

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 1 de 6



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

120 años de ŠKODA Motorsport – 120 años de pasión

- › Desde 1901, la compañía con sede en Mladá Boleslav ha estado bien establecida en las competiciones internacionales de motor
- › Las raíces competitivas de la marca checa se remontan a las famosas carreras de motocicletas de larga distancia, a principios del siglo XX
- › Tras tomar el relevo, los coches ŠKODA han ganado en carreras de montaña, circuitos y rallyes de todo el mundo
- › El Campeonato Mundial de Rally FIA 2021 ha empezado con una victoria de categoría para el ŠKODA FABIA Rally2 evo en el Rally de Montecarlo
- › El ŠKODA FABIA Rally2 evo continua la tradición marcada por coches tan legendarios como el ŠKODA POPULAR, el ŠKODA 130 RS y el ŠKODA FAVORIT 136 L

Mladá Boleslav, 25 de febrero 2021 – ŠKODA Motorsport se levanta sobre una tradición de 120 años. En 1901, una motocicleta L&K fabricada por los fundadores de la compañía, Václav Laurin y Václav Klement, compitió en la carrera de 1.200 kilómetros entre la capital francesa de París y Berlín, en Alemania. Tras pasar de las dos a las cuatro ruedas tan solo cuatro años más tarde, L&K se convirtió también en un nombre reconocido en las carreras de coches. Partiendo de grandes éxitos como las victorias de categoría en el Rally de Montecarlo y en la carrera de 24 horas de Spa-Francorchamps (Bélgica), ŠKODA celebró más victorias en circuitos y rallyes durante los años 70 y 80. Hoy en día, el ŠKODA FABIA Rally2 evo continua la historia de éxito de ŠKODA Motorsport ganando títulos por todo el mundo, desde campeonatos nacionales hasta el Campeonato Mundial de Rally FIA.

Los primeros años y las primeras victorias

El amor por las competiciones de motor se remonta a los propios fundadores de la compañía, Václav Laurin y Václav Klement (L&K). Tras empezar como taller de reparación y fabricación de bicicletas en Mladá Boleslav, que por aquel entonces formaba parte del Imperio Austrohúngaro, iniciaron la producción de motocicletas a partir de 1899. Solo dos años más tarde, L&K participó en la carrera París-Berlín con un modelo TB de un solo cilindro. El piloto de fábrica, Narcis Podsedníček, fue la primera motocicleta en llegar a la capital alemana. Por desgracia, alcanzó la meta cuando los cronometradores oficiales estaban fuera de servicio, por lo que fue descalificado. Aun así, se alzó como ganador moral de la competición.

Aunque Václav Klement era un apasionado de las carreras de moto, él y su socio Václav Laurin vieron que su futuro económico estaba en los vehículos de cuatro ruedas, por lo que finalmente dejaron de producir motocicletas. De 1905 en adelante, los coches L&K continuaron la historia de éxito de la compañía. Un Laurin & Klement FCS batió el récord de velocidad en Brooklands, Inglaterra (1908). Propulsado por un motor de cuatro cilindros que entregaba cerca de 100 CV, el coche abierto alcanzó los 118,72 kilómetros por hora. A partir de 1910, durante cinco años consecutivos, el equipo de fábrica de L&K, con tres coches en su haber, ganó una medalla de oro en el famoso Rally de los Alpes (Alpenfahrt). En 1912, un coche con el logo de L&K apareció por primera vez en la lista de los participantes del Rally de Montecarlo.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 2 de 6

