



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 5

Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA BUGGY Typ 736

- › **Neue Serie: Rückblick auf besondere Modelle der Unternehmensgeschichte**
- › **Mitte der 1970er-Jahre entstanden in Handarbeit fünf Prototypen eines offenen Leichtbaufahrzeugs für Ausfahrten an sonnigen Sommertagen**

Mladá Boleslav, 24. April 2020 – Im Laufe seiner 125-jährigen Geschichte hat ŠKODA AUTO immer wieder ebenso ungewöhnliche wie spannende Konzeptfahrzeuge präsentiert. Ein solches war auch der BUGGY Typ 736: Er basierte auf dem serienmäßigen Stufenheckmodell 110 und knüpfte an die Autocross-Rennwagen an, mit denen die der tschechische Automobilhersteller Anfang der 1970er-Jahre Meisterschaftserfolge feiern konnte. Der 1100er-Motor des türlosen Cabriolets, das speziell im Gelände mit seiner Wendigkeit überzeugte, leistete 33 kW (45 PS). Der letzte von insgesamt fünf gebauten Prototypen entstand im Jahr 1975 und zählt heute zur Sammlung des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav.

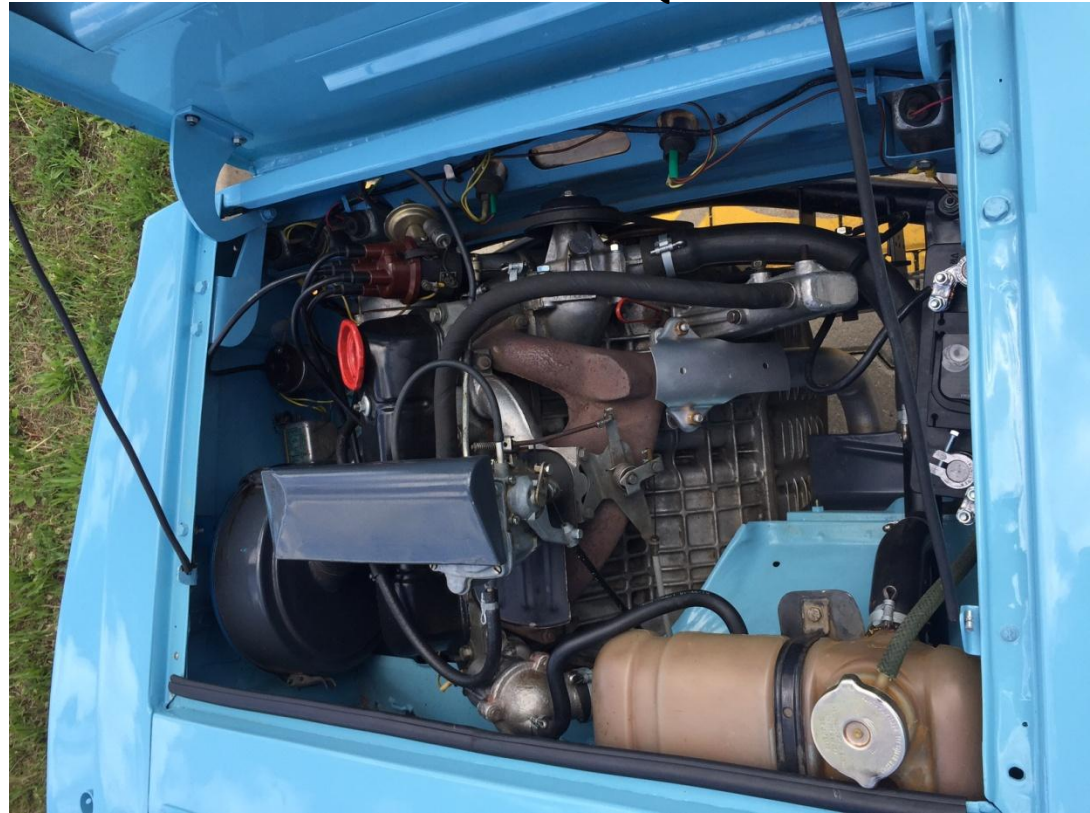
Ende der 1960er-Jahre hielt „Autocross“ Einzug in der europäischen Motorsportszene. Bei kurzweiligen und spannenden Rennen traten die Fahrer auf unbefestigten Rundkursen gegeneinander an und kämpften in minimalistischen Leichtbaufahrzeugen um den Sieg. In der Tschechoslowakei fand die erste offizielle Autocross-Veranstaltung im Herbst 1969 in der Stadt Přešov statt und schon wenig später ging in der neuen Motorsportdisziplin auch ŠKODA an den Start: Im November 1970 gewann Werksfahrer Milan Žid auf der sogenannten Steeplechase-Pferderennbahn von Pardubice die Hubraumklasse bis 1.000 cm³. Um das Gewicht seines ŠKODA 1100 MB zu optimieren, verzichtete man beim Aufbau des Fahrzeugs auf Stoßfänger und hintere Türen und reduzierte das Interieur auf das Allernotwendigste.





