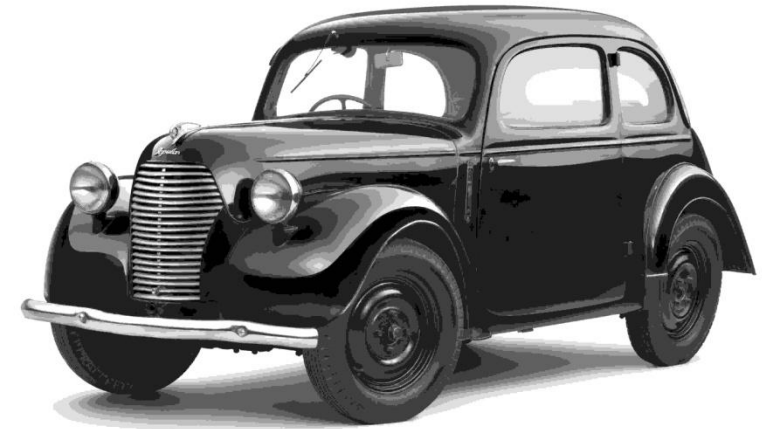


3. Folge der „Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO“

ŠKODA SAGITTA:

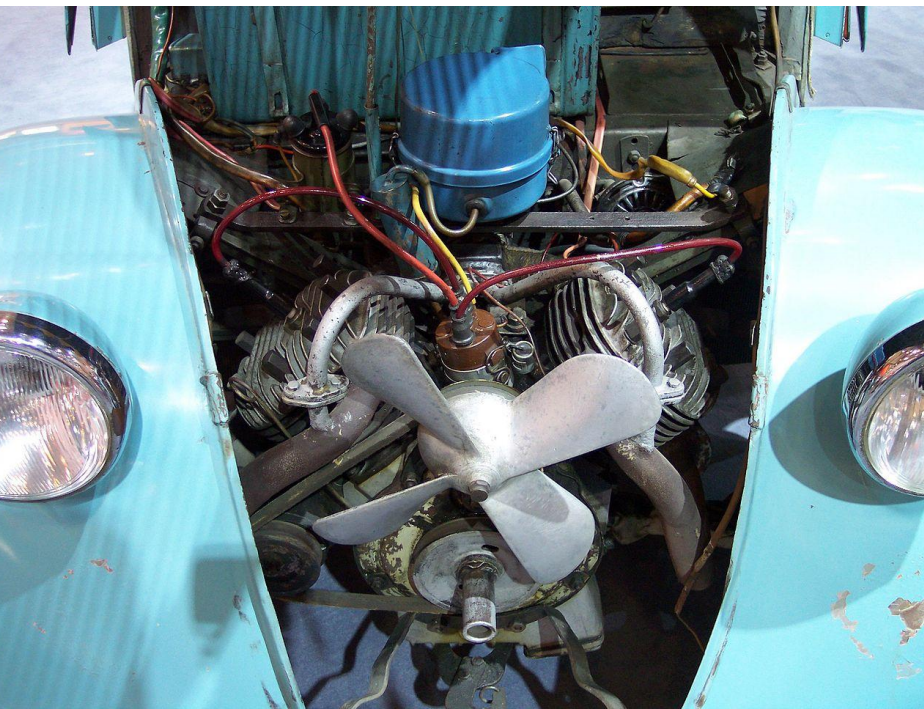
Rückblick auf besondere Modelle der Unternehmensgeschichte ŠKODA SAGITTA-Prototypen mit luftgekühltem V 2- Motor bereiteten zwischen 1936 und 1938 den Boden für das Serienmodell 995 POPULAR „Liduška“

