



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 1 de 4

85 años de éxito: ŠKODA en el Rally de Montecarlo

- › **ŠKODA se estrenó con fuerza en la "Reina de los Rallyes": el roadster POPULAR SPORT acabó en segunda posición en la categoría de menos de 1.500 cm³ en 1936**
- › **Ganador de la categoría de 1.3 litros: el ŠKODA OCTAVIA ganó en su categoría tres veces entre 1961 y 1963; el FAVORIT ganó cuatro veces seguidas, de 1991 a 1994**
- › **2001: cuarta posición en la general del Rally de Montecarlo para el ŠKODA FABIA WRC conducido por Armin Schwarz / Manfred Hiemer**
- › **Haciendo historia en el rally: hoy en día, muchos equipos compiten por las primeras posiciones al volante del FABIA R5 evo y del FABIA Rally2 evo**
- › **Modelos especiales: el éxito en el rally inspiró el desarrollo del ŠKODA POPULAR MONTE CARLO en 1936; el FABIA MONTE CARLO se ha ganado a los clientes desde 2011**

25 de enero de 2021 – ŠKODA AUTO celebra un aniversario especial este año: hace 120 años, el fabricante checo empezó su exitosa andadura por el mundo de los deportes de motor, que ha incluido numerosas victorias en el famoso Rally de Montecarlo a lo largo de este largo período. Los vehículos Laurin & Klement participaron en la segunda edición del clásico rally en 1912, y en 1936 un modelo con la flecha alada estuvo por primera vez en la línea de salida de la legendaria competición – el roadster POPULAR SPORT acabó en segundo lugar en la categoría de menos de 1.5 litros. Tras la Segunda Guerra Mundial los vehículos ŠKODA se ganaron inicialmente su reputación en la categoría de menos de 1.300 cm³, como demostró el hat-trick del OCTAVIA entre 1961 y 1963. En los años 90, el FAVORIT 136 L continuó la historia de éxito en Montecarlo con cuatro victorias consecutivas, acabando en primera posición de 1991 a 1994. El FABIA con tracción total ha sido la sensación de los tramos especiales de los Alpes Marítimos situados encima de Mónaco desde principios de esta década. Y, en 2018, el modelo R5 con motor turbo alcanzó en el Monte la victoria en la categoría WRC2.

El Rally de Montecarlo es una de las citas del motor de competición más establecidas, conocidas y exigentes del mundo. Desde 1911, ha retado continuamente a pilotos, copilotos y equipos durante el mes de enero, con condiciones meteorológicas y de carretera adversas en la región montañosa situada encima del principado. Con su lugar fijo en el calendario anual del motor de competición, marca tradicionalmente el inicio, y uno de los momentos cumbre, del Campeonato Mundial de Rally, que se celebró por primera vez en 1973.

El fabricante de Mladá Boleslav, cuya exitosa implicación en los deportes de motor se remonta a 1901, estuvo representado en la segunda edición de la carrera: el 21 de enero de 1912, el Conde Alexander "Sascha" Kolowrat-Krakowský salió al volante de un vehículo Laurin & Klement y condujo de Viena a Montecarlo. En esa época, Viena



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 2 de 4

era uno de los puntos de salida de la carrera, que más adelante se organizaría como rally. Kolowrat-Krakowský recorrió una distancia de 1.319 kilómetros a temperaturas de hasta -18 grados Celsius, y tuvo que pasar por numerosos checkpoints. En Montecarlo, el organizador otorgaba puntos adicionales por la elegancia y confort del automóvil, así como por su estado técnico. Además, los conductores tenían que demostrar sus habilidades de conducción en una prueba de destreza.

Héroes del período de entreguerras: ŠKODA POPULAR y RAPID

Hoy hace ochenta y cinco años, el 25 enero de 1936, Zdeněk Pohl y Jaroslav Hausman escribieron el siguiente capítulo en la historia de ŠKODA AUTO en el Rally de Montecarlo. El equipo, bien coordinado, se dirigió a la línea de salida al volante de un ŠKODA POPULAR SPORT. El roadster, con una velocidad punta de 110 km/h, estaba basado en el chasis modificado del POPULAR, pero utilizaba el motor de 1.4 litros del RAPID, más potente. Sus dos depósitos de gasolina contenían hasta 170 litros de carburante. Con un consumo medio de 11,3 litros cada 100 kilómetros, el motor de cuatro cilindros tenía una autonomía de 1.500 kilómetros. El peso total era de 790 kilogramos, de los cuales 250 kilogramos eran de la carrocería abierta. Con un conductor y un acompañante, el POPULAR SPORT pesaba 960 kilogramos. Enfrentándose al tiempo invernal, Pohl y Hausman estaban equipados con ropa caliente, un sistema de calefacción de aire cálido adicional y soportes para los termos que tenían a su disposición. Un marco calefactado desmontable para el parabrisas garantizaba una buena visibilidad, y el asiento del acompañante podía plegarse, permitiéndole dormir durante la maratónica conducción.

Los dos checoslovacos decidieron viajar a Montecarlo desde Atenas – en aquella época, la capital griega era simplemente uno de los posibles puntos de salida para los participantes. El viaje fue arduo: solo para la primera etapa de 850 kilómetros de Praga a Trieste, el POPULAR SPORT necesitó 17 horas. Tras llegar a Atenas, Pohl y Hausman tenían cuatro días más para recuperarse y preparar técnicamente el coche para lo que tenían por delante. Tuvieron que hacerlo sin mecánicos y sin un vehículo de servicio con herramientas profesionales. Y entonces salieron: en cuatro días, tenían que conducir de Atenas a Belgrado pasando por Tesalónica, de Budapest a Viena y finalmente llegar hasta Múnich, pasando antes por Estrasburgo y Aviñón. En total, Pohl y Hausman cubrieron una distancia de 3.852 kilómetros. Los pasos de montañas cubiertos de nieve hicieron el viaje aún más difícil: cuando los neumáticos Baťa con bandas de rodadura todoterreno alcanzaban sus límites, la pareja sacaba las palas.

Zdeněk Pohl y Jaroslav Hausman lucharon contra estas condiciones adversas igual que muchos de sus rivales, y tuvieron un rendimiento excelente: de los 105 vehículos registrados que participaron en la salida del Rally de Montecarlo en 1936, solo 72 acabaron. El equipo ŠKODA alcanzó el casino del principado sin ningún punto de penalización, y pasó con éxito la inspección técnica y la prueba de destreza – alcanzando una impresionante segunda plaza en la categoría de menos de 1.5 litros. El dúo tuvo incluso la oportunidad de ganar, dado que los ganadores de la categoría, de Italia, habían reparado su coche en Budapest de una forma que contravenía las normas que sí seguían los pilotos de ŠKODA. Sin embargo, en honor al espíritu del juego limpio, la delegación de ŠKODA optó por no protestar.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 3 de 4

Una vez el equipo hubo regresado, en Mladá Boleslav se decidió capitalizar su aclamado éxito y ofrecer el coche deportivo en una versión de serie sin modificar. El atractivo POPULAR MONTE CARLO celebró su estreno en julio de 1936. Un total de 70 roadsters y aerodinámicos coupés de este modelo especial salieron de la línea de producción hasta 1939.

Un año más tarde, Pohl y Hausman volvieron a Montecarlo. Esta vez, la pareja trajo un RAPID Coupé a la línea de salida en Palermo. Los 4.134 kilómetros hasta Mónaco presentaban un duro reto para el hombre y la máquina: solo cuatro de los 30 vehículos que salieron de Sicilia llegaron a la meta. Con 500 puntos, el equipo de Mladá Boleslav pensaron que, una vez más, habían quedado en segundo lugar de la categoría de menos de 1.500 cm³ de cilindrada. Sin embargo, al final solo consiguieron un cuarto lugar y la 26ª posición en la general: un competidor inglés se quejó y los jueces dictaminaron que los retrovisores del RAPID Coupé eran del tamaño equivocado, por lo que Pohl y Hausman fueron penalizados con la pérdida de dos puntos.

Favorito entre los pilotos de rally escandinavos: OCTAVIA TS y 130 RS Coupé

Tras la Segunda Guerra Mundial, la situación política hizo que para ŠKODA fuera sustancialmente más difícil participar en carreras internacionales, pero no fue completamente imposible. En el Rally de Montecarlo de 1949, pilotos privados checos participaron en un 1101 "TUDOR" y acabaron en 83ª posición de un total de 166 participantes. Tras esto, la delegación oficial no volvió a la "Reina de los Rallyes" hasta enero de 1956. La iniciativa vino principalmente de propietarios de ŠKODA extranjeros: pilotos de Finlandia y Noruega fueron capaces de dejar su marca, especialmente cuando concurrían condiciones climáticas especialmente invernales.

En el Rally de Montecarlo de 1961, los equipos escandinavos apostaron por el OCTAVIA TOURING SPORT, y con él dominaron la pista: los finlandeses Esko Keinänen / Rainer Eklund no solo ganaron en la categoría de 1.3 litros, sino que lograron una impresionante sexta posición en la clasificación general. En 1962, fueron capaces de repetir aquel éxito con el mismo coche. Finalmente, el OCTAVIA TOURING SPORT consiguió un hat-trick en el Monte con los noruegos Edward Gjolberg y Carl Karlan, el 24 de enero de 1963.