Vier der fünf hergestellten Exemplare des ŠKODA BUGGY bauten die AZUBIS der unternehmenseigenen Berufsschule in Ml. Boleslav im Rahmen des Unterrichts. Die Prototypen besaßen eine Metallkarosserie, die Produktion einer Kleinserien in GFK-Ausführung lief nicht an. Der längs eingebaute, wassergekühlte 4-Zylinder, 1.1.L im Heck eingebaut, von S 110 lieferte 45 PS und 74 Nm bei 3000 U.M. Der 710 Kg leichte Wagen, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h.

Quelle: ŠKODA AUTO



Ähnliche Spezialanfertigungen vertrieb auch Motorest, seinerzeit italienischer ŠKODA-Generalimporteur. Mit dem „Kirby“ debütierte auf der Turiner Automobilausstellung im November 1972 allerdings eine Entwicklung des Kleinwagenherstellers Autozodiaco aus Pianoro in der Nähe von Bologna. Auch dieser offene Zweisitzer basierte auf dem ŠKODA 100, allerdings bei unverändertem Radstand. aus Sicherheitsgründen besaß der „Kirby“, ebenso wie der VF, neben einem Rohrrahmen, der die Windschutzscheibe hielt auch einen hinteren Überrollbügel. Insgesamt entstanden allerdings nur zwei Exemplare, der 1.107-cm³-Motor mit einem oder zwei Vergasern kam im „Kirby“ nie zum Einsatz.

Den Aufbau dieser Fahrzeuge beobachtete man bei ŠKODA in Mladá Boleslav sehr genau und schließlich fiel die Entscheidung, 1973 das Projekt 736 aufzulegen: Der ŠKODA BUGGY sollte zeigen, ob ein ähnliches Fahrzeug Exportpotenzial besäße und wirtschaftlich Sinn ergäbe. Es folgten zwei Jahre intensiver Arbeit, bevor man im Sommer 1976 schließlich die Testfahrten abschloss. Als Grundlage des Prototypen diente der 110 L. Den Radstand hatten die Konstrukteure auf 2.000 Millimeter gekürzt, für die Versteifung der Bodenplattform sorgten zwei Längsstreben, ein Rohrrahmen um die Windschutzscheibe und ein höherer Überrollbügel über den Köpfen von Fahrer und Beifahrer. Für das Design der offenen Metallkarosserie, die als 2+2-Sitzer vier Personen Platz bot, zeichnete Josef Čech verantwortlich. Das erste Exemplar entstand noch unter Mithilfe der Entwicklungsabteilung, die auch für die Lackierung des Fahrzeugs sorgte. Die weiteren vier Einheiten wurden bis Oktober 1975 von den Auszubildenden des Autoherstellers in der firmeneigenen Berufsschule per Hand gefertigt. Damit ist der ŠKODA Buggy ein früher Vorläufer der inzwischen sechs „Azubi“-Cars, die die Auszubildenden der ŠKODA-Berufsschule in den letzten Jahren gebaut haben.

Die bei ŠKODA gebauten Buggys unterschieden sich vor allem in ihrer durchdachteren Konstruktion von den Angeboten aus Belgien und Italien. So waren etwa Kühler, Batterie und der 40-Liter- Kraftstofftank im Vorderwagen platziert, was maßgeblich dazu beitrug, das Gewicht günstiger zu verteilen und ausgewogenere Achslasten zu ermöglichen. Massive Rohrrahmen schützten Front- und Heckpartie. Besonders ins Auge fielen die beiden Scheinwerfer auf der vorderen Karosserieabdeckung, sowie das von einer Hülle geschützte Reserverad auf der Motorhaube hinten. Für Vortrieb sorgte der 1.107 cm³ große und 33 kW (45 PS) starke Vierzylindermotor aus dem ŠKODA 110. Auch dank eines Drehmoments von 74 Newtonmeter bei 3.000 Umdrehungen hatte er mit den leichten Fahrzeugen nur wenig Mühe: Der 3,32 Meter kurze BUGGY brachte nur 710 Kilogramm auf die Waage, durfte aber 400 Kilogramm zuladen. Das reichte für vier Erwachsene und 100 Kilogramm Gepäck, für das es allerdings keinen Stauraum gab, wenn vier Personen an Bord waren. Wer zu zweit unterwegs war, konnte die Rückbank als immerhin 980 Millimeter breite Ablagefläche nutzen. Vor Regen konnten sich die Insassen durch ein Textilverdeck und Seitenteile mit transparenter Folie schützen. Auf Straßenreifen von Barum im Format 165 SR 13 – das Geländeprofil hatte die Größe 175 SR 13 – erreichte der Prototyp bei halber Zuladung eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h, der Durchschnittsverbrauch lag bei 8,3 Litern pro 100 Kilometer.

Quelle: Skoda Auto, Skoda-Storyboard.com
Fotos (farbe) pollak-presse
farbig von oben: Autor unbekannt



Ovettoman, erityisesti maastoajossa pätevän avoauton 1100-sarjan moottori kehitti tehoa 33 kilowattia (45 hv). Viidestä tehdystä prototyypistä viimeinen valmistui 1975, ja nykyään se löytyy Škoda-museon kokoelmista Mladá Boleslavissa.

Buggy mit Trekka und „Kampf-Tudor“



Essen 1998