

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 1 von 7



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA AUTO Deutschland GmbH
Unternehmenskommunikation
Max-Planck-Str. 3 – 5
64331 Weiterstadt
Telefon 06150 133 120
Telefax 06150 133 129
E-Mail presse@skoda-auto.de
www.skoda-media.de

Weiterstadt, 25. Februar 2021

120 Jahre ŠKODA Motorsport – 120 Jahre Leidenschaft

Inhalt

Anfänge und erste Erfolge

1936 – 1986: ŠKODA etabliert sich als feste Größe im Motorsport

1990er-Jahre: weitere Erfolge und Start in der Rallye-Weltmeisterschaft

2009 – 2019: ŠKODA FABIA SUPER 2000 und ŠKODA FABIA R5 schreiben Motorsportgeschichte

2019: Der ŠKODA FABIA R5 evo/Rally2 evo setzt die Erfolgsgeschichte fort

Fünf Meilensteine in der Motorsporthistorie von ŠKODA

L&K Motocyclette TB (1901)

L&K FC (1908)

ŠKODA POPULAR SPORT (1936)

ŠKODA F3 (1965)

ŠKODA FAVORIT 136 L (1994)

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 2 von 7



120 Jahre ŠKODA Motorsport – 120 Jahre Leidenschaft

- › Seit 1901 ist das in Mladá Boleslav beheimatete Unternehmen im internationalen Rennsport eine feste Größe
- › Die Motorsportgeschichte der tschechischen Marke beginnt mit den legendären Motorrad-Langstreckenrennen des frühen 20. Jahrhunderts
- › Automobile von ŠKODA siegen seit mehr als 100 Jahren am Berg, auf der Rundstrecke und bei Rallyes auf der ganzen Welt
- › FIA Rallye-Weltmeisterschaft startet mit einem Klassensieg für den ŠKODA FABIA Rally2 evo bei der Rallye Monte Carlo in die Saison 2021
- › Der ŠKODA FABIA Rally2 evo führt die Tradition berühmter Rennfahrzeuge wie ŠKODA POPULAR SPORT, ŠKODA 130 RS und ŠKODA FAVORIT 136 L fort

ŠKODA Motorsport blickt auf eine traditionsreiche 120-jährige Geschichte zurück. 1901 startete ein Motorrad der Marke L&K, konstruiert von den Unternehmensgründern Václav Laurin und Václav Klement, bei einem 1.200-Kilometer-Rennen von der französischen Hauptstadt Paris nach Berlin in Deutschland. Nur vier Jahre später schwenkte L&K auf die Produktion von Automobilen um und machte sich fortan einen Namen im Rennsport auf vier Rädern. Nach ersten Klassensiegen bei der Rallye Monte Carlo und dem 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps feierte ŠKODA in den 1970er- und 1980er-Jahren zahlreiche Siege auf der Rundstrecke und bei Rallyes. Heute setzt der ŠKODA FABIA Rally2 evo die Erfolgsgeschichte von ŠKODA Motorsport fort und gewinnt bei nationalen Meisterschaften und der FIA Rallye-Weltmeisterschaft Titel rund um den Globus.

Anfänge und erste Erfolge

Die Liebe zum Rennsport geht auf die Firmengründer Václav Laurin und Václav Klement zurück. Zunächst reparierten und produzierten sie Fahrräder in Mladá Boleslav, damals Teil der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, bevor sie bereits 1899 mit der Herstellung von Motorrädern der Marke L&K begannen. Nur zwei Jahre später startete eine L&K TB mit Einzylindermotor beim Langstreckenrennen von Paris nach Berlin. Werksfahrer Narcis Podsedníček erreichte das Ziel in der deutschen Hauptstadt um 3 Uhr morgens als erster Motorradfahrer – zu diesem frühen Zeitpunkt war die offizielle Zeitmessung am Ziel allerdings noch unbesetzt. Podsedníček wurde nicht gewertet, blieb jedoch der moralische Sieger.

Obwohl Václav Klement selbst ein begeisterter Motorradrennfahrer war, sahen er und sein Geschäftspartner Václav Laurin die wirtschaftliche Zukunft ihres Unternehmens in Fahrzeugen mit vier Rädern und stellten die Produktion von Motorrädern schließlich ein. Ab 1905 setzten Automobile von L&K die Erfolgsgeschichte des Unternehmens fort. Im Jahr 1908 sorgte die Marke mit dem Geschwindigkeitsrekord eines Laurin & Klement FCS im englischen Brooklands für Aufsehen. Angetrieben von einem rund 100 PS starken Vierzylindermotor erreichte der offene Wagen eine Geschwindigkeit von 118,72 km/h. Ab 1910 gewann das drei Fahrzeuge starke L&K-Werksteam fünf Jahre in Folge eine Goldmedaille bei der berühmten Alpenfahrt. 1912 stand erstmals ein Automobil von L&K auf der Teilnehmerliste der Rallye Monte Carlo.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 3 von 7

1936 – 1986: ŠKODA etabliert sich als feste Größe im Motorsport

1925 stieg der Pilsener Industriekonzern ŠKODA als strategischer Partner bei Laurin & Klement ein. Daraus ergaben sich neue Möglichkeiten: Die nun unter dem Markennamen ŠKODA gefertigten Automobile setzten Maßstäbe mit innovativen Technologien, zum Beispiel mit Zentralrohrrahmen, Einzelradaufhängung und aerodynamisch fortschrittlicher Karosserie. Im Januar 1936 belegte ein ŠKODA POPULAR SPORT bei der zermürenden, inklusive Anfahrt fast 4.000 Kilometer langen, Rallye Monte Carlo den zweiten Platz in seiner Kategorie. Ein ŠKODA RAPID wiederholte diesen Erfolg ein Jahr später. 1948 erzielte die Marke mit drei serienmäßigen ŠKODA 1101 beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps einen Dreifachsieg in ihrer Klasse. Der ŠKODA SPORT, ein zweisitziger Rennwagen auf Basis des ŠKODA 1101, nahm 1950 am berühmten 24-Stunden-Rennen in Le Mans teil. 1953 erreichte der ŠKODA SUPERSPORT dank Kompressoraufladung eine Geschwindigkeit von 197,8 km/h und war damit das schnellste tschechische Auto seiner Zeit. Offene Sportwagen auf Basis des Serienmodells ŠKODA 1101 errangen zahlreiche Siege bei Rundstreckenrennen in Osteuropa. Später bewies der spektakuläre 1100 OHC SPEZIAL einmal mehr, wie die Ingenieure des tschechischen Unternehmens mit hohem technischem Verständnis und genialen Ideen den Einschränkungen hinter dem ‚Eisernen Vorhang‘ trotzten: Der offene Zweisitzer mit einer Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff war nahezu unschlagbar.

1959 stellte ŠKODA den OCTAVIA TS vor, der in der Klasse der Tourenwagen bis zu 1,3 Liter Hubraum von Erfolg zu Erfolg eilte. 1961 gewann das finnische Duo Esko Keinänen und Rainer Eklund bei der Rallye Monte Carlo seine Klasse und belegte außerdem einen sensationellen sechsten Platz in der Gesamtwertung. Auch in den Jahren 1962 und 1963 gewannen Crews im ŠKODA OCTAVIA TS jeweils ihre Hubraumklasse.

In den 1960er-Jahren schrieb der 1000 MB für ŠKODA das nächste Kapitel in der Motorsportgeschichte der Marke. Als erstes ŠKODA Modell mit Hinterradantrieb und Heckmotor sorgte das Fahrzeug auch im Rennsport für technologisch innovative Ansätze. Mit dem Nachfolger ŠKODA 130 RS feierte vor allem der norwegische Rallye-Fahrer John Haugland große Erfolge. Das Fahrzeug, das wegen seines technischen Grundkonzepts den liebevollen Spitznamen ‚Porsche des Ostens‘ erhielt, gewann seine Klasse bei der Rallye Monte Carlo 1977 ebenso wie bei der Akropolis-Rallye Griechenland in den Jahren 1978, 1979 und 1981. Mit dem 130 RS errang ŠKODA 1981 außerdem den Herstellertitel in der Tourenwagen-Europameisterschaft. Das Nachfolgemodell ŠKODA 130 LR erzielte 1985 und 1986 Klassensiege bei der RAC-Rallye, dem britischen Lauf zur Rallye-WM.

1990er-Jahre: weitere Erfolge und Start in der Rallye-Weltmeisterschaft

Die Rallye Monte Carlo markierte für ŠKODA auch den Beginn der jüngeren Motorsportgeschichte: Im ŠKODA FAVORIT 136 L gewannen Pavel Sibera und Petr Gross von 1991 bis 1994 vier Jahre in Folge ihre Klasse bei der ‚Königin der Rallyes‘. 1994 sicherte sich ŠKODA in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft außerdem den Titel im F2-Cup für Fahrzeuge mit Motoren unter zwei Litern Hubraum und nur zwei angetriebenen Rädern. 1996 ließ das neue ŠKODA FELICIA Kit-Car die Konkurrenz in seiner Klasse bei der Rallye Monte Carlo hinter sich, Pavel Sibera und Petr Gross bildeten einmal mehr das siegreiche Team. Mit dem schwedischen Profi Stig Blomqvist am Steuer fuhr das ŠKODA FELICIA Kit-Car zudem auf einen beachtlichen dritten Gesamtrang bei der RAC-Rallye in Großbritannien. Im Januar 1997 konnten Emil Triner/Julius Gál den Klassensieg bei der ‚Monte‘ wiederholen.

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 4 von 7



Mit dem 1999 vorgestellten ŠKODA OCTAVIA WRC stieg das Werksteam erstmals in die höchste Klasse der FIA Rallye-Weltmeisterschaft ein. Das 300 PS starke Allradfahrzeug mit Turbomotor war das erste sogenannte World Rally Car der Marke. Besonders erfolgreich verlief die Saison 2001 für ŠKODA Motorsport: Zum Auftakt drifetete die deutsche Werksmannschaft Armin Schwarz/Manfred Hiemer auf den vierten Gesamtrang der Rallye Monte Carlo. Wenige Wochen später folgte beim härtesten WM-Lauf, der Safari-Rallye in Kenia, der größte Erfolg der Marke in der Rallye-WM: Schwarz und Hiemer holten einen herausragenden dritten Gesamtrang. Auch in zahlreichen nationalen Meisterschaften sammelte der ŠKODA OCTAVIA WRC Erfolge, so unter anderem mit dem Titelgewinn von Matthias Kahle/Peter Göbel in der Deutschen Rallye-Meisterschaft in den Jahren 2002 und 2004. Von 2003 bis 2007 übernahm das Nachfolgemodell ŠKODA FABIA WRC den Staffelstab. Das größte Ausrufzeichen mit dem FABIA WRC setzt 2005 der legendäre Colin McRae – er lag beim WM-Lauf in Australien auf Kurs zu Rang zwei, bis ihn ein Missgeschick beim Service vorzeitig stoppte.

ŠKODA FABIA SUPER 2000 und ŠKODA FABIA R5 schreiben Motorsportgeschichte

2009 eroberte der ŠKODA FABIA SUPER 2000 die Rallye-Szene im Sturm. In den Jahren 2012 und 2013 gewann der Allradler mit Zweiliter-Saugmotor in den Händen des niederländisch-belgischen Duos Kevin Abbring/Lara Vanneste und der Deutschen Sepp Wiegand/Frank Christian seine Klasse bei der Rallye Monte Carlo. Zudem errang der FABIA SUPER 2000 drei Titel in Folge in der FIA Rallye-Europameisterschaft: 2012 mit den Finnen Juho Hänninen/Mikko Markkula, 2013 mit den Tschechen Jan Kopecký/Pavel Dresler und 2014 mit Esapekka Lappi/Janne Ferm aus Finnland. Darüber hinaus holte Juho Hänninen den Titel in der S-WRC-Kategorie der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2011 und gewann 2010 die Intercontinental Rally Championship (IRC). 2011 und 2012 wurden die Norweger Andreas Mikkelsen und Ola Fløene Meister in der IRC. Der Titel in der FIA Asien-Pazifik-Rallye-Meisterschaft (APRC) ging von 2012 bis 2014 drei Jahre in Folge an Teams im FABIA SUPER 2000. Insgesamt eroberte der FABIA SUPER 2000 weltweit 50 nationale und internationale Titel und schrieb damit das bis dahin erfolgreichste Kapitel in der Motorsportgeschichte von ŠKODA, bevor ihn sein Nachfolger ablöste – der ŠKODA FABIA R5.

Der von einem 1,6-Liter-Turbomotor angetriebene FABIA R5 knüpfte auf Anhieb an die Erfolge seines Vorgängers an. Von 2016 bis 2019 sicherten sich mit Esapekka Lappi, Pontus Tidemand, Jan Kopecký und Kalle Rovander vier Werksfahrer von ŠKODA Motorsport die WRC2-beziehungsweise WRC2 Pro-Kategorie der FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Die französischen Privaters Pierre-Louis Loubet/Vincent Landais holten 2019 ebenfalls mit dem ŠKODA FABIA R5 evo den Fahrertitel in der Kategorie WRC2. Von 2015 bis 2019 gewann ŠKODA zudem fünf Jahre in Folge den Herstellertitel in den Kategorien WRC2/WRC2 Pro. Gleichzeitig feierte ŠKODA mehrere Titel in der FIA Rallye-Europameisterschaft (ERC), der FIA Asien-Pazifik-Rallye-Meisterschaft (APRC), der FIA Rallye-Meisterschaft Südamerika (CODASUR) und der FIA Rallye-Meisterschaft Afrika (ARC). Darüber hinaus fuhren Privatfahrer mit dem ŠKODA FABIA R5 und dem Nachfolgemodell ŠKODA FABIA R5 evo zu zahlreichen nationalen Meistertiteln.

2020: Der ŠKODA FABIA Rally2 evo setzt die Erfolgsgeschichte fort

Seit 2020 startet der ŠKODA FABIA R5 evo als ŠKODA FABIA Rally2 evo und entspricht damit dem seither vom Weltmotorsportverband FIA neu geordneten Klassensystem. Gleichzeitig änderte ŠKODA Motorsport seine Strategie in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Der Fokus richtete sich nicht mehr auf die eigene Werksabordnung, sondern auf die Unterstützung privater Teams. Mit Erfolg: Die deutsche Mannschaft Toksport WRT wurde WRC2 Team-Champion. Unter den 14

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 5 von 7



Titeln und Trophäen, die ŠKODA Kunden im Jahr 2020 holten, sticht einer für die tschechische Marke ganz besonders heraus: Barry McKenna und James Fulton aus Irland gewannen die ARA National Championship Trophy in den USA, der erste Titel dieser Art für den ŠKODA FABIA Rally2 evo.

Die WM-Saison 2021 begann mit einem weiteren Sieg für den ŠKODA FABIA Rally2 evo. Andreas Mikkelsen/Ola Fløene stürmten in der weiter entwickelten 2021er Generation des Fahrzeugs bei der Rallye Monte Carlo auf den ersten Platz in der WRC2-Kategorie. Eingesetzt wurde ihr ŠKODA FABIA Rally2 evo von dem durch ŠKODA Motorsport unterstützten Privatteam Toksport WRT aus Deutschland.

Fünf Meilensteine in der Motorsporthistorie von ŠKODA

L&K Motocyclette TB (1901)

Inspiziert von den Motorrädern der Gebrüder Werner aus Frankreich entwickelte Václav Laurin ein neues Konstruktionsprinzip, indem er den Rahmen um den Motor herum baute und alle Bedienelemente der sogenannten Motocyclette am Lenker platzierte. Das Modell TB wurde von einem Einzylindermotor angetrieben. Da Laurins Geschäftspartner Václav Klement selbst ein begeisterter Motorradrennfahrer war, nutzte L&K bald den Motorsport als Marketinginstrument.

Am 27. Juni 1901 startete der Werksrennfahrer Narcis Podsedníček zu einem 1.200 Kilometer langen Rennen von der französischen Hauptstadt Paris nach Berlin. Unter zehn Teilnehmern in der Kategorie Motorräder und Dreiräder beendete Podsedníček mit großem Vorsprung als Erster die letzte von drei Etappen. Als er am 30. Juni um 3 Uhr morgens mit seiner L&K durch die Straßen Berlins fuhr, hatten die Zeitnehmer im Ziel bereits Feierabend gemacht. Stattdessen bezeugte ein Polizist seine Ankunftszeit. Da die Rennleitung die Regeln genauestens befolgte, wurde Podsedníček zwar disqualifiziert, aber als moralischer Sieger gefeiert.

In den folgenden Jahren gehörten die Motorräder von L&K zu den erfolgreichsten Fabrikaten bei internationalen Rennen. Im Jahr 1905 gewann Werksfahrer Václav Vondřich den renommierten ‚Coupe International‘ im französischen Dourdan, damals die inoffizielle Motorrad-Weltmeisterschaft. Dennoch stellte L&K im Jahr 1908 die Produktion von Motorrädern ein und konzentrierte sich fortan auf Autos.

L&K FC (1908)

Das erste Automobil der Marke L&K rollte 1905 aus der Produktionshalle in Mladá Boleslav. Und wieder nutzten Laurin und Klement den Rennsport, um ihre neuen Produkte zu bewerben. Treibende Kraft war Otto Hieronymus, ein deutschstämmiger Ingenieur und Rennfahrer, von L&K als Entwicklungschef eingestellt. Während L&K zu einem der größten Hersteller von sogenannten Voiturettes (Kleinwagen) aufstieg, hatte Hieronymus auch den Bau leistungsstarker Rennwagen im Sinn. Sein Modell FC verfügte über einen Vierzylindermotor mit 2,4 Litern Hubraum und erreichte eine Geschwindigkeit von bis zu 90 km/h.

Zu den ersten, die mit diesem Wagen Rennen fuhren, gehörte Graf Alexander ‚Sascha‘ Kolowrat, ein Gentleman-Driver mit böhmischen Wurzeln. Kolowrat – wegen seiner extrovertierten Persönlichkeit auch ‚Graf Kilowatt‘ genannt – hatte bereits Rennen auf L&K-Motorrädern

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 6 von 7



gewonnen, als er sich den Autos zuwandte. Hieronymus und Kolowrat bildeten ein erfolgreiches Team und gewannen am Steuer eines L&K FC unter anderem die legendären Bergrennen am Semmering bei Wien und dem schweizerischen Gaillon.

Im Jahr 1908 fuhr Kolowrat wiederum auf einem Modell FC den Klassensieg beim Bergrennen Zbraslav-Jíloviště ein. Im folgenden Jahr trat er gegen 102 Konkurrenten bei der deutschen Prinz-Heinrich-Rallye an. Während Hieronymus 1908 im L&K FC zum Klassensieg beim 700-Kilometer-Rennen von St. Petersburg nach Moskau fuhr, war Kolowrat maßgeblich am Erfolg des L&K-Teams beim anspruchsvollen Rennen von St. Petersburg nach Sewastopol beteiligt. Außerdem siegte er 1911 auch bei der Karpaten-Trophy. 1912 startete Kolowrat – mittlerweile Vorstandsmitglied von L&K – bei der zweiten Auflage der Rallye Monte Carlo und vertrat die Marke damit bei ihrer ersten Teilnahme an der heute berühmtesten Rallye der Welt.

ŠKODA POPULAR SPORT (1936)

In den 1930er-Jahren kehrte das Unternehmen – nun unter dem Namen ŠKODA – in den Motorsport zurück. Der ŠKODA POPULAR war das erste Auto der Marke mit modernem Zentralrohrrahmen und Einzelradaufhängung. Das Modell verlieh auch der Rennabteilung einen kräftigen Schub. Zdeněk Pohl und Beifahrer Jaroslav Hausman erregten viel Aufmerksamkeit, als sie 1936 mit einem ŠKODA POPULAR SPORT, einer zweisitzigen Cabriolet-Variante, an der Rallye Monte Carlo teilnahmen.

Die Crew meisterte die 3.852 Kilometer lange Anfahrt von Athen nach Monaco in vier Tagen ohne Strafpunkte zu sammeln. Pohl und Hausman konnten zwar auf eine Heizung, Thermosflaschen und eine beheizbare Windschutzscheibe zurückgreifen, ein äußerst anstrengendes Abenteuer blieb die winterliche Tour über meist unbefestigte Straßen in Griechenland, Jugoslawien, Ungarn, Österreich, Deutschland und Frankreich allerdings dennoch. Pohl und Hausman fuhren den ŠKODA POPULAR SPORT auf den zweiten Platz in der Klasse, was die Begeisterung für den Rallye-Sport in ihrer tschechoslowakischen Heimat weiter anheizte. Um von diesem Erfolg zu profitieren, präsentierte ŠKODA das besonders sportliche Sondermodell ŠKODA POPULAR MONTE CARLO.

ŠKODA F3 (1965)

Verschiedene Rennserien mit einsitzigen Fahrzeugen – sogenannte Monoposti – dienen als Schule für den Nachwuchs in der Formel 1, seit diese im Jahr 1950 gegründet wurde. Einer der ersten Schritte auf dem Weg in die Königsklasse des Motorsports ist bis heute die Formel 3, die schon Anfang der 1960er Jahre in unzähligen Ländern ausgetragen wurde. Selbst hinter dem ‚Eisernen Vorhang‘ im Osten Europas fanden Meisterschaften statt.

Als 1964 das Motorenreglement auf eine Hubraumgrenze von einem Liter umgestellt wurde, entwickelte ŠKODA einen eigenen Formel-3-Renner. Als Motor diente der Vierzylinder des 1000 MB. Das Aggregat war im Heck eingebaut und leistete bis zu 90 PS. Die schlanke Karosserie aus Leichtmetall hielt das Gewicht des ŠKODA F3 mit 410 Kilogramm niedrig, so erreichte der Monoposto mit der Projektnummer 992 eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Im Jahr 1968 gewann der tschechische ŠKODA Werksfahrer Miroslav Fousek damit die osteuropäische Formel-3-Meisterschaft. Ein weiter entwickeltes Design kam für den Formel-3-Renner mit dem Projektnamen ‚Lucia‘ zum Einsatz, der 1966 im Tochterwerk von ŠKODA in Vrchlabí entstand.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA MOTORSPORT PRESSEMAPPE

Seite 7 von 7

Auch hier sorgte der Motor des ŠKODA 1000 MB für Vortrieb. Der ‚Lucia‘ startete von 1966 bis 1969 in der tschechoslowakischen Meisterschaft.

ŠKODA FAVORIT 136 L (1994)

Mit der Eingliederung von ŠKODA in den Volkswagen Konzern im Jahr 1991 baute die Marke ihre Motorsportaktivitäten aus. Bereits 1989 entwickelte die Motorsportabteilung eine Rallye-Version des FAVORIT 136 L. Das von Bertone entworfene Modell setzte auf Frontmotor und Vorderradantrieb, ein für ŠKODA neues technisches Konzept. Als Motor diente der bewährte 1,3-Liter-Vierzylinder, der im Rallye-Trimm mehr als 110 PS leistete.

Ab 1990 schickte ŠKODA Motorsport ein Werksteam mit zwei Fahrzeugen zu ausgewählten Läufen der FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Der zuverlässige FAVORIT 136 L glänzte speziell bei den harten Schotter-Rallyes. Pavel Sibera und Beifahrer Petr Gross gewannen ihre Klasse bei der Akropolis-Rallye in Griechenland und bei der finnischen 1000-Seen-Rallye. Bei der Rallye San Remo in Italien triumphierten Ladislav Křeček/Bořivoj Motl in ihrer Klasse. Es folgten weitere Klassensiege, wobei Sibera/Gross ihre Kategorie bei der Rallye Monte Carlo vier Jahre in Folge für sich entschieden. 1994 eroberte ŠKODA sogar den Herstellertitel im sogenannten F2-Weltcup, der zweiradgetriebenen Autos mit Saugmotoren bis zu zwei Litern Hubraum vorbehalten war. In jener Saison fuhren Sibera/Gross und ihre Teamkollegen Emil Triner/Jiří Klíma bei drei von zehn WM-Läufen auf den ersten Platz ihrer Hubraumklasse.

Für Rundstrecken-Rennserien, deren Reglement den Ingenieuren mehr Freiraum ließen, konzipierte ŠKODA Motorsport eine noch kraftvollere Version des FAVORIT. Mit auf 1,5 Liter vergrößertem Hubraum entwickelte der an ein Sechsganggetriebe gekoppelte Motor eine Leistung von 145 PS. Die Karosserie bestand größtenteils aus glasfaserverstärktem Kunststoff, was diesen Rennwagen besonders leicht machte.

Über ŠKODA Motorsport

ŠKODA ist bereits seit 1901 im Motorsport erfolgreich. Ob auf der Rundstrecke oder bei Rallyes – ŠKODA hat auf der ganzen Welt Siege und Titelgewinne gefeiert. Unter den Höhepunkten in der Historie waren der Titel in der Tourenwagen-Europameisterschaft 1981 sowie mehrmalige Titelgewinne in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (Kategorie WRC2). Im Laufe der Jahre gewannen ŠKODA Kundenteams außerdem zahlreiche nationale Meisterschaften sowie Titel in der FIA Rallye-Europameisterschaft (ERC), der Intercontinental Rally Challenge (IRC), der FIA Afrika-Rallyemeisterschaft (ARC), der FIA Nord- und Mittelamerika-Rallyemeisterschaft (NACAM), der FIA Südamerika-Rallyemeisterschaft (CODASUR) und der FIA Asien-Pazifik-Rallyemeisterschaft (APRC). Auch bei der berühmtesten und ältesten Rallye der Welt hat ŠKODA schon triumphiert: Bei der legendären Rallye Monte Carlo, die seit 1911 ausgetragen wird, fuhren ŠKODA Teams mehrmals zu Klassensiegen.

Der ŠKODA FABIA SUPER 2000 eroberte 2009 die Rallyeszene im Sturm. Das mit Vierradantrieb und 2,0-Liter-Saugmotor ausgerüstete Rallyeauto gewann in den folgenden Saisons weltweit 50 nationale und internationale Titel. Damit schrieb der ŠKODA FABIA SUPER 2000 das erfolgreichste Kapitel in der Motorsportgeschichte von ŠKODA – bis sein Nachfolger ihn übertraf. Der ŠKODA FABIA R5, ein seriennahes Rallyeauto mit Allradantrieb und 1,6-Liter-Turbomotor, wurde in seiner ursprünglichen Form am 1. April 2015 vom Internationalen Automobilverband FIA homologiert. Weiterentwickelt zum ŠKODA FABIA R5 evo (homologiert am 1. April 2019), setzte das Hightech-Auto die lange Tradition von ŠKODA Motorsport erfolgreich fort. Aufgrund einer neuen Nomenklatur im Reglement änderte sich die Modellbezeichnung 2020 in ŠKODA FABIA Rally2 evo.

Die ersten internationalen Erfolge erzielte der ŠKODA FABIA R5 in der Saison 2016, als Esapekka Lappi (FIN) den WRC2-Fahrtitel der FIA Rallye-Weltmeisterschaft gewann. 2017 sicherte sich Pontus Tidemand (SWE) die WRC2-Fahrerwertung, während ŠKODA Motorsport den WRC2-Herstellertitel holte. 2018 wurde ŠKODA Werksfahrer Jan Kopecký zum WRC2-Champion gekürt. 2019 war das erfolgreichste Jahr in der Geschichte von ŠKODA Motorsport. Kalle Rovanperä und Jonne Halttunen (FIN/FIN) gewannen Fahrer- und Beifahrertitel in der Kategorie WRC2 Pro und trugen maßgeblich dazu bei, dass ŠKODA Motorsport den WRC2 Pro-Herstellertitel gewann. In der Saison 2020 sicherte sich das ŠKODA Kundenteam Toksport WRT die Teammeisterschaft der WRC2-Kategorie.