
125 Jahre Skoda: Sagitta – 1936 nicht gerade pfeilschnell

Das meistverkaufte Automobil von Skoda 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. Das eröffnet eine Lücke eine erschwinglichere Alternative: den 995 Popular „Liduška“. Dessen Entwicklung begann 1936 mit Prototypen, bei denen die Böhmen mit ungewöhnlichen Antrieben experimentierte. Zwei dieser sogenannten Skoda Sagitta sind erhalten geblieben.

Ein Automobil konnten sich in den 1920er Jahren in der Tschechoslowakei wie auch in vielen anderen Ländern nur wenige Bürger leisten. Als im Herbst 1929 die Weltwirtschaftskrise hinzukam, spitzte sich die Lage zu. Skoda war auf diese Zäsur vergleichsweise gut vorbereitet: Das 1895 – also vor 125 Jahren – von Václav Laurin und Václav Klement gegründete Unternehmen hatte Monate zuvor in Mladá Boleslav ein Werk mit moderner Fließbandproduktion in Betrieb genommen und konnte entsprechend preisgünstig fertigen.

Zentralrohrrahmen und Einzelradaufhängung

Auch mit dem Abschied von Fahrzeugen, die auf einem Leiterrahmen basierten, machte Skoda einen wichtigen Schritt hin zu Automobilen, die sich ein größerer Teil der Bevölkerung leisten konnte. Die Entwicklung der neuen Modellgeneration mit deutlich leichterem Zentralrohrrahmen und fortschrittlicher Einzelradaufhängung, die größeren Fahrkomfort bei gleichzeitig geringerem Wartungsbedarf bot, begann im Sommer 1932 unter der Leitung von Josef Zubatý im Prager Stadtteil Letňany.

Wie konsequent Skoda für die neuen Fahrzeuge Altbewährtes hinterfragte und neu dachte, zeigen besonders die verschiedenen Motorkonzepte, die Ingenieur Zubatý seinerzeit ausprobierte, obwohl der böhmische Autohersteller seit 1906 viel Erfahrung mit wassergekühlten Reihenvierzylinder-Viertaktern gesammelt hatte. Dennoch entstand im Januar 1933 alternativ ein luftgekühlter V2-Viertakter mit 750 bis 800 ccm Hubraum, der rund 16 PS leistete.

Im Juni debütierte mit dem Skoda 112 ein Prototyp, dessen Hinterräder von einem 500 ccm großen Zweitakt-Einzylinder-Heckmotor angetrieben wurden. Im Herbst folgte ein weiterer luftgekühlter V2-Viertakter mit 850 ccm Hubraum und im September ein V2-Zweitakter. Doch auch dieser Typ 222 konnte die Firmenleitung nicht überzeugen. Für weitere Versuche gab sie im Oktober 1933 wiederum einem Viertaktkonzept grünes Licht. Das führte schließlich zum Prototyp 215 mit einem 804 ccm großen und 15 PS starken Reihen-Zweizylinder.

Der Viertakter hatte sich durchgesetzt

Für das neue Serienmodell, den 1933 vorgestellten 420 Standard, hatte sich dennoch erneut der laufruhige, wirtschaftliche und zuverlässige Viertakt-Vierzylinder durchgesetzt. Ebenso wie der im Februar 1934 eingeführte 418 Popular verfügte er über einen Hubraum von 902 ccm. Ab April 1934 ergänzte der Skoda 420 Popular mit 995 ccm großem und 22 PS starkem Vierzylinder das Programm. Obwohl die Herstellung dieser Motoren rund 650 Kronen mehr kostete, konnte Skoda das neue Fahrzeugkonzept zu einem Preis anbieten, der es mit den Zweizylindermodellen der Mitbewerber aufnahm. Bei Einsatz deutlich hochwertigerer Materialien sank der Neupreis des 418 gegenüber dem vergleichbaren Vorgängermodell – dem viersitzigen Skoda 420 Standard – dank Fließbandfertigung von

29.800 Kronen auf 18.800 Kronen.

Dennoch war der Popular mit einer stattlichen Außenlänge von bis zu vier Metern größer geworden und auch in den einfacheren Varianten noch zu teuer, um breite Kundenkreise anzusprechen. Bei Skoda nahmen Pläne für ein kleineres, günstigeres Fahrzeug Gestalt an, das eine echte Massenmotorisierung auslösen sollte – in Form der sogenannten Sagitta-Prototypen, deren Name im Lateinischen „Pfeil“ bedeutet und damit auf das Markenlogo verwies. Das Projekt aber auf die Jahre 1936 bis 1938 datiert. Die Abmessungen des Kleinwagens: Bei einem Radstand von 2100 Millimetern waren die Versuchsfahrzeuge 3400 mm lang, 1320 mm breit und 1420 mm hoch.