1936 – 1986: ŠKODA se afianza como potencia del motor de competición

En 1925, la empresa industrial ŠKODA, con sede en Pilsen, se convirtió en socio estratégico de Laurin & Klement. Haciendo uso de las nuevas posibilidades, los coches que a partir de ahora llevarían la marca ŠKODA exploraron nuevas fronteras técnicas, como, por ejemplo, un nuevo marco tubular central, suspensión independiente y carrocerías aerodinámicamente avanzadas. En enero de 1936, un ŠKODA POPULAR SPORT quedó en segundo lugar en su categoría en el extenuante Rally de Montecarlo de 4.000 kilómetros. El ŠKODA RAPID repitió este éxito un año más tarde. En 1948, el modelo de serie ŠKODA 1101 celebró una triple victoria de categoría en la carrera de 24 horas de Spa-Francorchamps (Bélgica). El ŠKODA SPORT, un biplaza especial basado en el ŠKODA 1101, participó en las famosas 24 horas de Le Mans, en 1950. En 1953, un motor sobrealimentado propulsó al ŠKODA SUPERSPORT hasta los 197,8 kilómetros por hora, convirtiéndolo en el coche checo más rápido de su tiempo. Los dos tipos de coches abiertos basados en el modelo de serie ŠKODA 1101 lograron numerosas victorias en los circuitos de carreras de Europa Oriental. Más tarde, el modelo especial ŠKODA 1100 OHC fue una prueba adicional de la habilidad de los brillantes ingenieros de la compañía para desafiar las restricciones del llamado Telón de Acero. El biplaza abierto con carrocería de fibra de vidrio era prácticamente invencible.

Introducido en 1959, el ŠKODA OCTAVIA TS fue de éxito en éxito en la categoría de turismos con una cilindrada de menos de 1,3 litros. En 1961, el equipo finlandés compuesto por Esko Keinänen y Rainer Eklund no solo ganó el Rally de Montecarlo en su categoría, sino que además obtuvo una sensacional sexta posición en la clasificación general. En 1962 y 1963, equipos al volante del ŠKODA OCTAVIA TS volvieron a ganar en su categoría.

El ŠKODA 1000 MB abrió el siguiente capítulo para la marca durante los años 60. El primer ŠKODA con motor y tracción traseros aportó un nuevo enfoque tecnológico, también en el caso de los coches de carreras. Con su sucesor, el ŠKODA 130 RS, el piloto de rally noruego John Haugland, en particular, obtuvo muchos resultados notables. El coche, que debido a su configuración técnica fue cariñosamente apodado "Porsche del Este", ganó en su categoría los Rallyes de Montecarlo en 1977 y del Acrópolis en 1978, 1979 y 1981. El 130 RS también ganó el título de fabricantes del Campeonato Europeo de Turismos de 1981. Su sucesor, el ŠKODA 130 LR, obtuvo victorias de categoría en el RAC Rally, la ronda británica del Campeonato Mundial de Rally, en 1985 y 1986.

1990s: más éxitos en el Campeonato Mundial de Rally (WRC)

La presencia de ŠKODA en los deportes de motor modernos empezó en con el Rally de Montecarlo de 1991. Pavel Sibera/Petr Gross, al volante de un ŠKODA FAVORIT 136 L, ganaron en su categoría durante cuatro años consecutivos (1991-1994). En 1994, ŠKODA también ganó la Copa F2 del Campeonato Mundial de Rally FIA para vehículos con motores de menos de dos litros de cilindrada y un eje motor. En 1996, el nuevo ŠKODA FELICIA Kit-Car ganó en su categoría el Rally de Montecarlo, de nuevo pilotado por el equipo Sibera/Gross. Con el profesional sueco Stig Blomqvist al volante, el ŠKODA FELICIA Kit-Car también obtuvo una notable tercera posición en la general del RAC Rally del Reino Unido. En enero de 1997, Emil Triner/Julius Gál repitieron la victoria de categoría en el Rally de Montecarlo.

Con el ŠKODA OCTAVIA WRC, introducido en 1999, el equipo de fábrica participó por primera vez al más alto nivel del Campeonato Mundial de Rally FIA. El vehículo de 300 CV y tracción total con

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 3 de 6



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

motor turboalimentado fue el primer World Rally Car de la marca. El 2001 fue un año especialmente exitoso para ŠKODA Motorsport. El equipo de fábrica alemán compuesto por Armin Schwarz/Manfred Hiemer empezó la temporada acabando el Rally de Montecarlo en cuarta posición. Un par de semanas más tarde, en el rally de larga distancia más duro del campeonato, el Safari Rally de Kenia, la marca vivió su mayor éxito en WRC: Schwarz/Hiemer logró una excelente tercera posición en la general. El ŠKODA OCTAVIA WRC también cosechó muchos éxitos en los campeonatos nacionales. Entre 2003 y 2007, el modelo sucesor, el ŠKODA FABIA WRC, tuvo un gran impacto para la marca checa. En 2005, el legendario Colin McRae estuvo a punto de acabar segundo en la ronda australiana del WRC, pero un desafortunado problema durante la parada de servicio se lo impidió.