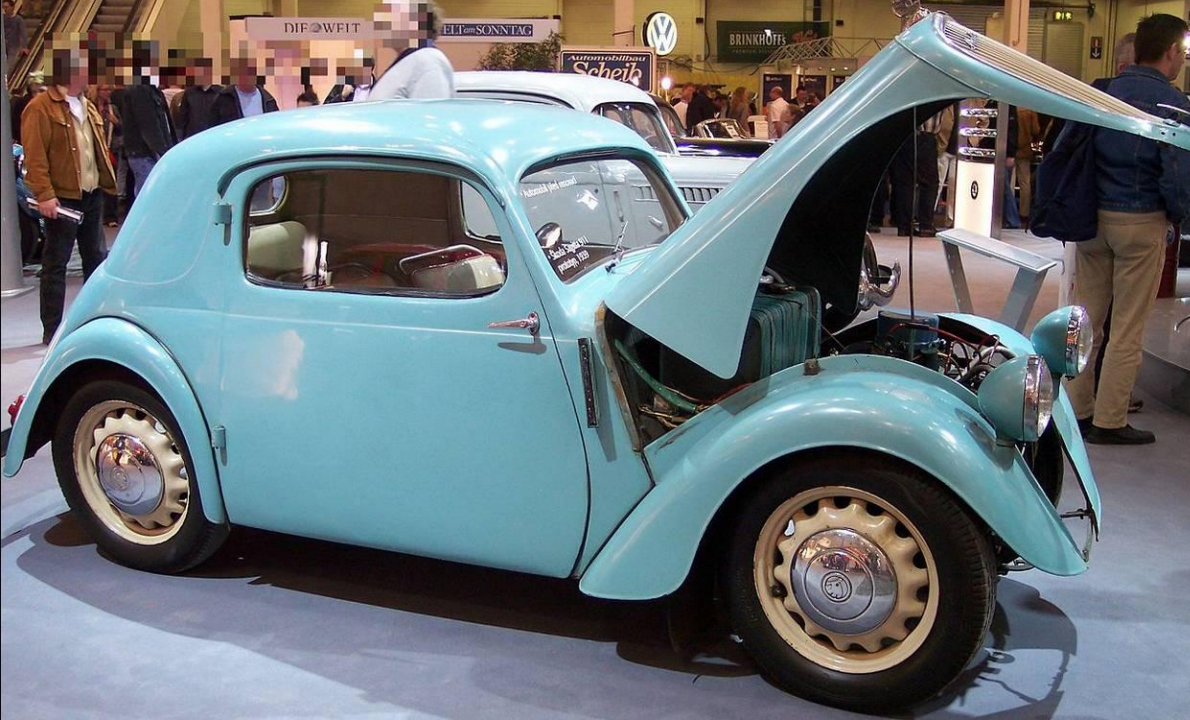


Das meistverkaufte Automobil von ŠKODA zwischen den beiden Weltkriegen war der Popular. Doch der 1934 vorgestellte Bestseller der Marke aus Mladá Boleslav legte in den Folgejahren bei Hubraum und Motorleistung, Abmessungen und Preis immer weiter zu. Damit eröffnete das Mittelklassemodell in der Modellpalette Raum für eine erschwinglichere Alternative: den 995 POPULAR „Liduška“ mit wassergekühltem Vierzylinder. Dessen Entwicklung begann 1936 mit speziellen Prototypen, bei denen der böhmische Hersteller mit ungewöhnlichen Antrieben experimentierte. Zwei dieser sogenannten ŠKODA SAGITTA sind erhalten geblieben.



Der luftgekühlte, vor der Vorderachse angeordnete Zweizylinder-Viertaktmotor in V-Anordnung und SV-Ventilsteuerung ist eine Eigenkonstruktion von ŠKODA. Aus 844 cm³ Hubraum schöpft er eine Leistung von 11 kW (15 PS) und treibt die Hinterräder an. Der ŠKODA SAGITTA ist 580 Kilogramm leicht und bis zu 70 km/h schnell. Ein erster Versuchsträger stand im April 1936 auf den Rädern. Mit Zentralrohrrahmen (Tatra-Patent) und vier einzeln aufgehängten Rädern mit querliegenden, halbelliptischen Blattfedern setzte er auf das inzwischen bewährte Konzept von ŠKODA. Ihm folgten auf jeden Fall zwei Cabrios, ein Zweitürer mit vier vollwertigen Sitzen statt einer 2+2-Anordnung und vier Coupés, die sich unter anderem durch seitliche Schiebe- oder Senkfenster voneinander unterschieden. Ähnlich wie beim POPULAR bildeten ihre Dreiganggetriebe mit dem Verteilergetriebe an der Hinterachse eine fortschrittliche „Transaxle“-Einheit – erst später setzte sich dieses clevere Layout durch, etwa für teure Sport- und Rennwagen.



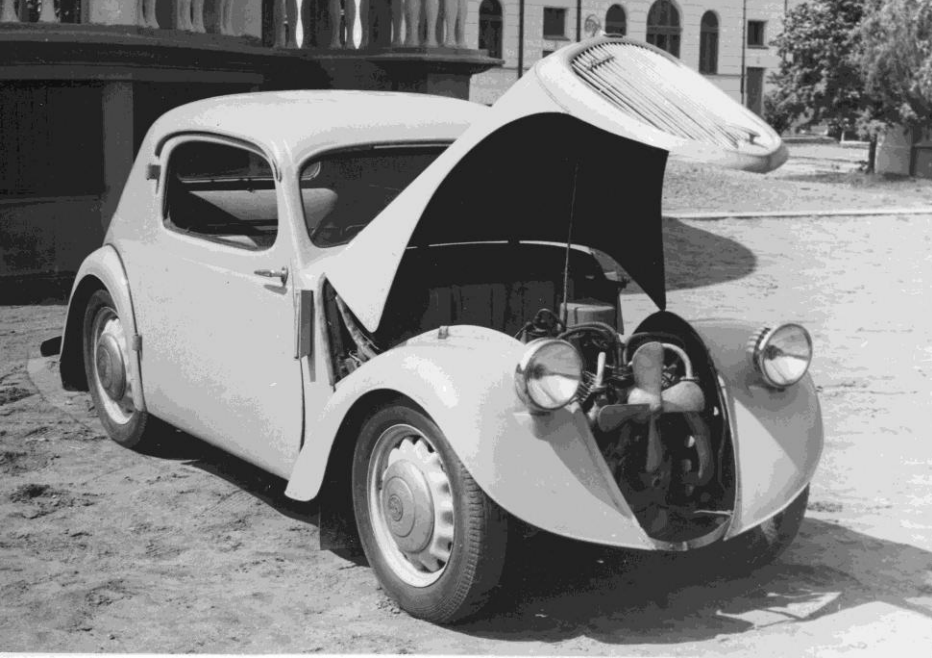


Unter der Motorhaube, die sich gemeinsam mit dem Kühlergrill öffnete, verrichteten die V2-Zylinder-Viertakter aus dem Versuchsprogramm des Ingenieurs Josef Zubatý ihren Dienst.

Anstelle der ursprünglich verwendeten Zenith 26 VEH-Vergaser kamen die moderneren Solex BFRH zum Einsatz. Sie verfügten bereits über einen Luftfilter, der aus einem mit Öl getränkten Drahtgitter bestand.

Das Vorwärmen des Ansaugkrümmers durch Abgase erleichterte das Anlassen des Motors. Das elektrische Bordnetz basierte auf einem 6-Volt-System des schweizerischen Spezialisten Scintilla.

Als Höchstgeschwindigkeit erreichte der Prototyp 70 km/h, der Durchschnittsverbrauch pendelte sich bei für damalige Zeit sehr sparsamen 5,5 Litern auf 100 Kilometer ein.



Zwei Exemplare des seltenen SAGITTA befinden sich heute im Besitz des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav. Das umfangreich restaurierte, in braun-metallic lackierte Coupé ist fester Bestandteil der ständigen Ausstellung.

Ein weiteres Coupé-Modell wartet im Museumslager auf seine Wiedererweckung. In Serie gingen die gefälligen Kleinwagen zwar nicht, ihren Zweck erfüllten sie trotzdem: Viele Elemente inklusive der Motoranordnung längs vor der Vorderachse und dem Kühlergrill, der zusammen mit der Motorhaube hochklappte und damit Arbeiten am wassergekühlten Vierzylinder erleichterte, fanden ihren Weg in den ab November 1938 gebauten 995 POPULAR „Liduška“.



„Grüne“ Fotos, courtesy © Norbert Schnitzler

Anders als sonst bei ŠKODA üblich, waren sie luft-statt wassergekühlt und besaßen einen Vierblatt-Ventilator aus Leichtmetall sowie je ein Kapillar-Thermometer hinter den gerippten Zylinderköpfen. Ihre für die Testfahrer gut erkennbaren Anzeigen wurden am Armaturenbrett angebracht, das wiederum jenem des POPULAR ähnelte.

Ein Prototyp besass Schiebefenster in den Seitentüren – eine durchdachte Lösung, die ohne Fensterkurbeln auskommt und so das Raumgefühl auf Ellbogenhöhe verbessert.

Der wurde trotz seines aufwändigeren, 995 cm³ großen und 16 kW (22 PS) starken Motors und der 400 Millimeter längeren Karosserie zu einem echten Preis-und Verkaufsschlager: ŠKODA verlangte für ihn lediglich 17.300 Kronen ohne Umsatzsteuer. Bis 1946 liefen insgesamt 1.478 Exemplare der „Liduška“ vom Band.

Quelle: Story board Skoda Show pollak-presse