

ŠKODA AUTO – Weniger bekannte Modelle

ŠKODA Sagitta



Ein Automobil konnten sich in den 1920er Jahren in der Tschechoslowakei wie auch in vielen anderen Ländern nur wenige wohlhabende Bürger leisten. Dies lag einerseits an den sehr geringen Produktionszahlen und andererseits an der hohen Besteuerung, welche die Nachfrage zusätzlich dämpfte. Als im Herbst 1929 die Weltwirtschaftskrise hinzukam und die Aufbruchstimmung der „Goldenen 20er“ abkühlte, spitzte sich die Lage weiter zu. ŠKODA war auf diese Zäsur vergleichsweise gut vorbereitet. Das 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. Auch mit dem Abschied von Fahrzeugen, die auf einem Leiterraum basierten, machte ŠKODA 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 boten, begann im Sommer 1932 unter der Leitung von Josef Zubatý im Prager Stadtteil Letňany.

Wie konsequent ŠKODA 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 cm³ Hubraum, der rund 12 kW/16 Ps leistete. Im Juni debütierte mit dem ŠKODA 112 ein Prototyp, dessen Hinterräder von einem 500 cm³ großen Zweitakt- Einzylinder-Heckmotor angetrieben wurden. Im Herbst folgte ein weiterer luftgekühlter V2- Viertakter mit 850 cm³ 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. Dies führte schließlich zum Prototyp 215 mit einem 804 cm³ großen und 11 kW/15 Ps starken Reihen- Zweizylinder.

Das Serienmodell ŠKODA 420 Standard lief 1933 mit herkömmlichen Viertaktmotor vom Band. Im April 1934 folgte der ŠKODA 420 Popular. Obwohl die Herstellung dieser Motoren rund 650 Kronen mehr kostete, konnte ŠKODA das neue Fahrzeugkonzept zu einem Preis anbieten, der es mit den Zweizylindermodellen der Mitbewerber aufnahm.

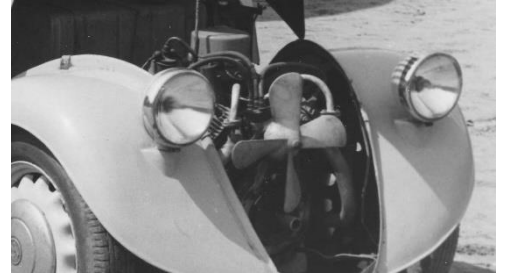
Dennoch war der POPULAR mit einer stattlichen Außenlänge von bis zu vier Metern immer größer geworden und auch in den einfacheren Varianten noch zu teuer, um breite Kundenkreise anzusprechen. Bei ŠKODA nahmen Pläne für ein kleineres, günstigeres Fahrzeug Gestalt an, das eine echte Massenmotorisierung auslösen sollte – in Form der sogenannten SAGITTA-Prototypen, deren lateinischer Name für „Pfeil“ stand und damit auf das Markenlogo verwies.



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 ŠKODA. 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 Dreiganggetriebe mit dem Verteiler-

getriebe an der Hinterachse eine fortschrittliche „Transaxle“-Einheit – erst später setzte sich dieses clevere Layout durch, etwa für teure Sport- und Rennwagen. Im ŠKODA Popular und Sagitta bescherte es dem Fahrer und Beifahrer eine größere Beinfreiheit und senkte den Fahrzeug-Schwerpunkt.

Die Spurbreite mit 1050mm ermöglichte kein Differential zu verbauen. Die 16 Zoll Reifen glichen den Schlupf gut aus. Das Eigengewicht lag bei 580 kg, voll besetzt kam er auf 860 kg Gesamtgewicht. Der V2 Zylinder Viertakt Motor hatte 844 cm³ und 11 kW/15 Ps bei 3.000 U/min. Die Luftkühlung wurde von einem Vierblatt-Ventilator unterstützt. Ein Kapillar-Thermometer hinter den gerippten Zylinderköpf und eine Temperaturanzeige im Armaturenbrett zeigte die Motortemperatur an. Das elektrische Bordnetz basierte auf 6 Volt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km/h, der Benzinverbrauch lag bei 5,5 Liter auf 100 km.



1939 hat ŠKODA die Sagitta-Prototypen an private Interessenten verkauft, in deren Händen sie allen Härten des täglichen Gebrauchs klaglos und zuverlässig standgehalten haben – in einigen Fällen 30 Jahre lang. In Serie gingen die gefälligen Kleinwagen nicht.

Ein Sagitta Modell ist im ŠKODA Museums in Mladá Boleslav ausgestellt.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.02.2023

Fortsetzung folgt: ŠKODA typ 998 „Agromobil“ (1962), ŠKODA typ 990 „Hajaja“ (1963), ŠKODA BUGGY typ 736 (1974-1976), ŠKODA FELICIA Fun (1996-2000) ...

Bilder ID: 202309

Quelle und Bilder: © Škoda Auto a.s., VOZ-Archiv,