Los 2000: el ŠKODA FABIA SUPER 2000 y el ŠKODA FABIA R5 escriben la historia de los deportes de motor

En 2009, el ŠKODA FABIA SUPER 2000 tomó el mundo del rally por sorpresa. En 2012 y 2013, el coche con motor de dos litros y tracción total ganó en categoría el Rally de Montecarlo, con los equipos de Kevin Abbring/Lara Vanneste (NDL/BEL) y Sepp Wiegand/Frank Christian (GER/GER). El ŠKODA FABIA SUPER 2000 alcanzó hitos adicionales en la forma de tres títulos consecutivos en el Campeonato Europeo de Rally FIA. En 2012, con Juho Hänninen/Mikko Markkula (FIN/FIN), en 2013 con Jan Kopecký/Pavel Dresler (CZE/CZE) y en 2014 con Esapekka Lappi/Janne Ferm (FIN/FIN). Además, Juho Hänninen ganó en la categoría S-WRC del Campeonato Mundial de Rally FIA de 2011 y el Campeonato Intercontinental de Rally (IRC) en 2010, mientras que Andreas Mikkelsen y Ola Fløene (NOR/NOR) se llevaron el título del IRC en 2011 y 2012. Los equipos al volante del ŠKODA FABIA SUPER 2000 ganaron el Campeonato de Rally de Asia-Pacífico FIA (APRC) tres años consecutivos (2012-2014). En total, el ŠKODA FABIA SUPER 2000 ganó 50 títulos nacionales e internacionales en todo el mundo, escribiendo así el capítulo más exitoso de la historia de ŠKODA en los deportes de motor – hasta verse superado por su sucesor, el ŠKODA FABIA R5.

El ŠKODA FABIA R5, propulsado por un motor turboalimentado de 1,6 litros fue un éxito instantáneo. Los pilotos de fábrica de ŠKODA Motorsport ganaron el Campeonato Mundial de Rally FIA en la categoría WRC2/WRC2 Pro en 2016 (Esapekka Lappi/FIN), 2017 (Pontus Tidemand/SWE), 2018 (Jan Kopecký/CZE) y de nuevo en 2019, con el actualizado ŠKODA FABIA R5 evo (Kalle Rovanperä/FIN). Al volante de un ŠKODA FABIA R5 evo, los franceses de Pierre-Louis Loubet/Vincent Landais se coronaron como Campeones de WRC en 2019. Durante los mismos años, ŠKODA celebró múltiples títulos en el Campeonato Europeo de Rally FIA (ERC), el Campeonato de Rally de Asia-Pacífico (APRC), el Campeonato Sudamericano de Rally FIA (CODASUR) y el Campeonato de Rally de África (ARC). Los equipos que competían al volante de un ŠKODA FABIA R5 o un ŠKODA FABIA R5 evo también ganaron numerosos campeonatos nacionales.

2020: el ŠKODA FABIA Rally2 evo continua su historia de éxito

En 2020, el ŠKODA FABIA R5 evo fue rebautizado ŠKODA FABIA Rally2 evo, para cumplir con el nuevo sistema de categorías de la FIA. Al mismo tiempo, ŠKODA Motorsport cambió su estrategia en el Campeonato Mundial de Rally FIA, pasando de competir con equipo propio a dar apoyo a equipos privados que compitiesen con el ŠKODA FABIA Rally2 evo. Uno de ellos, Toksport WRT, se convirtió en Campeón de Equipos de WRC2 en 2020. Entre los 14 títulos y trofeos ganados por los clientes de ŠKODA en 2020, hay uno que supone un auténtico hito histórico para la marca

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 4 de 6



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

checa: Barry McKenna y James Fultonwon, de Irlanda, ganaron el Campeonato Nacional de la ARA en los Estados Unidos, el primer título de este tipo que obtiene el ŠKODA FABIA Rally2 evo.

La temporada WRC 2021 ha empezado con otra victoria del ŠKODA FABIA Rally2 evo. Andreas Mikkelsen/Ola Fløene (NOR/NOR), con su coche actualizado de la generación 2021, perteneciente al equipo Toksport WRT apoyado ŠKODA, obtuvieron la primera victoria en la categoría WRC en el Rally de Montecarlo.

