
125 Jahre Skoda: Eines der ersten Azubi-Cars endet als Follow-me

Zur 125-jährigen Geschichte von Skoda gehörten immer auch gerade für Osteuropa ungewöhnliche Modelle wie das Projekt 736, ein Buggy auf Basis des Stufenheckmodells 110. Der 736 knüpfte an die Autocross-Rennwagen an, mit denen die Marke Anfang der 1970er-Jahre Erfolge hatte. Der letzte der fünf gebauten Prototypen entstand 1975. Er gilt als Urvater der sogenannten Azubi-Cars, von Auszubildenden gebauten Sondermodellen.

Ende der 1960er-Jahre eroberte eine spektakuläre neue Motorsportdisziplin Europa: Autocross – Rennen mit minimalistischen Boliden auf unbefestigten Rundkursen, bei denen es durchaus zum Kontakt zwischen den Fahrzeugen kommen konnte. In der Tschechoslowakei fand die erste offizielle Veranstaltung im Herbst 1969 in Prerov statt. Schon bald war auch Skoda mit von der Partie: Im November 1970 gewann Werksfahrer Milan Zid auf der sogenannten Steeplechase-Pferderennbahn von Pardubice in der Hubraumklasse bis 1000 ccm. Sein gründlich gewichtsoptimierter Skoda 1100 MB kam ohne Stoßfänger und hintere Türen aus, das Interieur wurde auf das Notwendigste reduziert.

1971 dominierte Skoda auch die erste tschechische Autocross-Meisterschaft und setzte schon damals auf eine Art Buggy. Er basierte bereits auf dem Skoda 100/110 L, profitierte allerdings von einer um 40 Zentimeter verkürzten Bodengruppe. Die Karosserie wurde weitestgehend durch Überrollbügel ersetzt. Trotz der erreichten Erfolge verabschiedete sich das Werksteam von Skoda im Laufe der Saison 1972 vom Autocross.

Neben der Beliebtheit des Autocross kam ein zweiter, weltweiter Trend hinzu: das zunehmende Interesse an reinen Freizeitfahrzeugen wie den „Dune Buggies“ und „Beach Buggies“. Die recht einfach gestrickten Mobile wurden oftmals als Bausatz angeboten und fußten zumeist auf der modifizierten Serientechnik von Kleinwagen wie dem VW Käfer, die mit leichten Karosserien aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) kombiniert wurden. In Westeuropa bot sich speziell in der Ein-Liter-Klasse die Technik von Skoda an. Deren sehr konkurrenzfähiger Preis verlockte gleich mehrere Fahrzeugbauer zu eigenen Projekten.

Zu den aktivsten europäischen Buggy-Herstellern zählte damals Francois Vernimmen aus dem belgischen Namur. 1971 baute er zwei Exemplare seines Buggy VF auf der verstärkten Bodenplattform des Skoda 100, deren Radstand von 2400 mm auf 2240 mm verkürzt wurde. Die offene Karosserie besaß ein Planenverdeck und ansonsten nicht viel mehr als ein Sportlenkrad und Schalensitze. Der im Heck eingebaute Vierzylinder mit 988 ccm Hubraum und einer Leistung von 42 PS (31 kW) sowie das Vier-Gang-Getriebe entsprachen dem Stufenheck-Serienmodell. Nach seiner Weltpremiere im Rahmen der Brüsseler Automobilausstellung im Januar 1972 entstanden innerhalb von drei Jahren rund 30 Exemplare dieses Fahrzeugs, das ab 1973 unter dem Modellnamen VF Okapi lief und auch mit einem 1107 ccm großen Motor zur Verfügung stand.

Ähnliche Spezialanfertigungen vertrieb Motorest, seinerzeit als Generalimporteur von Skoda in Italien tätig. Tatsächlich handelte es sich bei dem im November 1972 auf der Turiner Automobilausstellung vorgestellten „Kirby“ aber um eine Entwicklung des Kleinwagenherstellers Autozodiaco aus Pianoro nahe Bologna. Der offene Zweisitzer basierte ebenfalls auf dem Skoda 100, dessen Radstand aber unverändert übernommen wurde. Ebenso wie der VF besaß der Kirby neben einem Rohrrahmen, der die Windschutzscheibe hielt, zur Sicherheit auch einen hinteren Überrollbügel. Insgesamt

blieb es aber bei nur zwei Exemplaren.

