hrbek**

Komunikace Classic

+420 730 867 534

jan.hrbek@skoda-auto.cz

Fotografie k tématu



Před 30 lety Škoda Favorit počtvrté za sebou zvítězila v Rally Monte Carlo

Značka Škoda má k motorsportu blízko již od svých počátků a její historie je lemována výraznými úspěchy a heroickými výkony. Doslova zlatým písmem psaly svou část posádky vozů Škoda Favorit. Úspěšné tažení za titulem v lednu 1994 odstartovala posádka Sibera/Gross, když počtvrté v řadě zvítězila na tradiční úvodní soutěži Rallye Monte Carlo.

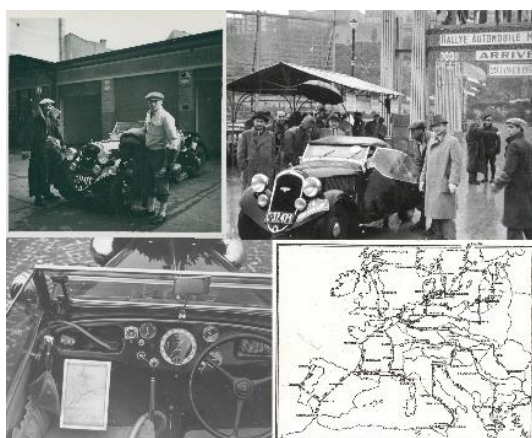
Zdroj: Škoda Auto



Rallyový speciál Škoda Favorit 136 L

Soutěžní vůz homologovaný pro skupinu A vycházel ze sériového provedení, takže měl pětidveřovou ocelovou karoserii s ochranným rámem z tenkostěnných chrommolybdenových trubek, přičemž jeho celková hmotnost činila 750 kg. K pohonu sloužil hliníkový kapalinou chlazený čtyřválec OHV s osmikanálovou hlavou a jedním karburátorem. Ze zdvihového objemu 1289 cm³ dokázali v Mladé Boleslavi vymáčknout výkon 120 koní.

Zdroj: Škoda Auto



Vozy Škoda na Rally Monte Carlo

Motorsport patří k mladoboleslavské automobilce téměř od začátku. Řadu cenných trofejí dobyla i na trati prestižní Rallye Monte Carlo. Vozy Laurin & Klement závodily již při druhém ročníku rallyové klasiky v roce 1912 a v roce 1936 stál na startu poprvé model s okřídleným šípem ve znaku. Roadster Škoda Popular Sport tehdy dojel druhý v kategorii do 1500 cm³.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Auto

- › se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level – Škoda Strategy 2030“;
- › usiluje o to, aby se do roku 2030 pomocí atraktivních nabídek ve vstupních segmentech a dalších modelů s elektrickým pohonem zařadila mezi pět nejprodávanějších značek v Evropě;
- › efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích jako je Indie, severní Afrika, Vietnam a region ASEAN
- › v současnosti nabízí zákazníkům 11 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq, Enyaq Coupé, Slavia a Kushaq;
- › v roce 2023 dodala zákazníkům celosvětově více než 866 000 vozů;
- › je už 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- › jako značka koncernu Volkswagen samostatně vyvíjí a vyrábí pro další značky koncernu komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity v Číně, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- › zaměstnává celosvětově více než 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.