Cinco hitos de la historia de ŠKODA en los deportes de motor

L&K “Motocicleta” TB (1901)

Inspirada en las motocicletas de los hermanos Werner, de Francia, Václav Laurin inventó un nuevo principio de diseño de motocicletas al construir el marco alrededor del motor y situar todos los elementos de control en el manillar. El modelo de “motocicleta” TB estaba propulsado por un motor de un solo cilindro. Dado que el socio de Laurin, Václav Klement, era un entusiasta de las carreras de motocicletas, pronto L&K convirtió los deportes de motor en una herramienta de marketing.

El 27 de junio de 1901, el piloto de fábrica Narcis Podsedníček salió de la capital francesa de París para recorrer a la carrera los 1.200 kilómetros que lo separaban de Berlín, en Alemania. Al ser uno de los diez competidores en la categoría de motocicletas y vehículos de tres ruedas, Podsedníček fue el único piloto que acabó los tres últimos tramos. Cuando su L&K rugió por las calles de Berlín durante la madrugada del 30 de junio, los cronometradores ya no estaban de servicio. En vez de ellos, la llegada de Podsedníček fue certificada por un policía. Pero como el control de carrera seguía las normas al pie de la letra, Podsedníček fue descalificado, aunque también celebrado como ganador moral de la competición.

Durante los siguientes años, las motocicletas L&K estuvieron entre las más exitosas en las carreras internacionales. En 1905, el piloto de fábrica de L&K Václav Vondřich ganó la prestigiosa Coupe Internationale en Dourdan (Francia), el campeonato mundial oficioso de motocicletas. Sin embargo, L&K dejó de producir motocicletas en 1908, concentrándose en los coches a partir de ese momento.

L&K FC (1908)

El primer automóvil de L&K salió de la nave de producción de Mladá Boleslav en 1905. Una vez más, Laurin y Klement utilizaron las carreras para promocionar sus nuevos productos. El piloto al volante fue Otto Hieronymus, un ingeniero y piloto de origen alemán contratado por L&K como director de desarrollo. Aunque L&K se convirtió en uno de los principales fabricantes de las llamadas “voiturettes” (coches pequeños), Hieronymus también tenía en mente coches de carrera más potentes. Su modelo FC tenía un motor de cuatro cilindros con una capacidad de 2,4 litros, adecuados para velocidades de hasta 90 km/h.

Uno de los primeros que condujo el coche en una carrera fue el Conde Alexander “Sascha” Kolowrat, un caballero piloto con raíces bohemias. Kolowrat, también conocido como “Conde Kilowatt” debido a su enérgica personalidad, ya había ganado carreras con motocicletas L&K, antes de pasarse al automóvil. Hieronymus y Kolowrat formaron un equipo de éxito, ganando, entre otros, las legendarias carreras de montaña de Semmering, cerca de Viena (Austria), y Gaillon

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 5 de 6



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

(Suiza), al volante de un L&K FC.

También al volante de un modelo FC, Kolowrat obtuvo la victoria de categoría en la carrera de montaña de Zbraslav-Jíloviště, en 1908. El año siguiente se enfrentó a 102 rivales en el Rally alemán del Príncipe Heinrich. Así como Hieronymus obtuvo una victoria de categoría al volante del L&K FC en la carrera de 700 kilómetros entre San Petersburgo y Moscú en 1908, Kolowrat fue esencial para el éxito del equipo L&K en la difícil carrera de San Petersburgo a Sebastopol, y también ganó el Trofeo de los Cárpatos (1911). Cuando Kolowrat, que en ese momento era miembro de la junta de L&K, se plantó en la parrilla de salida de la segunda edición del Rally de Montecarlo en 1912, marcó la primera participación de la marca en el que actualmente es el rally más famoso del mundo.

ŠKODA POPULAR (1936)

Durante los años 30, la compañía – que ahora operaba bajo el nombre de ŠKODA – regresó al motor de competición. El ŠKODA POPULAR fue el primer coche ŠKODA con un marco tubular central moderno y suspensión independiente. También supuso un poderoso impulso en el ámbito competitivo. Zdeněk Pohl y el copiloto Jaroslav Hausman fueron el foco de muchas atenciones cuando participaron en el Rally de Montecarlo de 1936 con un ŠKODA POPULAR SPORT, una versión biplaza descapotable del modelo.

