



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 4

Motorsportversionen des ŠKODA FAVORIT (1989): Alles anders – und dennoch bekannt

- › Nach einem von Fahrzeugen mit Heckmotor und -antrieb geprägten Vierteljahrhundert war der ŠKODA FAVORIT 1987 eine revolutionäre Neuerung
- › Der FAVORIT fuhr als Rallyefahrzeug regelmäßig zu Siegen in der Kategorie unter 1.300 cm³ und behauptete sich in der Gesamtwertung der WM-Läufe
- › Höhepunkt der Motorsport-Karriere des FAVORIT: Sieg in der „Formel 2“- Kategorie für Fahrzeuge mit einer angetriebenen Achse und maximal zwei Litern Hubraum im Jahr 1994
- › Vierzylinder-Achtventiler mit 1.299 cm³ Hubraum und OHV-Ventilsteuerung leistete 105 PS und erreichte ein Drehmoment von 117 Nm

Mladá Boleslav, 10. September 2021 – Im Jahr 1988 ging die lange Ära von ŠKODA-Fahrzeugen mit Heckmotor und Heckantrieb vorerst zu Ende: Die Werksfahrer aus Mladá Boleslav fuhren ihre letzten Rallyes mit den legendären Fahrzeugen vom Typ 130 LR und begannen praktisch „über Nacht“ ihr Training im neuen, frontgetriebenen ŠKODA FAVORIT.

Auf dem [ŠKODA Storyboard](#) findet sich neben der [kompletten Auswahl an Bildern zu dieser Pressemitteilung](#) auch eine [32-seitige Broschüre](#) und eine umfangreiche Auswahl an Artikeln und Features zu verschiedenen Themen aus [120 Jahren ŠKODA Motorsport](#).

Während im September 1987 noch der ŠKODA 130 LR über die heimischen Rallyestrecken fuhr, kam es auf der Internationalen Maschinenbaumesse in Brünn zu einem regelrechten Paradigmenwechsel: Unter großem Interesse der Öffentlichkeit präsentierte ŠKODA dort erstmals den FAVORIT. Das moderne Kurzheckmodell mit Frontmotor und -antrieb war eine komplette Neuentwicklung, für die sich der tschechische Automobilhersteller auch auf den anspruchsvollen westeuropäischen Märkten gute Absatzchancen ausrechnete. In Mladá Boleslav begann man umgehend mit der Entwicklung einer Rallyeversion, deren Erfolge das neue Modell international bewerben sollten.

Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Rennfahrzeugs spielte Werksfahrer Vladimír Berger. Er fuhr den damals noch nicht offiziell homologierten ŠKODA FAVORIT auf ausgewählten Rallyes der tschechoslowakischen Meisterschaft 1988 zu Abstimmungszwecken. Am 1. Januar 1989 folgte unter der Kennung A-5373 die Homologation des Fahrzeugs, bevor der FAVORIT mit den Fahrerteams Křeček/Motl, Sibera/Gross und Berger/Petera kurz darauf bei der traditionsreichen Rallye „Valašská zima“ ein erfolgreiches Debüt feierte. International gab der FAVORIT bei der finnischen Hanki Rallye seinen Einstand und fuhr mit Kalevi Aho am Steuer zum Klassensieg. Auch in der Folge dominierte der FAVORIT und fuhr fast ausschließlich zu Klassensiegen. Dabei setzte er sich auch bei anspruchsvollen WM-Läufen wie der Rallye Monte Carlo, der RAC Rallye, der finnischen 1000-Seen-Rallye oder der Acropolis Rallye gegen die Konkurrenz durch. Besonders beeindruckend ist die Siegesserie des Duos Pavel Sibera/ Petr Gross, die bei der Rallye Monte Carlo zwischen 1991 und 1994 viermal in Folge ihre Klasse gewannen.

Mit der Ausschreibung des Welpokals für Fahrzeuge mit Saugmotoren, einem maximalen Hubraum von zwei Litern und einer angetriebenen Achse – der sogenannten Formel 2 – traten im Jahr 1993 neue Regeln in Kraft. In der ersten Saison belegte das ŠKODA Motorsport Werksteam den zweiten Platz, bevor es im Folgejahr zahlreiche namhafte Konkurrenten hinter sich ließ und sich den Weltmeistertitel in der Formel 2-Klasse sicherte.

Als Rallyefahrzeug der Klasse A ähnelte der ŠKODA FAVORIT dem Serienmodell auf den ersten Blick zwar sehr, es handelte sich allerdings um einen reinen Rennwagen. Die Steifigkeit der aus dünnerem Blech gefertigten Karosserie



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 4

verbesserte ein zertifizierter Sicherheitsrahmen. Das Dach verfügte gegenüber der Serienausführung über eine mechanische Klappe, die für eine bessere Belüftung des Innenraums sorgte. Scheiben und Türverkleidungen stammten zwar aus dem Serienmodell, Polsterungen und Rückbank wurden allerdings entfernt und dank zahlreicher weiterer Maßnahmen gelang es, das Leergewicht auf 750 Kilogramm zu senken.

