



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 1 z 3

ŠKODA FAVORIT (1989) v motorsportu: Všechno jinak a přece stejně

- › Po čtvrtstoletí vozů s koncepcí “vše vzadu” byl nový model FAVORIT z roku 1987 revoluční novinkou
- › ŠKODA FAVORIT byla od počátků úspěšným soutěžním vozem, který pravidelně vítězil v objemové kategorii do 1300 cm³ a nezdíka se prosazoval i v celkovém pořadí soutěží Mistrovství světa
- › Absolutním vrcholem soutěžní kariéry vozu ŠKODA FAVORIT bylo vítězství v tzv. Formuli 2, tedy kategorii vozů s pohonem jedné nápravy o objemu motoru do dvou litrů v roce 1994
- › K mezinárodním úspěchům postačoval osvědčený osmiventilový čtyřválec o objemu 1299 cm³ s rozvodem OHV, který dosahoval výkonu 105 koní a točivého momentu 117 Nm

Mladá Boleslav, 9. září 2021 – Dlouhá éra Škodovek s motorem vzadu a pohonem zadních kol definitivně skončila. V sezóně 1988 se tovární jezdci z Mladé Boleslavi naposledy svezli s legendárními stotřicítkami a takřka ze dne na den začali trénovat s novými soutěžními vozy ŠKODA FAVORIT s pohonem předních kol.

Na [ŠKODA Storyboard](#) je k dispozici [velká fotogalerie k tiskové zprávě](#). K výročí [120 let ŠKODA Motorsport](#) je na [ŠKODA Storyboard](#) již nyní k dispozici [32stránková brožura](#), resp. pestrá škála tiskových zpráv a příběhů, zpravidla doprovázených bohatou fotogalerií.

Zatímco se po tratích domácích soutěží ještě proháněl klasický speciál ŠKODA 130 LR, došlo v září 1987 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně k přelomové události. Za obrovského zájmu veřejnosti tam zažil svoji světovou premiéru zcela nový moderní automobil ŠKODA FAVORIT. Od základů nově vyvinutý moderní hatchback s motorem vpředu a pohonem předních kol měl dobré předpoklady uspět i na náročných západoevropských trzích. Okamžitě se také začalo s vývojem soutěžní verze, jejíž úspěchy by novinku propagovaly po celém světě.

O její vývoj se velkou měrou zasloužil tovární jezdec Vladimír Berger, který tehdy ještě oficiálně nehomologovaný model ŠKODA FAVORIT “učil jezdit” coby předjezdec na vybraných soutěžích domácího šampionátu v roce 1988. FAVORIT byl nakonec homologován 1. ledna 1989 pod číslem A-5373 a krátce poté úspěšně debutoval v tradiční Rallye Valašská zima s posádkami Křeček – Motl, Sibera – Gross a Berger – Petera. Prvním zahraničním startem byla pro FAVORIT finská Hanki Rally, kde Kalevi Aho zvítězil ve své třídě. Prakticky od prvního nasazení vyhrával vůz třídu i na těžkých soutěžích mistrovství světa, jakými jsou Rallye Monte Carlo, RAC Rallye, finská Rallye 1000 jezer nebo Acropolis rallye. Za zmínku stojí především šňůra vítězství posádky Sibera – Gross na Rallye Monte Carlo mezi lety 1991 až 1994.

Od roku 1993 došlo ke změně pravidel, když byl vypsán Světový pohár pro vozy s atmosférickým motorem o maximálním objemu dva litry a pohonem jedné nápravy, tzv. Formule 2. V první sezóně skončil tovární tým ŠKODA MOTORSPORT druhý, ovšem v následujícím roce spolehlivé a hbité vozy ŠKODA FAVORIT často vítězily a týmu se podařilo vybojovat titul mistrů světa ve třídě Formule 2 před zástupem renomovaných konkurentů.

Soutěžní ŠKODA FAVORIT skupiny A na první pohled sice připomínala sériový model, ve skutečnosti ale šlo o ryzí sportovní speciál. Karoserie byla vyrobena ze slabšího plechu a její tuhost zvyšoval certifikovaný bezpečnostní rám. Oproti sériovému provedení se na střeše objevila mechanicky ovládaná klapka pro přívod čerstvého vzduchu do interiéru. Překvapivé je, že zasklení a polstrování dveří pocházelo z produkčního vozu, z interiéru ale zmizelo nadbytečné čalounění a pochopitelně i zadní sedáky, což v kombinaci s dalšími úpravami stačilo na snížení pohotovostní hmotnosti až na 750 kilogramů.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 2 z 3

Beze změn byla palubní deska, to ale neplatí pro palubní přístroje a přepínače. Ty byly navíc přemístěny tak, aby byly v případě potřeby dosažitelné i pro spolujezdce. K zadním kolům byl brzdný tlak veden přes rozdělovač účinku brzd, který umožňoval přizpůsobit seřízení podle aktuálních podmínek na trati. Pro lepší ovládání vozu byl zamontován sportovní volant, který většinou šel z vozu do dalšího vozu spolu s továrním jezdce.

Motor měl rozvod OHV, přičemž zdvihový objem byl oproti sériovému agregátu zvětšený z původních 1289,4 na 1299,6 cm³. Nové byly ojnice, vačky a další součásti. Zpočátku agregát produkoval výkon 76 kW při 6500 otáčkách za minutu, s dvojitým karburátorem Pierburg se později výkon vyšplhal až na 88 kW při 7000 otáčkách. Také převodovka byla zpočátku pětistupňová a později ji nahradila šestistupňová skříň s přímými zuby. Maximální rychlost se v závislosti na zřevodování pohybovala v rozmezí od 150 do 210 km/h.

Tovární zbarvení původně kombinovalo bílou karosérii s červenými a modrými pruhy, později šlo o šachovnici ve stejných barvách, v roce 1993 šachovnici vystřídalo vítězné zelené V s červeným proužkem, které je dodnes symbolem vozů RS.

Závodně upravená ŠKODA FAVORIT 136 L/A se v nemalé míře uplatnila také na okruzích a v závodech do vrchu. Nejzajímavější kreací byl FAVORIT 136 L/H, který vznikl v roce 1989 pro vytrvalostní závody na okruzích. Používal prototypový řadový čtyřválec OHV o zvětšeném objemu na 1471 cm³ a řadou úprav na podvozku a karosérii. Takto upravená ŠKODA FAVORIT startovala mj. v závodě 24h Nürburgring, kde s ní posádka Kvaizar-Samohýl-Obermann vyhrála svoji třídu. Od sezóny 1992 byl do vytrvalostních závodů nasazován nový vůz s motorem 790.16 OHC s objemem zvětšeným na hodnotu 1596 cm³. Vůz měl dva dvojitě karburátory Weber, výkon 123 kW (167 koní) při 6 500 min⁻¹ a točivý moment 176 Nm při 5 500 min⁻¹. Vůz dosahoval maximální rychlosti 240 km/h a zrychlení na stovku za 6 s. Později dostal motor vstříkovaní paliva a výkon byl zvýšen na 129 kW (175 koní).

Soutěžní vůz ŠKODA FAVORIT nahradila v roce 1995 modernější ŠKODA FELICIA, FAVORIT se ale coby velice schopné, a přitom cenově dostupné sportovní náčiní objevoval ve startovních listinách rozličných podniků ještě dlouhá léta.

Pro další informace, prosím, kontaktujte:

Ondřej Láník
Komunikace Sponzoring, Classic
T +420 734 298 184
ondrej.lanik@skoda-auto.cz

[/skodacz](https://twitter.com/skodacz) [/skoda.cz](https://facebook.com/skoda.cz) [/skodacr](https://instagram.com/skodacr) [/SKODACeskairepublika](https://youtube.com/SKODACeskairepublika)

Fotografie k tématu:



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Soutěžní vůz ŠKODA FAVORIT 136 L/A poháněl motor o objemu 1 299 cm³ s rozvodem OHV uložený vpředu napříč, který dosahoval výkonu 105 koní a točivého momentu 117 Nm. Maximální rychlost činila 170 km/h.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

TISKOVÁ ZPRÁVA

Strana 3 z 3



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

S vozem ŠKODA FAVORIT 136 L posádka Pavel Sibera/Petr Gross zvítězila ve své třídě mezi roky 1991 a 1994 čtyřikrát v řadě za sebou.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Tovární zbarvení původně kombinovalo bílou karoserii s červenými a modrými pruhy, později šlo o šachovnici ve stejných barvách, v roce 1993 šachovnici vystřídal vítězný zelený v s červeným proužkem, které je dodnes symbolem vozů RS.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Soutěžní vůz ŠKODA FAVORIT 136 L/A poháněl motor o objemu 1 299 cm³ s rozvodem OHV, uložený vpředu napříč, který dosahoval výkonu 105 koní a točivého momentu 117 Nm. Maximální rychlost činila 170 km/h.

[Download](#)

Zdroj: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › se v rámci programu „NEXT LEVEL ŠKODA“ zaměřuje na tři priority: rozšíření modelového portfolia směrem k vstupním segmentům, působení na nových trzích pro další růst ve velkoobjemovém segmentu a konkrétní pokroky v oblasti ekologie a diverzity;
- › v současnosti nabízí zákazníkům 10 modelových řad osobních automobilů: CITIGO^e iV, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, SUPERB, KAMIQ, KAROQ, KODIAQ a ENYAQ iV;
- › v roce 2020 dodala zákazníkům celosvětově více než jeden milion vozů;
- › je už 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců; ŠKODA AUTO v koncernovém svazku samostatně vyrábí a vyvíjí vedle vozů také komponenty jako motory a převodovky;
- › provozuje tři výrobní závody v České republice; vyrábí v Číně, Rusku, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- › zaměstnává celosvětově zhruba 42 000 pracovníků a je aktivní na více než 100 trzích.