



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 1 of 7

120 ans de ŠKODA Motorsport – 120 ans de passion

- › Depuis 1901, le constructeur de Mladá Boleslav est très actif en compétition internationale
- › Les racines en compétition de la marque tchèque remontent aux célèbres courses motocyclistes longue distance du début du 20^e siècle
- › Ayant repris le flambeau depuis plus d'un siècle, ŠKODA Auto a remporté des courses de côte, des compétitions sur circuit et des rallyes partout dans le monde
- › Le Championnat du Monde des Rallyes FIA 2021 a débuté par une victoire de catégorie pour la ŠKODA FABIA Rally2 evo au Rallye Monte-Carlo
- › La ŠKODA FABIA Rally2 evo perpétue la tradition établie par des voitures de légende telles que les ŠKODA POPULAR, ŠKODA 130 RS et ŠKODA FAVORIT 136 L

ŠKODA Motorsport continue à écrire une histoire qui a débuté voici 120 ans. En 1901, une motocyclette L&K construite par les pères fondateurs de l'entreprise, Václav Laurin et Václav Klement, disputait une course longue de 1 200 kilomètres entre la capitale française, Paris, et Berlin, en Allemagne. Quatre années plus tard seulement, L&K passait de deux à quatre roues, devenant directement un nom bien connu aussi dans le monde de la compétition automobile. Grâce notamment à de nombreuses victoires de catégorie au Rallye Monte-Carlo ou aux 24 Heures de Francorchamps, ŠKODA poursuivait sa moisson de succès en rallye et sur circuit au cours des années 1970 et 1980. Aujourd'hui, la ŠKODA FABIA Rally2 evo perpétue le succès de ŠKODA Motorsport en cumulant les titres partout dans le monde, que ce soit dans les championnats nationaux ou en Championnat du Monde des Rallyes FIA.

Premières années et premières victoires

L'amour de la compétition trouve son origine auprès des pères fondateurs de l'entreprise, Václav Laurin et Václav Klement (L&K). Après avoir créé leur entreprise de réparation et de fabrication de vélos à Mladá Boleslav, ville faisant alors partie de l'Empire austro-hongrois, les deux associés se lançaient dans la production de motocyclettes dès 1899. Deux ans plus tard seulement, L&K participait à la course Paris-Berlin avec une TB à moteur monocylindre. Le pilote officiel, Narcis Podsedníček, était le premier concurrent moto à entrer dans Berlin, hélas après la fermeture du service officiel de chronométrage. Si le pilote était disqualifié, il était néanmoins célébré en tant que vainqueur moral.

Même si Václav Klement était lui-même un pilote moto passionné, il était conscient, tout comme son associé Václav Laurin, que leur avenir économique se situait plutôt du côté des véhicules à quatre roues, et l'entreprise finit par arrêter de produire des motos. Dès 1905, les automobiles L&K perpétuèrent le succès de l'entreprise. Une Laurin & Klement FCS établit un record de vitesse à Brooklands, en Angleterre (1908). Équipé d'un moteur 4 cylindres délivrant quelque 100 chevaux, ce cabriolet atteignait la vitesse de 118,72 km/h. Dès 1910 et durant cinq années d'affilée, l'équipe officielle L&K, constituée de trois voitures, remportait le célèbre Rallye des Alpes (Alpenfahrt). Et pour la première fois en 1912, une voiture arborant le sigle L&K figurait parmi les engagés du Rallye Monte-Carlo.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 2 of 7

1936 – 1986 : ŠKODA devient une référence en sport automobile

En 1925, l'entreprise industrielle ŠKODA, basée à Pilsen, devenait le partenaire stratégique de Laurin & Klement. Exploitant les nouvelles opportunités qui se présentaient, les modèles désormais badgés ŠKODA innovaient sur le plan technique avec, par exemple, un châssis à poutre centrale, des suspensions indépendantes ou encore des carrosseries évoluées sur le plan aérodynamique. En janvier 1936, une ŠKODA POPULAR SPORT s'offrait la deuxième place de sa catégorie à l'issue des près de 4 000 kilomètres de course du redoutable Rallye Monte-Carlo. La ŠKODA RAPID réitérait cette performance un an plus tard. En 1948, la ŠKODA 1101 de série signait un triplé aux 24 Heures de Francorchamps. Quant à la ŠKODA SPORT, un modèle biplace spécial basé sur la ŠKODA 1101, elle participa aux célèbres 24 Heures du Mans en 1950. En 1953, un moteur suralimenté permettait à la ŠKODA SUPERSPORT d'atteindre la vitesse de 197,8 km/h, en faisant la voiture tchèque la plus rapide de son époque. Les deux modèles de cabriolet de sport basés sur la ŠKODA 1101 de série engrangèrent de nombreuses victoires sur les circuits d'Europe de l'Est. Plus tard, la ŠKODA 1100 OHC spéciale démontrait une fois encore la capacité des brillants ingénieurs de la marque à défier les restrictions du « rideau de fer ». Ce cabriolet biplace avec carrosserie en fibre de verre était quasiment invincible.