Transaxle-Einheit im Kleinwagen

Ein erster Versuchsträger stand im April 1936 auf den Rädern. Mit Zentralrohrrahmen und vier einzeln aufgehängten Rädern mit querliegenden, halbelliptischen Blattfedern setzte er auf das inzwischen bewährte Konzept von Skoda. Welche Karosserie dieser Prototyp trug, ist nicht mehr bekannt. 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 Drei-Gang-Getriebe mit dem Verteilergetriebe an der Hinterachse eine fortschrittliche Transaxl-Einheit, die sich erst später bei sportlichen Fahrzeugen durchsetzte. Im Popular und Sagitta bescherte die Einheit Fahrer und Beifahrer größere Beinfreiheit und senkte den Fahrzeugschwerpunkt. Obendrein wurde die Traktion verbessert, was sich auf den meist unbefestigten, schlammigen oder sandigen Straßen als Vorteil erwies. Beim der Sagitta mit seiner schmalen Spurbreite drehten die schalen 16-Zoll-Räder selbst auf Schnee weniger durch. Die Zahnstangenlenkung trug ebenfalls zur leichten Beherrschbarkeit bei. Leer wog der Sagitta nur 580 Kilogramm, voll besetzt durften es bis zu 860 Kilogramm sein.

Ein Skoda mit Luftkühlung

Unter der Motorhaube mit integriertem Kühlergrill verrichteten die V2-Zylinder-Viertakter aus dem Versuchsprogramm des Ingenieurs Zubatý ihren Dienst – jetzt mit SV-Ventilsteuerung, 844 ccm Hubraum und einer Leistung von 15 PS bei 3000 Umdrehungen pro Minute. Anders als sonst bei Skoda 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 den des Popular ähnelte.

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 Sechsvolt-System des schweizerischen Spezialisten Scintilla. Als Höchstgeschwindigkeit erreichte der Prototyp 70 km/h, der Durchschnittsverbrauch pendelte sich bei 5,5 Litern auf 100 Kilometer ein.

Der Serienbau blieb ihnen verwehrt

In Serie gingen die gefälligen Kleinwagen zwar nicht, ihren Zweck erfüllten sie trotzdem: Viele Elemente inklusive der Motoranordnung längs vor der Vorderachse und dem in die Motorhaube integrierten Kühlergrill, was Arbeiten am wassergekühlten Vierzylinder erleichterte, fanden ihren Weg in den ab November 1938 gebauten 995 Popular „Liduška“. Der wurde trotz seines aufwändigeren, 995 ccm großen und 22 PS starken Motors und der 400 Millimeter längeren Karosserie zu einem echten Preis- und Verkaufsschlager: Skoda

verlangte für ihn lediglich 17.300 Kronen ohne Umsatzsteuer. Bis 1946 liefen insgesamt 1478 Exemplare vom Band.

Zwei Exemplare des Sagitta befinden sich heute im Besitz des Skoda Museums in Mladá Boleslav. Das umfangreich restaurierte, in braun-metallic lackierte Coupé ist fester Bestandteil der ständigen Ausstellung. Es besitzt Schiebefenster in den Seitentüren – eine durchdachte Lösung, die ohne Fensterkurbeln auskommt und so das Raumgefühl auf Ellbogenhöhe verbessert. Ein weiteres Coupé-Modell wartet im Museumslager auf seine Wiedererweckung. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Skoda Sagitta, einer von insgesamt neun Prototypen aus dem Jahr 1936.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Sagitta. Serienmodell von 1938 als Skoda 995 Popular "Liduska".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Sagitta. 1939 verkaufte Skoda die Prototypen an Privatleute.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Sagitta mit 15 PS aus zwei Zylindern mit 844 ccm Hubraum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda