

ŠKODA AUTO - Weniger bekannte Modelle ŠKODA 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 Tür losen Cabriolets, das speziell im Gelände mit seiner Wendigkeit überzeugte, leistete 45 PS/33 kW. 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 Přerov 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.



Die erste tschechische Autocross-Meisterschaft dominierte ŠKODA 1971 mit einer Art Buggy, als dessen Basis der ŠKODA 100/110 L diente. Die Bodengruppe des Rennfahrzeugs war allerdings um 40 Zentimeter verkürzt und die Karosserie wurde weitestgehend durch Überrollbügel ersetzt. Milan Žid blieb in der 1000cm³ Klasse erneut ungeschlagen und mit Oldřich Brunclík dominierte ein weiterer Werksfahrer in der nächsthöheren Kategorie – der Motor seines Buggys war auf 1.150 cm³ aufgebohrt. Trotz dieser Erfolge beendete das

ŠKODA-Werksteam sein Autocross Engagement bereits im Laufe der Folgesaison 1972. Die Sportabteilung war mit der Vorbereitung von Renn- und Rallye-Fahrzeugen voll ausgelastet.

Zeitgleich mit der wachsenden Begeisterung an der Disziplin des Autocross schwappte ein Trend von den Stränden Kaliforniens und Floridas nach Europa herüber. Die puristischen „Dune- oder „Beach Buggys“. Die technisch einfach konstruierten Fahrzeuge vermittelten ein unmittelbares Fahrgefühl und hohen Fahrspaß und weckten damit das Interesse an reinen Freizeitfahrzeugen. Basis der häufig als Bausatz angebotenen Fahrzeuge waren meist technisch modifizierte Kleinwagen, die man mit leichten Karosserien aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) versah. In Westeuropa griffen mehrere Hersteller auf die moderne und gleichzeitig preislich sehr konkurrenzfähige Technik von ŠKODA zurück, vor allem in der 1000cm³ Klasse.

Francois Vernimmen aus dem belgischen Namur zählte damals zu den aktivsten europäischen Buggy-Herstellern. 1971 nutzte er die verstärkte Bodenplattform des ŠKODA 100 und baute darauf zwei Exemplare seines Buggy VF. Dazu verkürzte er deren Radstand von 2.400 auf 2.240 mm, die offene Karosserie des Buggys besaß ein Planen Verdeck und im Interieur fand sich nicht viel mehr als ein Sportlenkrad und Schalensitze. Der im Heck verbaute Vierzylinder mit 988 cm³ Hubraum leistete 42 PS/31 kW und entstammte ebenso dem Stufenheck-Serienmodell wie das Vierganggetriebe. Im Januar 1972 feierte das Fahrzeug auf



der Brüsseler Automobilausstellung am Messestand von ŠKODA seine Weltpremiere. Innerhalb von drei Jahren entstanden rund 30 Exemplare des Fahrzeugs, das ab 1973 unter dem der Bezeichnung „ŠKODA VF Okapi“ firmierte und dessen Motor über einen Hubraum von 1.107 cm³ verfügte.



Ähnliche Spezialanfertigungen vertrieb auch Motorest, seinerzeit italienischer ŠKODA-Generalimporteur. Mit dem „**ŠKODA 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 1.107cm³ Motor mit einem oder zwei Vergasern kam im „**ŠKODA 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 736**“ 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 45 PS/33 kW 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.

Bei Testfahrten legte der ŠKODA BUGGY Typ 736 knapp 30.000 Kilometer zurück und sammelte dabei fast ausschließlich positive Bewertungen – für den Start der Serienfertigung des Nischenmodells reichte es trotzdem nicht, obwohl die Entwickler Möglichkeiten präsentierten, um die Produktion zu vereinfachen und damit die Kosten zu senken. Die Ideen reichten vom Einsatz einer GFK-Karosserie bis hin zu Überlegungen, den BUGGY auch der Polizei oder dem Grenzschutz anzubieten, was schließlich an der damaligen Gesetzgebung scheiterte. Einer der Prototypen verrichtete nach Ende des Projektes allerdings seinen Dienst auf dem Flughafen Prag, wo er als Follow-Me-Fahrzeug im Einsatz war.



Eines der fünf Exemplare gehört heute zum Bestand des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav, nachdem es 2017 sorgfältig renoviert wurde. Verantwortlich für die Wiederherrichtung des Fahrzeugs waren dabei, ebenso wie bereits für den Bau dieses ungewöhnlichen Automobils in den 1970er Jahren, die Schüler der unternehmenseigenen Berufsschule in Mladá Boleslav.

R.S. 30.03.2023

Fortsetzung folgt: ŠKODA FELICIA Fun (1996-2000) ...
Quellentext und Bilder: © Škoda Auto a.s., VOZ-Archiv,