Apparue en 1959, la ŠKODA OCTAVIA TS accumula les succès dans les compétitions réservées aux voitures de tourisme dans la classe des moins de 1,3 litre de cylindrée. En 1961, l'équipage finlandais composé d'Esko Keinänen et Rainer Eklund remportait sa classe lors du Rallye Monte-Carlo tout en s'offrant une sensationnelle sixième place au classement général. En 1962 et 1963 encore, les ŠKODA OCTAVIA TS remportaient la première place de leur catégorie.

La ŠKODA 1000 MB permit à la marque d'entamer un nouveau chapitre dans les années 1960. La première ŠKODA dotée de roues arrière motrices et d'un moteur logé à l'arrière étrennait une fois encore une nouvelle approche technologique en compétition. Avec le modèle qui lui succéda, la ŠKODA 130 RS, le pilote de rallye norvégien John Haugland fut l'auteur de résultats particulièrement remarquables. Affectueusement surnommée « Porsche de l'Est » en raison de son architecture technique, ce modèle remportait sa catégorie au Rallye Monte-Carlo 1977 et aux éditions 1978, 1979 et 1981 du Rallye de l'Acropole. La 130 RS permit aussi à ŠKODA de remporter le titre Constructeur dans le cadre du Championnat d'Europe des voitures de tourisme (ETCC) 1981. Celle qui lui succédait, la ŠKODA 130 LR, remporta des victoires de catégorie lors du RAC Rally, la manche britannique du Championnat du Monde des Rallyes, en 1985 et 1986.

Années 1990 : de nouveaux succès en Championnat du Monde des Rallyes (WRC)

La présence de ŠKODA dans l'ère moderne du sport automobile a débuté au Rallye Monte-Carlo 1991. Pavel Sibera et Petr Gross, avec leur ŠKODA FAVORIT 136 L, remportaient leur catégorie quatre années de rang (1991-1994). En 1994, ŠKODA s'offrait aussi la Coupe du Monde F2 en marge du Championnat du Monde des Rallyes FIA, réservée aux modèles à deux roues motrices dotés d'un moteur de moins de 2 litres. En 1996, la nouvelle ŠKODA FELICIA Kit Car sortait victorieuse de sa catégorie au Rallye Monte-Carlo, une fois encore avec l'équipage Sibera/Gross. Avec à son volant le pilote professionnel suédois Stig Blomqvist, la ŠKODA FELICIA Kit Car s'offrait également une remarquable troisième place au classement général du RAC Rally, au Royaume-Uni. En janvier 1997, Emil Triner et Julius Gál réitéraient la victoire de catégorie au Rallye Monte-Carlo.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 3 of 7

Avec la ŠKODA OCTAVIA WRC, présentée en 1999, l'équipe d'usine s'engageait pour la première fois au niveau suprême en Championnat du Monde des Rallyes FIA. Dotée d'un moteur turbo de 300 chevaux et d'une transmission intégrale, l'OCTAVIA était la première « World Rally Car » de la marque ŠKODA. La saison 2001 fut particulièrement remarquable au niveau des résultats pour ŠKODA Motorsport. L'équipage officiel composé des Allemands Armin Schwarz et Manfred Hiemer entamait la saison par une quatrième place au Rallye Monte-Carlo. Quelques semaines plus tard, l'épreuve de longue haleine la plus difficile du championnat, le Safari Rally au Kenya, permettait à la marque de signer son meilleur résultat en WRC, la paire Schwarz/Hiemer s'offrant une exceptionnelle troisième place. La ŠKODA OCTAVIA WRC fut également couronnée de succès dans de nombreux championnats nationaux. Entre 2003 et 2007, la ŠKODA FABIA WRC, qui avait succédé à l'OCTAVIA, permit également à la marque tchèque de se distinguer. En 2005, le légendaire Colin McRae était bien parti pour terminer à la deuxième place de la manche australienne du WRC quand un malheureux problème à l'assistance le contraignit à l'abandon.