All diese Eigenkonstruktionen blieben auch im Entwicklungszentrum von Skoda in Mladá Boleslav nicht unbemerkt. 1973 legte die Marke das Projekt 736 auf: Der Skoda Buggy sollte zeigen, ob ein ähnliches Fahrzeug für den Export geeignet wäre und damit aus geschäftlicher Sicht Sinn ergeben würde. Im Sommer 1976 hatte der putzige Prototyp alle Tests bestanden. Technisch basierte er auf dem 110 L. Dessen Radstand hatten die Konstrukteure auf 2000 Millimeter gekürzt und die Bodenplattform mit zwei Längsstreben, einem Rohrrahmen um die Windschutzscheibe und einem höheren Überrollbügel über den Köpfen von Fahrer und Beifahrer versteift.

Das Design der offenen Metallkarosserie, die als 2+2-Sitzer immerhin Platz für vier Personen bot, entstammte der Feder von Josef Cech. Entstand das erste Exemplar noch unter tatkräftiger Mithilfe der Entwicklungsabteilung, die auch für die Lackierung sorgte, so wurden die weiteren vier Exemplare bis Oktober 1975 von den Auszubildenden des Autoherstellers in der firmeneigenen Berufsschule per Hand zusammenschraubt.

Von den belgischen und italienischen Angeboten unterschieden sich die Werks-Prototypen durch ihre besser durchdachte Konstruktion. So trug zum Beispiel die Positionierung des Kühlers, der Batterie und des 40-Liter- Kraftstofftanks im Vorderwagen maßgeblich zu ausgewogeneren Achslasten bei. Massive Rohrrahmen schützten die Front- und Heckpartie. Besonders ins Auge fielen die beiden Scheinwerfer, die auf der vorderen Karosserieabdeckung angeschraubt waren, sowie das von einer Hülle geschützte Reserverad auf der Motorhaube hinten. Für Vortrieb sorgte der 1107 ccm große und 45 PS (33 kW) starke Vierzylindermotor aus dem Skoda 110. Bei einem Drehmoment von 74 Newtonmetern, das bei 3000 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung stand, hatte er mit dem Leichtgewicht wenig Mühe.

Der 3,32 Meter kurze Buggy brachte nur 710 Kilogramm auf die Waage, durfte aber 400 Kilogramm zuladen. Genug für vier Personen plus Gepäck, für das es allerdings keinen separaten Stauraum gab. Nur wer zu zweit unterwegs war, durfte 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 den Barum-Straßenreifen der Dimension 165 SR 13 – das Geländeprofil hatte die Größe 175 SR 13 – erreichte der Prototyp bei halber Zuladung eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h, während sich der Durchschnittsverbrauch auf 8,3 Liter pro 100 Kilometer belief.

Fast 30.000 Kilometer legte der Typ 736 bei Testfahrten zurück. Deren positive Ergebnisse genühten trotzdem nicht, um die Serienfertigung dieses Nischenmodells anzustoßen, trotz der alternativen Lösungen, mit denen seine Entwickler die Kosten der Produktion hätten senken können. Das reichte vom Einsatz einer GFK-Karosserie bis hin zu Überlegungen, den Buggy auch der Polizei oder dem Grenzschutz anzubieten, was leider an der seinerzeit gültigen Gesetzgebung scheiterte. Dafür versah einer der Prototypen auf dem internationalen Flughafen Prag-Ruzyne, der heute den Namen von Vaclav Havel trägt, Dienst als Follow-Me-Wagen.

Ein Exemplar gehört heute zum Bestand des Skoda-Museums in Mladá Boleslav. Es wurde 2017 sorgfältig restauriert – von den Schülern der firmeneigenen Berufsschule, deren Vorgänger bereits in den 1970er-Jahren den Bau des ungewöhnlichen Automobils in der Hand hatten. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Skoda Buggy 736.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Buggy 736.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Buggy 736: vier der fünf Exemplare bauten Auszubildende.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Buggy 736 mit längs eingebautem Motor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda