



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 1 od 4

85 godina uspeha: ŠKODA na Monte Carlo reliju

- › Upečatljiv debi za brend ŠKODA na „Kraljici relija“: POPULAR SPORT roadster zauzeo je drugo mesto u klasi do 1.500 cm³ 1936. godine
- › Pobednik u kategoriji od 1,3 litra: ŠKODA OCTAVIA je tri puta pobedila u klasi u periodu između 1961. i 1963. godine; FAVORIT je pobedio četiri puta zaredom od 1991. do 1994. godine
- › 2001: Ukupno četvrto mesto na reliju Monte Carlo za ŠKODA FABIA WRC, kojim su upravljali Armin Schwarz / Manfred Hiemer
- › Stvaranje istorije relija: Danas se mnogi timovi bore za najvišu poziciju na rang listi sa modelima FABIA R5 evo i FABIA Rally2 evo
- › Specijalni modeli: Uspeh u reliju inspirisao je razvoj modela ŠKODA POPULAR MONTE CARLO 1936. godine; FABIA MONTE CARLO osvaja kupce od 2011. godine

Beograd, 25. januar 2021 – ŠKODA AUTO ove godine slavi posebnu godišnjicu: pre 120 godina, češki proizvođač automobila započeo je uspešno bavljenje moto sportom, što je uključivalo brojne pobede na poznatom reliju Monte Carlo tokom ovog dugog perioda. Vozila Laurin & Klement ušla su u svet reli klasika 1912. godine, a 1936. godine model s krilatom strelom prvi put je bio na startnoj liniji na legendarnom takmičenju - roadster POPULAR SPORT završio je na drugom mestu u klasi do 1,5 litara. Nakon Drugog svetskog rata, ŠKODA vozila su u početku bila poznata u klasi do 1300 cm³, ali je model OCTAVIA TS pokazao „hat-trick“ između 1961. i 1963. godine. Devedesetih godina FAVORIT 136 L nastavio je ovu priču o uspehu u Monte Carlu s četiri pobede u nizu, zauzimajući prvo mesto od 1991. do 1994. godine. FABIA s pogonom na sve točkove izaziva senzaciju na specijalnim scenama u Primorskim Alpima iznad Monaka od 2010. godine. A 2018. godine R5 model s turbo motorom odneo je pobjedu u kategoriji WRC2 na Monteu.

Monte Carlo reli jedan je od najranije uspostavljenih, najpoznatijih i najzahtevnijih moto-sportskih događaja na svetu. Od 1911. godine u januaru redovno predstavlja izazov za vozače, suvozače i timove zbog loših vremenskih uslova i uslova na putu u planinskom regionu iznad kneževine. Sa svojim fiksnim mestom u godišnjem kalendaru moto sporta, to je tradicionalno početak i ujedno i vrhunac Svetskog prvenstva u reliju, koje je prvi put održano 1973. godine.

Proizvođač automobila iz Mlade Boleslav, čije je uspešno bavljenje moto sportom počelo 1901. godine, bio je predstavljen na drugoj trci trkačkog događaja: 21. januara 1912. grof Aleksandar „Sascha“ Kolowrat-Krakowský krenuo je vozilom Laurin & Klement i vozio veliku udaljenost od Beča do Monte Karla. U to je vreme Beč bio jedno od deset polazišta događaja, koji je tada bio organizovan kao skup. Kolowrat-Krakowský prešao je udaljenost od 1.319 kilometara pri temperaturama od -18 stepeni i morao je proći brojne kontrolne punktove. U Monte Karlu, organizator je dodelio dodatne bodove za eleganciju i udobnost automobila kao i njegovo tehničko stanje. Pored toga, vozači su morali da dokažu svoje vozačke veštine na testu spretnosti.

Heroji predratne ere: ŠKODA POPULAR i RAPID

Pre 85 godina, 25. januara 1936. godine, Zdeněk Pohl i Jaroslav Hausman napisali su sledeće poglavlje u istoriji moto sporta ŠKODA AUTO na reliju Monte Carlo. Dobro uigrani tim krenuo bi prema startu u specijalno izrađenom modelu ŠKODA POPULAR SPORT. Roadster s najvećom

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 2 od 4

brzinom od 110 km/h zasnovan je na modifikovanoj šasiji modela POPULAR, ali je koristio snažniji 1,4-litarski motor modela RAPID. Njegova dva rezervoara za gorivo sadržala su do 170 litara goriva. Sa prosečnom potrošnjom od 11,3 litara na 100 kilometara, četvorocilindrični motor imao je dolet od 1.500 kilometara. Ukupna težina bila je 790 kilograma, od čega je karoserija težila 250 kilograma. S vozačem i suvozačem, POPULAR SPORT težio je 960 kilograma. Prkoseći zimi, Pohl i Hausman imali su toplu odeću, dodatni sistem grejanja i držače za termos boce. Ram za grejanje vetrobranskog stakla osiguravao je preglednost, a suvozačevo sedište se moglo spustiti, omogućavajući suvozaču da malo odspava tokom maratonske vožnje.

Dva Čehoslovaka odlučili su da putuju u Monte Carlo iz Atine - glavni grad Grčke bio je samo jedno od mogućih polazišta za učesnike u to vreme. Putovanje je bilo mukotrpno: samo za prvu etapu od Praga do Trsta od 850 kilometara trebalo je 17 sati. Nakon dolaska u Atinu, Pohl i Hausman imali su još četiri dana da se oporave i pripreme automobil za zadatke koji su pred njima. To su morali učiniti bez mehaničara ili profesionalno opremljenog servisnog vozila. Tada su krenuli: u roku od četiri dana vozili su od Atine preko Soluna do Beograda, dalje do Budimpešte i Beča i na kraju preko Strazbura i Avinjona do Monaka. Ukupno su Pohl i Hausmann morali da pređu udaljenost od 3.852 kilometra. Snegom prekriveni planinski prolazi i snežni nanosi dodatno su otežali putovanje: gde god su gume Baťa s terenskim gazećim slojem dosegle svoje granice, par je pribegavao čišćenju lopatama za sneg.

Zdeněk Pohl i Jaroslav Hausman borili su se protiv ovih nepovoljnih uslova kao i njihovi brojni rivali i postigli su izvanredne rezultate: od 105 registrovanih vozila 1936. godine, samo su 72 završila trku. ŠKODA tim stigao je do kneževine bez kaznenih bodova, a takođe je uspešno prošao tehnički pregled i test spretnosti - izborili su impresivno drugo mesto u klasi zapremine do 1,5 litara. Dvojac bi čak imao priliku i da pobedi, jer su pobednici klase iz Italije popravili svoj automobil u Budimpešti na način koji je bio u suprotnosti s pravilima dok su ŠKODA vozači gledali. Međutim, u duhu poštene igre, ŠKODA tim je odlučio da neće protestovati.

Nakon što se tim vratio, u Mladá Boleslav je odlučeno da iskoriste ovaj značajan uspeh i sportski automobil ponude u nemodifikovanoj serijskoj verziji. Atraktivno dizajniran POPULAR MONTE CARLO debitovao je u julu 1936. godine. Ukupno je 70 roadstera i aerodinamičnih kupea ovog specijalnog modela sišlo sa proizvodne trake do 1939. godine.

Godinu dana kasnije, Pohl i Hausman vratili su se u Monte Carlo. Ovaj put, par je dovezao RAPID Coupé na start u Palermu. Put do Monaka od 4.134 kilometra predstavljao je težak izazov za ljude i mašine: samo su četiri od 30 vozila koja su krenula sa Sicilije stigla do cilja. Sa 500 bodova ekipa iz Mlade Boleslav mislila je da je ponovo na drugom mestu u klasi do 1500 cm³. U završnici, međutim, osvojili su tek četvrto mesto i ukupno 26. mesto: Engleski takmičar je protestovao i presuđeno je da su retrovizori modela RAPID Coupé pogrešne veličine, pa su Pohl i Hausmanu dodata dva kaznena poena.

Omiljeni i među skandinavskim reli vozačima: OCTAVIA TS i 130 RS Coupé

Nakon Drugog svetskog rata, politička situacija znatno je otežala ŠKODA AUTO učestvovanje u međunarodnim trkačkim i reli događajima, ali to nije bilo potpuno nemoguće. Na reliju Monte Carlo 1949. godine, privatni češki vozači ušli su u 1101 „TUDOR“ i završili na 83. mestu od 166 učesnika. Nakon toga, delegacija fabrike vratila se na „Kraljicu relija“ tek u januaru 1956. godine. Inicijativa je

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 3 od 4

uglavnom ležala u rukama stranih vlasnika ŠKODA-e: vozači iz Finske i Norveške uspeali su da ostave trag, posebno u zimskim uslovima.

Na Monte Carlo reliju 1961. godine skandinavski timovi verovali su u OCTAVIA TOURING SPORT, kojim su dominirali u akciji na stazi: Finci Esko Keinänen / Rainer Eklund ne samo da su pobedili u klasi od 1,3 litre, već su osvojili i impresivno šesto mesto u ukupnom skor. Mogli su da ponove ovaj uspeh s istom postavom 1962. godine. Trik sa modelom OCTAVIA TOURING SPORT u Monteju konačno su napravili Norvežani Edward Gjolberg i Carl Karlan 24. januara 1963. godine.

U eri vozila sa pogonom na zadnje točkove sa motorom smeštenim pozadi, ŠKODA je nastavila da privlači pažnju uspesima na reliju Monte Carlo. Na primer, 1977. godine, sa sada već legendarnim kupeom 130 RS: vozači fabrike Václav Blahna / Lubislav Hlávka i Milan Zapadlo / Jiří Motal odvezli su svoj „Porsche sa Istoka“ („Porschee of the East“) do dvostruke pobede u klasi do 1.300 cm³ bez obzira što su bili suočeni sa izuzetno zahtevnim uslovima. Na trci svetskog šampionata je učestvovalo 198 timova, a samo 43 vozila stigla su do cilja, dve ŠKODA posade stigle su na 12. i 15. mesto. Svatopluk Kvaizar i Jiří Kotek povukli su se sa svojim 130 RS zbog tehničkog problema.

Najnovija istorija: od modela FAVORIT do FABIA R5

Model FAVORIT hatchback obeležio je ulazak brenda ŠKODA u moderno doba trkačke istorije. 1991. godine fabrički tim započeo je impresivnu seriju pobeda automobilom s pogonom na prednje točkove na „Kraljici relija“: Mladi, talentovani Pavel Siberia i suvozač Petr Gross vozili su se do vrha četiri puta zaredom između 1991. i 1994. godine. Pored toga, češki proizvođač automobila osigurao je FIA kup u F2 kategoriji Svetskog prvenstva u reliju 1994. godine. U klasi do 2.000 cm³, Siberia je 1993. godine završio na četvrtom mestu u modelu FAVORIT 136 L, koji je imao samo pogon na prednje točkove, uprkos jakoj konkurenciji.

Ubrzo je nakon modela FAVORIT usledio ŠKODA FELICIA Kit Car na Monteju, pre nego što se brend prvi put odlučio za model s pogonom na sva četiri točka 1999. godine s modelom OCTAVIA WRC. 1996. godine Siberia i Gross ponovo su osvojili svoju klasu, a na reliju Monte Carlo 1997. godine posada Emil Triner / Julius Gál osvojila je ne samo svoju klasu već i F2 kategoriju.

2001. godine, Armin Schwarz i Manfred Hiemer završili su na četvrtom mestu na World Rally Car sa 2,0-litarskim turbo motorom, pre nego što se FABIA WRC afirmisala na međunarodnim reli stazama od 2005. Od 2009. godine, reli Monte Carlo nije bio klasifikovan u Svetsko prvenstvo, već u Interkontinentalno prvenstvo u reliju (IRC). U IRC-u, takozvana Super 2000 vozila kao što je ŠKODA FABIA S2000 činila su gornju kategoriju. Vozač Jan Kopecký i suvozač Petr Starý odvozali su automobil sa pogonom na sva četiri točka pogonjen 2,0-litarskim motorom na četvrto mesto. Češki dvojac je završio peti 2010. i osmi 2011. godine. FABIA S2000 je dva puta zamalo promašila svoju prvu ukupnu pobedu: Juho Hänninen / Miko Markkula i Freddy Loix / Frédéric Miclotte završili su blizu drugog mesta. U januaru 2011. godine, ŠKODA je predstavila specijalni model FABIA MONTE CARLO u Monaku povodom 100 godina od prve vožnje klasika relija. U to vreme proizvođač automobila iz Mlade Boleslav takođe ga je koristio u znak sećanja na 110 godina bavljenja moto sportom.

Prvoklasnu pobedu sa FABIA S2000 izneli su holanđanin Kevin Abbring i njegova koleginica iz Belgije na mestu suvozača Lara Vanneste 2012. godine, pre nego što su Nemci Sepp Wiegand i Frank Christian ponovili ovaj uspeh na svom debiju u Monteju 2013. godine. Kopecký se vratio u

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 4 od 4

kneževinu 2017. godine: zajedno sa suvozačem Pavelom Dreslerom, vozio je FABIA R5 sa 1,6-litarskim turbo motorom do drugog mesta na lestvici WRC2 i ukupno osmog mesta iza kolega Andreeasa Mikkelsena / Andersa Jägera. U 2018. godini Kopecký / Dresler konačno su i sami stali na vrh postolja: Vodili su sigurnih jedan-dva-tri za ŠKODA-u u kategoriji WRC2, završivši ispred Kalle Rovannerä / Jonne Halttunen i Oliviera Burrija / Andersona Levrattija.

Po povratku na WRC2, ŠKODA Motorsport podržao je Andreeasa Mikkelsena (NOR) i suvozača Ola Fløenea (NOR), koji su odneli pobjedu WRC2 na Rallye Monte Carlo 2021. godine. Njihov uspeh ujedno je označio prvu pobjedu za redizajniranu generaciju modela ŠKODA FABIA Rally2 evo iz 2021. godine.

Više informacija:

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/