Die Schalttafel blieb unverändert, Anzeigen und Schalter wurden jedoch angepasst und so platziert, dass sie bei Bedarf auch vom Beifahrer bedient werden konnten. Ein Bremskraftverteiler, der sich entsprechend den aktuellen Streckenverhältnissen anpassen ließ, leitete den Bremsdruck an die Hinterräder. Die Handhabung des FAVORIT vereinfachte ein Sportlenkrad, das die Fahrer meist mit von Fahrzeug zu Fahrzeug nahmen.

Der Motor verfügte über eine OHV-Ventilsteuerung, der Hubraum stieg gegenüber dem Serien-Triebwerk von 1.289,4 auf 1.299,6 Kubikzentimeter. Pleuel, Nocken und weitere Teile waren neu. Das Triebwerk leistete zunächst 76 kW bei 6.500 Umdrehungen pro Minute, später stieg die Leistung dank eines Pierburg-Doppelvergaser auf 88 kW bei 7.000 Umdrehungen. Für den Kraftschluss sorgte zunächst ein Fünfganggetriebe, das in der Folge von einem Sechsganggetriebe mit Geradverzahnung abgelöst wurde. Die Höchstgeschwindigkeit des FAVORIT lag – je nach Gesamtübersetzung – zwischen 150 bis 210 km/h.

Die weiße Karosserie zierten ursprünglich rote und blaue Streifen, die später einem Schachbrettmuster in den gleichen Farben wichen. Dieses wurde 1993 von einem in grün gehaltenen Siegeszeichen „V“ und einem roten Streifen abgelöst – dem heutigen Emblem der RS-Fahrzeuge.

Der für Rennzwecke modifizierte ŠKODA FAVORIT 136 L/A behauptete sich abseits der Rallyepisten auch auf Rundstrecken und bei Bergrennen. Technisch besonders interessant war der 1989 für Rundstrecken entwickelte FAVORIT 136 L/H. Der verbaute Vierzylindermotor 790.16 OHC war ein Prototyp mit einem auf 1.596 cm³ vergrößerten Hubraum. Der Wagen verfügte über zwei Weber-Doppelvergaser und leistete 123 kW (167 PS) bei 6.500 U/min. Das Drehmoment von 176 Nm lag bei 5 500 U/ min an. Das Fahrzeug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und beschleunigte innerhalb von nur sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h. Der Motor erhielt später eine Direkteinspritzung und die Leistung stieg auf 129 kW (175 PS). Der so modifizierte ŠKODA FAVORIT startete unter anderem beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, wo das Trio Kvaizar/Samohýl/Obermann einen Klassensieg einfuhr.

Auf der Rallyepiste ersetzte den ŠKODA FAVORIT im Jahr 1995 zwar der modernere ŠKODA FELICIA, allerdings stand der FAVORIT als ebenso leistungsfähiges wie erschwingliches Motorsportfahrzeug noch viele Jahre auf den Startlisten zahlreicher Rennen.

Weitere Informationen:

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



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 4

Bilder zur Presseinformation:



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Das Rallyefahrzeug ŠKODA FAVORIT 136 L/A wurde von einem quer eingebauten Frontmotor mit 1.299 cm³ Hubraum und OHV-Ventilsteuerung angetrieben, die Leistung lag bei 105 PS und das Drehmoment bei 117 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 170 km/h.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Mit dem ŠKODA FAVORIT 136 L fuhr das Duo Pavel Sibera/Petr Gross bei der Rallye Monte Carlo von 1991 bis 1994 zu vier Klassensiegen in Folge.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Die weiße Karosserie zierten ursprünglich rote und blaue Streifen, die später einem Schachbrettmuster in den gleichen Farben wichen. Dieses wurde 1993 von einem in grün gehaltenen Siegeszeichen „V“ und einem roten Streifen abgelöst – dem heutigen Emblem der RS-Fahrzeuge.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA FAVORIT 136 L/A

Die Schalttafel blieb unverändert, Anzeigen und Schalter wurden jedoch angepasst und so platziert, dass sie bei Bedarf auch vom Beifahrer bedient werden konnten. Ein Bremskraftverteiler, der sich entsprechend den aktuellen Streckenverhältnissen anpassen ließ, leitete den Bremsdruck an die Hinterräder. Die Handhabung des FAVORIT vereinfachte ein Sportlenkrad, das die Fahrer meist mit von Fahrzeug zu Fahrzeug nahmen.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 4

ŠKODA AUTO

- › steuert mit der NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 erfolgreich durch das neue Jahrzehnt.
- › strebt an, bis 2030 mit attraktiven Angeboten in den Einstiegssegmenten und weiteren E-Modellen zu den fünf absatzstärksten Marken Europas zu zählen.
- › entwickelt sich zur führenden europäischen Marke in Indien, Russland und Nordafrika.
- › bietet seinen Kunden aktuell zehn Pkw-Modellreihen an: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ, KO-DIAQ, ENYAQ iV und KUSHAQ.
- › lieferte 2020 weltweit über eine Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 30 Jahren zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller.
- › fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine mit einem lokalen Partner.
- › beschäftigt mehr als 43.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten vertreten.