En la era de los vehículos de tracción trasera con motores de montaje trasero, ŠKODA siguió llamando la atención con sus éxitos en el Rally de Montecarlo. Por ejemplo, en 1977 con el ya legendario 130 RS Coupé: los pilotos de fábrica Václav Blahna/Lubislav Hlávka y Milan Zapadlo/Jiří Motal condujeron sus "Porsches del Este" hacia una doble victoria en la categoría de menos de 1.300 cm³, a pesar de unas condiciones extremadamente exigentes. Ciento noventa y ocho equipos participaron en la carrera del campeonato del mundo, que ahora se organiza según los estándares modernos. Solo 43 vehículos alcanzaron la meta, y los dos equipos ŠKODA avanzaron hasta la 12ª y 15ª posición. Svatopluk Kvaizar y Jiří Kotek retiraron su 130 RS debido a problemas técnicos.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMUNICADO DE PRENSA

Página 4 de 4

Historia reciente: del FAVORIT al FABIA R5

El modelo FAVORIT marcó la entrada de ŠKODA en la era moderna de la historia del motor de competición. En 1991, el equipo de fábrica obtuvo una impresionante serie de victorias en la "Reina de los Rallyes" con el coche de tracción delantera: el joven talento Pavel Sibera y su copiloto Petr Gross obtuvieron la primera posición cuatro veces consecutivas entre 1991 y 1994. Además, el fabricante checo ganó la Copa FIA en la categoría F2 del Campeonato Mundial de Rally de 1994. En la categoría de menos de 2.000 cm³, Sibera acabó cuarto en 1993 con el FAVORIT 136 L, que solo tenía tracción delantera, a pesar de la fuerte competencia.

El ŠKODA FELICIA Kit Car pronto sucedió al FAVORIT en el Monte, antes de que la marca optara por primera vez por un modelo con tracción en las cuatro ruedas en 1999, el OCTAVIA WRC. En 1996, Sibera y Gross volvieron a ganar en su categoría y, en el Rally de Montecarlo de 1997, el equipo formado por Emil Triner / Julius Gál ganó no solo en su categoría, sino también en la categoría F2.

En 2001, Armin Schwarz y Manfred Hiemer acabaron en cuarto lugar en la general en el World Rally Car con motor turbo de 2.0 litros, antes de que el FABIA WRC se afirmara en las pistas internacionales de rally en 2005. A partir de 2009, el Rally de Montecarlo no estuvo clasificado en el Campeonato Mundial de Rally durante tres años, sino en el Campeonato Intercontinental de Rally (IRC). En el IRC, los vehículos conocidos como Super 2000, como el ŠKODA FABIA S2000, formaron la categoría más alta. El piloto de fábrica Jan Kopecký y el copiloto Petr Starý condujeron su coche con tracción total y un motor atmosférico de 2.0 litros hasta la cuarta posición desde el principio. La pareja checa acabó en quinto lugar en 2010 y octava en 2011. El FABIA S2000 se quedó a las puertas de su primera victoria en dos ocasiones: Juho Hänninen / Miko Markkula y Freddy Loix / Frédéric Miclotte acabaron en segunda posición por muy poco. En enero de 2011, ŠKODA presentó el modelo especial FABIA MONTE CARLO en Mónaco, para celebrar el 100º aniversario de la primera edición del clásico del rally. En aquella época, el fabricante de Mladá Boleslav también lo usó para conmemorar su 110º año de compromiso con los deportes de motor.

La primera victoria de categoría del FABIA S2000 fue del holandés Kevin Abbring y de su copiloto belga, Lara Vanneste, en 2012, antes de que los alemanes Sepp Wiegand y Frank Christian repitieran el éxito de su estreno en el Monte en 2013. Kopecký volvió al principado en 2017: junto con su copiloto Pavel Dresler, condujo el FABIA RS con motor turbo de 1.6 litros hacia la segunda posición de la clasificación WRC2, y obtuvo la octava posición en la general, por detrás de sus compañeros de marca Andreas Mikkelsen/Anders Jäger. En 2018, Kopecký/Dresler por fin subieron a la cima del podio: lideraron un potente triplete para ŠKODA en la categoría WRC2, acabando por delante de Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen y Olivier Burri/Anderson Levratti.

A su regreso a la categoría WRC2, ŠKODA Motorsport apoyó a Andreas Mikkelsen (NOR) y a su copiloto driver Ola Fløene (NOR), que obtuvieron una victoria en WRC2 en el Rally de Montecarlo de 2021. Al mismo tiempo, su éxito supuso la primera victoria de la actualizada generación 2021 del ŠKODA FABIA Rally2 evo.