Années 2000 : les ŠKODA FABIA SUPER 2000 et ŠKODA FABIA R5 entrent dans l'histoire

En 2009, la ŠKODA FABIA SUPER 2000 créait la sensation dans l'univers du rallye. En 2012 et 2013, cette Fabia à moteur 2 litres et transmission intégrale remportait sa catégorie au Rallye Monte-Carlo avec les duos Kevin Abbring/Lara Vanneste (NL/BE) et Sepp Wiegand/Frank Christian (DE/DE). Le palmarès de la ŠKODA FABIA SUPER 2000 s'enrichit encore de trois titres consécutifs en Championnat d'Europe des Rallyes FIA, en 2012 avec Juho Hänninen/Mikko Markkula (FIN/FIN), en 2013 avec Jan Kopecký/Pavel Dresler (CZ/CZ) et en 2014 avec Esapekka Lappi/Janne Ferm (FIN/FIN). En outre, Juho Hänninen remporta la catégorie S-WRC en Championnat du Monde des Rallyes FIA en 2011 et dans le cadre de l'Intercontinental Rally Championship (IRC) en 2010, alors qu'Andreas Mikkelsen et Ola Fløene (NO/NO) s'offraient le titre IRC en 2011 et 2012. Le Championnat Asie-Pacifique des Rallyes FIA (APRC) fut aussi remporté par des équipages évoluant avec une ŠKODA FABIA SUPER 2000 trois années consécutives (2012-2014). Au total, la ŠKODA FABIA SUPER 2000 remporta 50 titres nationaux et internationaux, écrivant ainsi le chapitre le plus fertile de l'histoire de ŠKODA en sport automobile – avant d'être dépassée par celle qui lui succéda, la ŠKODA FABIA R5.

Équipée d'un moteur 1.6 turbo, la ŠKODA FABIA R5 a d'emblée fait sensation. En Championnat du Monde des Rallyes FIA, les pilotes officiels ŠKODA Motorsport remportèrent la catégorie WRC2/WRC2 Pro en 2016 (Esapekka Lappi/FIN), 2017 (Pontus Tidemand/SWE), 2018 (Jan Kopecký/CZ) et encore en 2019 avec la nouvelle ŠKODA FABIA R5 evo (Kalle Rovanperä/FIN). Avec la ŠKODA FABIA R5 evo, l'équipage privé français constitué de Pierre-Louis Loubet et Vincent Landais était couronné champion en WRC2 en 2019. ŠKODA remportait également le titre Constructeur en WRC2/WRC2 Pro cinq années de rang, de 2015 à 2019. Au cours de la même période, ŠKODA célébra de multiples titres en Championnat d'Europe des Rallyes FIA (ERC), en Championnat Asie-Pacifique des Rallyes FIA (APRC), en Championnat d'Amérique du Sud des Rallyes FIA (CODASUR) et en Championnat d'Afrique des Rallyes FIA (ARC). De nombreux titres nationaux furent également remportés par des équipages en ŠKODA FABIA R5 ou ŠKODA FABIA R5 evo.

2020 : la ŠKODA FABIA Rally2 evo perpétue la success story

En 2020, la ŠKODA FABIA R5 evo était rebaptisée ŠKODA FABIA Rally2 evo afin de correspondre au nouveau système des catégories FIA. En parallèle, ŠKODA Motorsport faisait évoluer sa stratégie en Championnat du Monde des Rallyes FIA, remplaçant l'engagement de l'équipe d'usine



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 4 of 7

par un soutien apporté aux équipes et équipages privés engageant des ŠKODA FABIA Rally2 evo. L'une de ces équipes, Toksport WRT, a remporté le titre Équipe en WRC2 en 2020. Parmi les 14 titres et trophées remportés par les clients de ŠKODA Motorsport en 2020, une couronne a une réelle valeur historique pour la marque tchèque. En effet, les Irlandais Barry McKenna et James Fulton ont remporté le ARA National Championship Trophy aux États-Unis. C'est le premier titre dans cette compétition pour la ŠKODA FABIA Rally2 evo.

La saison 2021 du WRC a débuté avec une nouvelle victoire pour la ŠKODA FABIA Rally2 evo. Au Rallye Monte-Carlo, Andreas Mikkelsen et Ola Fløene (NO/NO) ont hissé la version mise à jour pour 2021 de la FABIA, alignée par l'équipe Toksport WRT avec le soutien de ŠKODA Motorsport, à la première place en catégorie WRC2.

Cinq jalons de l'histoire de ŠKODA en compétition

L&K « Motocyclette » TB (1901)

Inspiré par les motos des frères Werner en France, Václav Laurin inventa un nouveau concept d'architecture pour une moto en construisant le cadre autour du moteur et en positionnant tous les éléments de commande sur les demi-guidons. La « motocyclette » TB était équipée d'un moteur monocylindre. L'associé de Václav Laurin, Václav Klement, étant lui-même un pilote moto avide de compétition, L&K décida d'utiliser la compétition comme outil de marketing.

Le 27 juin 1901, le pilote officiel Narcis Podsedníček prenait le départ de la capitale française, Paris, pour une course de 1 200 kilomètres dont l'arrivée était célébrée à Berlin, en Allemagne. Des dix concurrents engagés dans la catégorie des motocyclettes et trois-roues motorisés, Narcis Podsedníček était le seul à arriver au terme de la dernière des trois étapes au programme. Lorsqu'il atteignit les rues de Berlin aux petites heures du 30 juin, les chronométrateurs avaient déjà replié leur matériel. C'est un policier qui officialisa son heure d'arrivée. Mais la direction de course suivant le règlement à la lettre, Narcis Podsedníček fut disqualifié, même s'il était considéré comme le vainqueur moral.

Les années qui suivirent, les motocyclettes L&K furent parmi les plus couronnées lors des courses internationales. En 1905, le pilote officiel L&K Václav Vondřich remporta la renommée « Coupe Internationale » à Dourdan, en France, qui était alors l'officieux championnat du monde moto. Malgré tout, L&K arrêta la production de motos en 1908, se concentrant sur l'automobile.

L&K FC (1908)

La première automobile L&K sortit du hall de production de Mladá Boleslav en 1905. Une fois encore, Laurin et Klement choisirent la compétition pour promouvoir leurs nouveaux produits. Le projet était mené par Otto Hieronymus, un ingénieur et pilote allemand engagé par L&K pour prendre en charge le développement. Pendant que L&K devenait l'un des plus importants constructeurs de « voiturettes » (voitures compactes), Otto Hieronymus avait aussi la volonté de concevoir de puissantes voitures de course. Sa FC disposait ainsi d'un moteur 4 cylindres de 2,4 litres capable de la propulser à 90 km/h.

L'un des premiers pilotes de cette voiture fut le comte Alexander « Sacha » Kolowrat, un gentleman driver originaire de Bohême. Alexander Kolowrat, également surnommé « le comte Kilowatt » en raison de sa personnalité débordante d'énergie, avait déjà remporté des courses au guidon de



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 5 of 7

motocyclettes L&K avant de passer sur quatre roues. Otto Hieronymus et Alexander Kolowrat allaient former une équipe redoutable, remportant notamment les légendaires courses de côte de Semmering, près de Vienne (Autriche), et de Gaillon (Suisse) au volant d'une L&K FC.

Au volant d'une FC encore, Alexander Kolowrat remporta sa catégorie de course de côte de Zbraslav-Jíloviště en 1908. L'année suivante, il affrontait pas moins de 102 concurrents lors du Prince-Heinrich Rally en Allemagne. Si Otto Hieronymus signait une victoire de catégorie avec une L&K FC à l'issue des 700 km de la course entre Saint-Pétersbourg et Moscou en 1908, Kolowrat offrait à L&K un succès dans la très difficile course reliant Saint-Pétersbourg à Sébastopol, remportant aussi le Trophée des Carpates 1911. Alors membre du conseil d'administration de L&K, Alexander Kolowrat était au départ de la deuxième édition du Rallye Monte-Carlo en 1912. C'était la première participation de la marque au plus célèbre rallye du monde.

ŠKODA POPULAR (1936)

Dans les années 1930, l'entreprise effectuait son retour en sports mécaniques, désormais sous l'appellation ŠKODA. La ŠKODA POPULAR fut la première ŠKODA disposant d'un châssis moderne à poutre centrale et d'une suspension indépendante. Ce modèle allait aussi permettre au département compétition de se développer énergiquement. Zdeněk Pohl et son copilote Jaroslav Hausman attirèrent les regards au départ du Rallye Monte-Carlo 1936 avec leur ŠKODA POPULAR SPORT, un cabriolet biplace dérivé de ce modèle.

L'équipage parcourut les 3 852 kilomètres du parcours entre Athènes et Monaco en quatre jours sans écoper de la moindre pénalité. Même si Pohl et Hausman disposaient dans leur voiture d'un chauffage, de bouteilles thermos et d'un pare-brise chauffant, l'expédition hivernale essentiellement effectuée sur des routes de terre en Grèce, en Yougoslavie, en Hongrie, en Autriche, en Allemagne et en France était une aventure exténuante. La paire Pohl/Hausman hissa sa ŠKODA POPULAR SPORT à la deuxième place de sa catégorie, renforçant ainsi encore l'enthousiasme pour le rallye en Tchécoslovaquie. Stimulé par ce succès, ŠKODA présenta également une série spéciale particulièrement sportive, la ŠKODA POPULAR MONTE CARLO.

