

Škoda Favorit: 30 let od úspěchu na Rally Monte Carlo

26.1.2024 - | ŠKODA AUTO

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 zisk 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 vyplývajícím 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

Uvedená cena Škoda Originálního příslušenství je pouze orientační a není nabídkou ve smyslu ust. § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Aktuální cenu Škoda Originálního příslušenství vám na požádání sdělí váš autorizovaný prodejce vozů Škoda. Uvedené ceny Škoda Originálního příslušenství nezahrnují případné náklady na jejich montáž. Originální příslušenství je určeno k instalaci až po úvodní registraci vozidla a ovlivňuje emise CO vozidla. Změna emisí CO však není zohledněna v prohlášení o shodě vystavované Škoda Auto a.s. Montáž Škoda Originálního příslušenství a mimořádná výbava vozidla mohou rovněž ovlivnit i jiné relevantní parametry vozidla jako je hmotnost, valivý odpor, aerodynamika, jakož i spotřeba pohonných hmot či výkonnostní ukazatele vozidla. Na základě omezení dle zvolené motorizace či výbavy nemusí být montáž požadovaného příslušenství u vybraného vozidla možná. Pro více informací kontaktujte svého autorizovaného prodejce vozů Škoda.

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 zatačkou 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 zisk 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 přepřehovanými motory.

Vozy Škoda Favorit potvrdily své výkony i na finské rally a dokonce i v Austrálii, kam se tým Škoda Motorsport díky šanci na zisk 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 vyplývajících z převodování 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 hatrick 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.

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 zisk 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 zisk 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 vymáčkout 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 zisk 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 zisk 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 vymáčkout 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.

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 zisk 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 vyplývajícím 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 zisk 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 zisk 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.

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 zisk 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 zisk 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 zatačkou 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 zisk 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 zisk 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 hatrick 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 zisk 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 vyplývajícím 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 zatačkou 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 zisk 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 zisk 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.

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 zatačkou 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.

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.

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.

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.

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 zatačkou 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 zisk 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 přepřňovanými motory.

Vozy Škoda Favorit potvrdily své výkony i na finské rally a dokonce i v Austrálii, kam se tým Škoda Motorsport díky šanci na zisk 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 dvoulitřů 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.

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.

Rallye Monte Carlo 1994: čtvrté vítězství v řadě

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 zisk bodů v mistrovství světa výrobců.

Skvělá sezona 1994 a triumf ve Světovém poháru FIA

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 zisk 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.

V nejlepším přestat

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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 vyplývajících z převodování 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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 vyplývajících z převodování 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 píší soutěžní vozy Škoda Fabia s pohonem všech kol: Škoda Fabia R5 se stala na RMC 2018 vítězem kategorie WRC2.

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.

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.

Rallyový speciál Škoda Favorit 136 L

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.

<https://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2024-01-26-pred-30-lety-skoda-favorit-poctvrte-za-sebou-zvitezila-v-rally-monte-carlo>