



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 4

Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA SAGITTA

- › **Neue Serie: Rückblick auf besondere Modelle der Unternehmensgeschichte**
- › **ŠKODA SAGITTA-Prototypen mit luftgekühltem Zweizylindermotor bereiteten zwischen 1936 und 1938 den Boden für das Serienmodell 995 POPULAR „Liduška“**

Mladá Boleslav, 9. April 2020 – 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.

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 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. Auch mit dem Abschied von Fahrzeugen, die auf einem Leiterrahmen 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. Damit nicht genug: 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 Reihenzweizylinder.

Für das neue Serienmodell hingegen, den 1933 vorgestellten 420 STANDARD, hatte sich 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 cm³. Ab April 1934 ergänzte der ŠKODA 420 POPULAR mit 995 cm³ großem und 16 kW (22 PS) starkem Vierzylinder das Programm. 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. Obwohl qualitativ deutlich hochwertigere Materialien eingesetzt wurden, sank der Neupreis des 418 POPULAR gegenüber dem vergleichbaren Vorgängermodell – dem viersitzigen ŠKODA 420 STANDARD – dank der effizienten Fließbandfertigung von 29.800 auf 18.800 Kronen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 4

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. Wann genau ihre Entwicklung begann, lässt sich heute im Archiv von ŠKODA AUTO zwar nicht mehr präzise nachvollziehen, anhand anderer Aufzeichnung wird das Projekt aber auf die Jahre zwischen 1936 und 1938 datiert. Dafür stehen die Abmessungen des Kleinwagens fest: Bei einem Radstand von 2.100 Millimetern waren die Versuchsfahrzeuge 3.400 mm lang, 1.320 mm breit und 1.420 mm hoch.

Ein erster Versuchsträger stand im April 1936 auf den Rädern. Mit Zentralrohrrahmen und vier einzeln aufgehängten Rädern mit querliegenden, halb elliptischen 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 Verteilergetriebe 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.

Dass dieses Transaxle-Prinzip obendrein auch noch die Traktion verbesserte, kam als weiterer Pluspunkt auf den seinerzeit zumeist unbefestigten, schlammigen oder sandigen Straßen und Wegen hinzu – obwohl der SAGITTA mit seiner schmalen Spurbreite von lediglich 1.050 mm ohne Differenzialgetriebe auskam, drehten die 16-Zoll-Räder selbst auf Schnee deutlich weniger durch. Die präzise Zahnstangenlenkung trug ebenfalls zur leichten Beherrschbarkeit bei. Leer wog der SAGITTA nur 580 Kilogramm, voll besetzt durften es bis zu 860 Kilogramm sein.

Unter der Motorhaube, die sich gemeinsam mit dem Kühlergrill öffnete, verrichteten die V2-Zylinder-Viertakter aus dem Versuchsprogramm des Ingenieurs Zubatý ihren Dienst – jetzt mit SV-Ventilsteuerung, 844 cm³ Hubraum und einer Leistung von 11 kW (15 PS), die sich bei 3.000 Umdrehungen pro Minute einstellte. 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. 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 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. 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. 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“. 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



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 4

Verkaufsschlager: ŠKODA verlangte für ihn lediglich 17.300 Kronen ohne Umsatzsteuer. Bis 1946 liefen insgesamt 1.478 Exemplare der „Liduška“ vom Band.

Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO

Diese Serie umfasst insgesamt sieben Pressemitteilungen. Bereits erschienen sind:

1. Folge: [Laurin & Klement LW-Dreiräder \(1905 – 1911\)](#)
2. Folge: [Laurin & Klement Typ E „Černá Hora-Montenegro“ \(1908 – 1909\)](#)
3. Folge: ŠKODA SAGITTA (1936 – 1938)

Diese Folgen sind in Vorbereitung:

4. Folge: ŠKODA Typ 998 „Agromobil“ (1962)
5. Folge: ŠKODA Typ 990 „Hajaja“ (1963)
6. Folge: ŠKODA BUGGY Typ 736 (1974 – 1976)
7. Folge: ŠKODA FELICIA Fun (1996 – 2000)

Weitere Informationen:

Vítězslav Kodym

Kommunikation Classic

T +420 326 811 784

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Bilder zur Presseinformation:



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA SAGITTA

Das braunmetallic-farbene ŠKODA SAGITTA von 1936 mit Schiebefenstern in den Seitentüren gehört heute nach umfassender Rekonstruktion in der Werkstatt des ŠKODA Museums zur ständigen Ausstellung. Von den insgesamt nur acht Prototypen ist ein weiteres Coupé erhalten geblieben. Es wartet im Museumslager auf seine Wiedererweckung.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA SAGITTA

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.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 4



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA SAGITTA

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.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



Weniger bekannte Modelle aus 125 Jahren ŠKODA AUTO: der ŠKODA SAGITTA

Als Serienmodell kam 1938 der ŠKODA 995 POPULAR „Liduška“ auf den Markt. Er war um 400 mm länger als der SAGITTA. Auch bei ihm öffnete sich die Motorhaube mitsamt Kühlergrill nach oben und der wassergekühlte Vierzylindermotor war vor der Vorderachse eingebaut.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › feiert dieses Jahr das 125. Jubiläum seiner Gründung in den Pioniertagen des Automobils 1895 und ist damit eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen.
- › bietet seinen Kunden aktuell neun Pkw-Modellreihen an: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ sowie KAMIQ und SUPERB.
- › lieferte 2019 weltweit 1,24 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA AUTO fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei, Algerien und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine und Kasachstan mit lokalen Partnern.
- › beschäftigt mehr als 42.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.
- › treibt im Rahmen der ŠKODA Strategie 2025 die Transformation vom Automobilhersteller zur „Simply Clever Company für beste Mobilitätslösungen“ voran.