ŠKODA F3 (1965)

Les courses de monoplaces constituent autant de viviers pour la Formule 1 depuis la création du championnat en 1950. Aujourd'hui encore, la Formule 3 est l'un des échelons menant à la catégorie reine. Au début des années 1960, des championnats de F3 étaient organisés dans de très nombreux pays, et même derrière ce qui était alors appelé le « rideau de fer ».

En 1964, lorsque la réglementation prescrit une cylindrée maximale de 1 litre, ŠKODA développa sa propre F3. Le moteur choisi était le 4 cylindres de la 1000 MB, logé à l'arrière et développant jusqu'à 90 chevaux. Sa carrosserie effilée en alliage lui permettait de ne pas dépasser les 410 kg. Cette monoplace portant le numéro de projet 992 était en mesure d'atteindre en pointe une vitesse de 210 km/h. En 1968, le Tchèque Miroslav Fousek, pilote officiel ŠKODA, remportait le Championnat d'Europe de l'Est de Formule 3. Dotée d'un châssis différent mais du même moteur, la Lucia F3 fut développée par l'usine de Vrchlav en 1966. Elle fut utilisée au cours des saisons 1966-1969 au niveau national en Championnat de Tchécoslovaquie.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 6 of 7

ŠKODA FAVORIT 136 L (1994)

Avec l'intégration de ŠKODA au sein du groupe Volkswagen en 1991, l'implication de la marque en compétition se renforça encore. Dès 1989, le département compétition développa une version dédiée au rallye de la FAVORIT 136 L. Avec son moteur logé à l'avant et ses roues avant motrices, ce modèle dessiné par Bertone marqua un changement de stratégie pour ŠKODA. Le moteur utilisé était l'éprouvé 4 cylindres de 1,3 litre, délivrant pour le rallye plus de 110 chevaux.

À partir de 1990, ŠKODA Motorsport engagea une équipe officielle avec deux voitures sur un certain nombre d'épreuves du Championnat du Monde des Rallyes FIA (WRC). Très fiable, la FAVORIT brilla particulièrement lors des épreuves sur terre les plus éprouvantes. Pavel Sibera et son copilote Petr Gross remportaient leur catégorie au Rallye de l'Acropole, en Grèce, et au Rallye des 1000 Lacs, en Finlande. Une autre victoire de catégorie était remportée par Ladislav Křeček et Bořivoj Motl au Rallye Sanremo, en Italie. D'autres victoires de catégorie allaient encore suivre, avec notamment quatre victoires d'affilée pour la paire Sibera/Gross au Rallye Monte-Carlo. En 1994, ŠKODA remportait le titre Constructeur en Coupe du Monde F2, compétition réservée aux voitures à moteur atmosphérique de maximum 2 litres de cylindrée et 2 roues motrices. Cette année-là, les deux équipages, Pavel Sibera et Petr Gross, et Emil Triner et Jiří Klíma, remportaient leur catégorie lors de trois des dix manches du WRC.

Sur circuit, pour une compétition dotée d'une réglementation moins stricte, ŠKODA Motorsport développa une version encore plus performante de la FAVORIT. Avec une cylindrée portée à 1,5 litre, son moteur développait 145 ch et était couplé à une boîte six vitesses. Quant à sa carrosserie, elle était essentiellement constituée de fibre de verre, ce qui permettait à cette FAVORIT d'être particulièrement légère.

Further information:

Catherine Van Geel

PR Manager

T.: 02/233 78 48

M.: 0495 584 190

catherine.van.geel@dieteren.be

www.skoda-press.be



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESS RELEASE

Page 7 of 7

ŠKODA AUTO

- › is focusing on three priorities with its 'NEXT LEVEL ŠKODA' program for the future: expanding the model portfolio towards entry-level segments, exploring new markets for further growth in the volume segment and making tangible progress in sustainability and diversity.
- › currently offers its customers ten passenger-car series: the CITIGO[®]iV, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA and SUPERB as well as the KAMIQ, KAROQ, KODIAQ and ENYAQ iV.
- › delivered over one million vehicles to customers around the world in 2020.
- › has belonged to the Volkswagen Group for 30 years. The Volkswagen Group is one of the most successful vehicle manufacturers in the world. In association with the Group, ŠKODA AUTO independently develops and manufactures vehicles, as well as components, engines and transmissions.
- › operates at three locations in the Czech Republic; manufactures in China, Russia, Slovakia and India mainly through Group partnerships, as well as in Ukraine with a local partner.
- › employs approximately 42,000 people globally and is active in more than 100 markets.