El equipo recorrió los 3.825 kilómetros de ruta que separaban Atenas de Mónaco en tan solo cuatro días y sin recibir ningún punto de penalización. Aunque Pohl y Hausman tenían un calentador, termos y un parabrisas calefactado en el coche, la carrera invernal por las carreteras mayoritariamente sin asfaltar de Grecia, Yugoslavia, Hungría, Austria, Alemania y Francia fue una aventura agotadora. Pohl/Hausman condujeron el ŠKODA POPULAR SPORT hasta una segunda posición en su categoría, alimentando el entusiasmo por el rally en tierra natal checoslovaca. Animada por este éxito, ŠKODA también presentó el modelo deportivo especial de serie, el ŠKODA POPULAR MONTE CARLO.

ŠKODA F3 (1965)

Los modelos de carreras monoplazas han servido de antesala para la Fórmula 1 desde su creación, en 1950. Todavía hoy, la Fórmula 3 representa uno de los primeros peldaños de la escalera, compitiendo en innumerables países desde los años 60. Los campeonatos se organizaron incluso tras el llamado Telón de Acero.

Cuando, en 1964, las normativas en materia de motor establecieron un límite de capacidad de 1 litro, ŠKODA desarrolló su propio coche de carreras F3. El motor era el propulsor de cuatro cilindros del 1000 MB, montado en la parte trasera y con una potencia de 90 CV. La fina carrocería, hecha una aleación de metal, mantenía el peso por debajo de los 410 kilogramos. El coche abierto con el número de proyecto 992 alcanzaba una velocidad punta de 210 km/h. En 1968, el piloto de fábrica checo de ŠKODA, Miroslav Fousek, ganó el Campeonato de Europa del Este de Fórmula 3. El Lucía F3, fabricado en la planta subsidiaria de Vrchlabí en 1966, empleó otro diseño. El coche, con la misma unidad de potencia, se usó durante las temporadas 1966-1969 del campeonato nacional checoslovaco.

ŠKODA MOTORSPORT PRESS KIT

Página 6 de 6



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA FAVORIT 136 L (1994)

Con la entrada de ŠKODA en el Grupo Volkswagen en 1991, las actividades en el ámbito del motor de competición fueron ampliadas. Ya en 1989, el departamento de motor de competición desarrolló una versión de rally del FAVORIT 136 L. Con un motor frontal y tracción delantera, el modelo diseñado por Bertone representaba un cambio de estrategia para ŠKODA. El motor era el fiable propulsor de cuatro cilindros de 1,3 litros, que entregaba más de 110 CV en su versión de rally.

A partir de 1990, ŠKODA Motorsport envió un equipo de fábrica de dos coches a ciertas rondas del Campeonato Mundial de Rally FIA (WRC). El fiable FAVORIT brilló especialmente en los duros rallyes de grava. Pavel Sibera y su copiloto Petr Gross ganaron en su categoría el Rally del Acrópolis, en Grecia, y el Rally de los 1000 Lagos de Finlandia, reforzados por otra victoria de categoría de Ladislav Křeček/Bořivoj Motl en el Rally de San Remo, en Italia. Luego vinieron más victorias de categoría, siendo especialmente destacables las obtenidas por Sibera/Gross durante cuatro años consecutivos en el Rally de Montecarlo. En 1994, ŠKODA se convirtió en campeón de fabricantes en la llamada Copa del Mundo de F2, reservada para coches con motores atmosféricos de hasta dos litros y un eje motor. Ese año, Sibera/Gross y sus compañeros de equipo Emil Triner/Jiří Klíma ganaron en su categoría en tres de las diez rondas del WRC.

Para las competiciones de circuito con normativas más liberales, ŠKODA Motorsport desarrolló una versión aún más de alta tecnología que el FAVORIT. Con una mayor cilindrada de 1,5 litros, el motor entregaba 145 CV y se combinaba con una caja de cambios de seis velocidades. La carrocería estaba principalmente fabricada de fibra de vidrio, lo que hacía que el coche fuese especialmente ligero.