



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOTA DE PRENSA

Página 1 de 4

Versiones Motorsport del ŠKODA FAVORIT (1989): Todos diferentes y, aun así, familiares

- › En 1987, después de un cuarto de siglo, el ŠKODA FAVORIT fue durante muchos años el último vehículo de ŠKODA con motor y tren propulsor trasero.
- › Como coche de rallies, el FAVORIT consiguió regularmente victorias en la categoría de menos de 1.300 c.c. y se mantuvo en la clasificación general del WRC
- › Momento culminante de la carrera automovilística del FAVORIT: Victoria en la categoría "Fórmula 2" para vehículos con un eje motriz y una capacidad máxima de motor de dos litros en 1994
- › El motor de cuatro cilindros y ocho válvulas con una cilindrada de 1.299 c.c. y control de válvulas OHV ofrecía 105 CV y 117 Nm de par motor

Mladá Boleslav, 10 de septiembre de 2021 - La larga era de los vehículos ŠKODA con motor y tracción trasera llegó a su fin en 1988: los pilotos de fábrica de Mladá Boleslav disputaron sus últimos rallies en los legendarios vehículos 130 LR y comenzaron a entrenar en el nuevo ŠKODA FAVORIT de tracción delantera prácticamente de la noche a la mañana.

Además de la [completa selección de imágenes](#) que acompañan a esta nota de prensa, el [Storyboard de ŠKODA](#) también ofrece un [folleto de 32 páginas](#) y una amplia selección de artículos y reportajes sobre diversos temas de los 120 años de [ŠKODA Motorsport](#).

Mientras el ŠKODA 130 LR seguía compitiendo en las pistas de rally nacionales en septiembre de 1987, se produjo un considerable cambio de paradigma en la Feria Internacional de Ingeniería de Brno, donde ŠKODA presentó el FAVORIT con gran interés. El moderno hatchback con motor y tren propulsor montados en la parte delantera era un desarrollo completamente nuevo y el fabricante de automóviles checo creía que también tendría fuertes perspectivas de venta en los exigentes mercados de Europa Occidental. En Mladá Boleslav, el equipo empezó a trabajar inmediatamente en una versión de rally, cuyo éxito sería clave para promocionar el nuevo modelo a nivel internacional.

El piloto de fábrica Vladimír Berger desempeñó un papel importante en el desarrollo del vehículo de carreras. Para su puesta a punto, condujo el ŠKODA FAVORIT, que aún no había sido homologado oficialmente, en algunos rallies del campeonato checoslovaco de 1988. La homologación del vehículo se produjo el 1 de enero de 1989 con la matrícula A-5373. El FAVORIT celebró un exitoso debut con los equipos de pilotos Křeček/Motl, Sibera/Gross y Berger/Petera poco después en el tradicional rally de 'Valašská zima'. El FAVORIT celebró su estreno internacional en el rally finlandés de Hanki, conduciendo hasta la victoria de la categoría con Kalevi Aho al volante. El FAVORIT siguió dominando en los años siguientes, ganando casi todas las carreras de su clase. También se impuso a la competencia en rondas exigentes del WRC como el Rally de Montecarlo, el Rally RAC, el Rally de los 1000 Lagos de Finlandia y el Rally Acrópolis. La racha de victorias del dúo Pavel Sibera/Petr Gross, que ganó su clase cuatro veces seguidas en el Rally de Montecarlo entre 1991 y 1994, fue especialmente impresionante.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOTA DE PRENSA

Página 2 de 4

En 1993, entraron en vigor nuevas normas con el anuncio del Mundial para vehículos con motores atmosféricos, una cilindrada máxima de dos litros y un eje motriz: la llamada Fórmula 2. En la primera temporada, el equipo de ŠKODA Motorsport terminó en segundo lugar, antes de dejar atrás a numerosos competidores de renombre en el año siguiente y asegurar el título de campeón del mundo en la clase de Fórmula 2.

Como coche de rally de clase A, el ŠKODA FAVORIT tenía un aspecto muy similar al modelo de producción en serie a primera vista, pero era un coche de carreras en toda regla. La rigidez de la carrocería, que estaba hecha de chapa más fina, se veía reforzada por un marco de seguridad certificado. A diferencia de la versión estándar, el techo tenía una trampilla mecánica que mejoraba la ventilación del interior. Sin embargo, las ventanas y los paneles de las puertas eran del modelo de producción en serie. Se eliminaron la tapicería y el asiento trasero, y varias medidas adicionales redujeron el peso en orden de marcha a 750 kilogramos.

El panel de control no se modificó, pero los indicadores y los interruptores se adaptaron y se colocaron de forma que también pudieran ser manejados por el copiloto en caso necesario. La presión de los frenos se dirigía a las ruedas traseras a través de un distribuidor de potencia de frenado, que podía adaptarse en función de las condiciones de la carretera. Un volante deportivo, que los conductores solían llevar consigo de un vehículo a otro, simplificaba el manejo del FAVORIT.

El motor contaba con distribución OHV; en comparación con el motor estándar, la cilindrada aumentó de 1.289,4 a 1.299,6 c.c. Las bielas, las levas y otras piezas eran nuevas. Inicialmente, el motor entregaba 76 kW a 6.500 rpm; posteriormente, gracias a un carburador doble Pierburg, la potencia aumentó a 88 kW a 7.000 rpm. Al principio se utilizaba una caja de cambios de cinco velocidades, pero más tarde se sustituyó por una de seis velocidades con dentado recto. La velocidad máxima del FAVORIT oscilaba entre los 150 y los 210 km/h, dependiendo de la relación de transmisión general.

La carrocería blanca estaba originalmente acabada con rayas rojas y azules, que más tarde dieron paso a un diseño a cuadros con los mismos colores. En 1993 se sustituyó por la "V" verde del signo de la victoria y una franja roja, el emblema actual de los coches RS.

El ŠKODA FAVORIT 136 L/A, que había sido modificado para las carreras, también se mantuvo fuera de las pistas de rally en circuitos y subidas. El FAVORIT 136 L/H, desarrollado en 1989 para las carreras en circuito, era especialmente interesante desde el punto de vista técnico. El motor de cuatro cilindros del 790.16 OHC era un prototipo con una mayor cilindrada de 1.596 c.c. Tenía dos carburadores Weber dobles y generaba 123 kW (167 CV) a 6.500 rpm; el par motor era de 176 Nm a 5.500 rpm. El coche alcanzaba una velocidad máxima de 240 km/h y aceleraba de 0 a 100 km/h en sólo 6 segundos. Posteriormente, el motor se benefició de la inyección directa y la potencia aumentó a 129 kW (175 CV). Entre otros eventos, este ŠKODA FAVORIT modificado compitió en la carrera de 24 horas de Nürburgring, donde el trío Kvaizar/Samohýl/Obermann consiguió la victoria en su categoría.

Aunque el ŠKODA FELICIA, más moderno, sustituyó al ŠKODA FAVORIT en la pista de rallies en 1995, el FAVORIT permaneció en las listas de salida de numerosas carreras durante muchos años como un vehículo deportivo que era a la vez potente y asequible.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOTA DE PRENSA

Página 3 de 4

Further information:

Ondřej Láník

Sponsorship and Classic Communications

T +420 734 298 184

ondrej.lanik@skoda-auto.cz



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOTA DE PRENSA

Página 4 de 4

Media images:



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

The ŠKODA FAVORIT 136 L/A rally car was powered by a transversely mounted front engine with a displacement of 1,299 cm³ and OHV valve control; the output was 105 hp and the torque 117 Nm. Its top speed was 170 km/h.

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

The duo Pavel Sibera/Petr Gross drove the ŠKODA FAVORIT 136 L to four consecutive class victories at the Monte Carlo Rally from 1991 to 1994.

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

The white bodywork was originally finished with red and blue stripes, which later gave way to a chequered pattern in the same colours. This was replaced in 1993 by the green victory sign 'V' and red stripe – the emblem of RS cars today.

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

The control panel was left unchanged, but the gauges and switches were adapted and positioned so that they could also be operated by the co-driver if required. The brake pressure was routed to the rear wheels via a brake power distributor, which could be adapted depending on the road conditions. A sports steering wheel, which drivers usually took with them from vehicle to vehicle, simplified the FAVORIT's handling.

[Download](#)

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOTA DE PRENSA

Página 5 de 4

ŠKODA AUTO

- › is successfully steering through the new decade with the NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030.
- › aims to be one of the five best-selling brands in Europe by 2030 with an attractive line-up in the entry-level segments and additional e-models.
- › is emerging as the leading European brand in India, Russia and North Africa.
- › currently offers its customers ten passenger-car series: the FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA and SUPERB as well as the KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV and KUSHAQ.
- › delivered over one million vehicles to customers around the world in 2020.
- › has been a member of the Volkswagen Group for 30 years. The Volkswagen Group is one of the most successful vehicle manufacturers in the world.
- › independently manufactures and develops not only vehicles but also components such as engines and transmissions in association with the Group.
- › operates at three sites in the Czech Republic; manufactures in China, Russia, Slovakia and India primarily through Group partnerships, as well as in Ukraine with a local partner.
- › employs more than 43,000 people globally and is active in over 100 markets.