

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile

Ein Jubiläum: SKODA 100 Jahre Automobilbau



Der TREKKA: Ein neuseeländisches Auto mit vielen Teilen von Skoda

Skoda 100 Jahre Automobilbau

Übersicht und Firmengeschichte der Automarke Skoda.

Die im Jahre 1895 von Vaclav Laurin und Vaclav Klement in Jungbunzlau gegründete Firma L&K baute zuerst Fahrräder, Motorräder und dreirädrige Nutzfahrzeuge.

Nach einer 10 Jahre anhaltenden Wachstumsperiode und der rasanten Entwicklung im Automobilbau wurde 1905 im Werk in Mlada Boleslav das erste Auto mit dem Namen Voiturette A entwickelt und gebaut. Der Wagen hatte einen Einliter-Zweizylinder-Motor. Mit diesem Fahrzeug begann der Einstieg in den Automobilbau.

Schon 1907 folgte ein großes Achtzylinder Modell mit der Bezeichnung FF. Seine Leistungsdaten waren: Achtzylinder-Maschine mit 4877 ccm, 45 PS, Höchstgeschwindigkeit 85 Km/h.

In den folgenden Jahren wurde das Betriebsgelände ausgedehnt und weitere Hallen und Büros erbaut.

Allein im Jahre 1907 wurden 250 Automobile gebaut, wodurch L&K zu einem der größten Autoproduzenten in Europa wurde. Eine weitere Produktionsschiene war die Herstellung von Lastkraftwagen und Bussen.

Die Weltwirtschaftskrise in den 1920er Jahren machte auch vor L&K nicht halt, so dass die Firma einen finanzkräftigen Partner suchte und diesen 1925 im Skodakonzern in Pilsen fand.

Nach der Fusion 1925 wurden die Fahrzeuge aus Mlada Boleslav mit dem Firmenlogo, dem geflügelten Pfeil, und dem Namen Skoda versehen.

In den 1930er Jahren war Skoda mit seiner Fahrzeugpalette sehr erfolgreich und konnte ab 1934 mit den Fahrzeugen Popular, Rapid, Favorit und Superb an die vorangegangenen Erfolge anknüpfen.

Nach dem Krieg wurde Skoda 1946 verstaatlicht. Es wurden wieder Autos in kleiner Auflage gebaut. 1952 wurden neue Modelle mit der Pontonform gebaut und dadurch ein Designmerkmal für folgende Automodelle anderer Marken in Europa gesetzt.

Ab 1955 gingen die Felicia/Octavia Modelle in den Verkauf und wurden für mehr als 9 Jahre sehr erfolgreich und die am meisten verkauften Fahrzeuge von Skoda. Weitere erfolgreiche Modelle folgten in den weiteren Jahren.

Nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und der politischen Wende 1989 suchte Skoda einen starken ausländischen Partner und fand diesen im

Volkswagen Konzern. Seit 1991 ist Skoda im Unternehmen neben VW, Audi und Seat die vierte Marke des Konzerns. Mit neuen hervorragenden Modellen erfreut Skoda jetzt nicht nur die Autofahrer in Deutschland.

Aktuelle Daten SkodaAuto a.s.

SkodaAuto a.s. mit Sitz in Mlada Boleslav (Tschechien) gehört zu den ältesten noch produzierenden Autoherstellern der Welt. In diesem Jahr blickt die Traditionsmarke auf 100 Jahre des innovativen Autobaus und eine 110 jährige Firmengeschichte zurück

Skoda Auto beschäftigt rund 23.000 Mitarbeiter weltweit, unterhält Produktionsstätten in Tschechien, der Ukraine, Bosnien-Herzegowina sowie in Indien und ist in 82 Ländern der Erde vertreten. Skoda Auto ist eine Marke des Volkswagen Konzerns.

Skoda Auto Deutschland in Weiterstadt ist 100 – prozentige Tochter von Skoda Auto a.s. Für Vertrieb und Service sorgen mehr als 1.200 Partnerbetriebe.

Im Jahr 2004 wurden 96.465 neue Skodafahrzeuge zugelassen. In den vergangenen drei Jahren ist der Marktanteil von Skoda in Deutschland von 1,6 % (1999) über 2 % (2000) bis auf knapp 3 % (2004) angestiegen.



Voiturette Laurin & Klement

Za
1800
zlatých

VOITURETA

**LAURIN &
KLEMENT**

akční společnost

Výroba automobilů v M. Bolešlavě.
Sídlo: Praha-2, Jiráskův náb.

Der TREKKA: Eine neuseeländische Autolegende

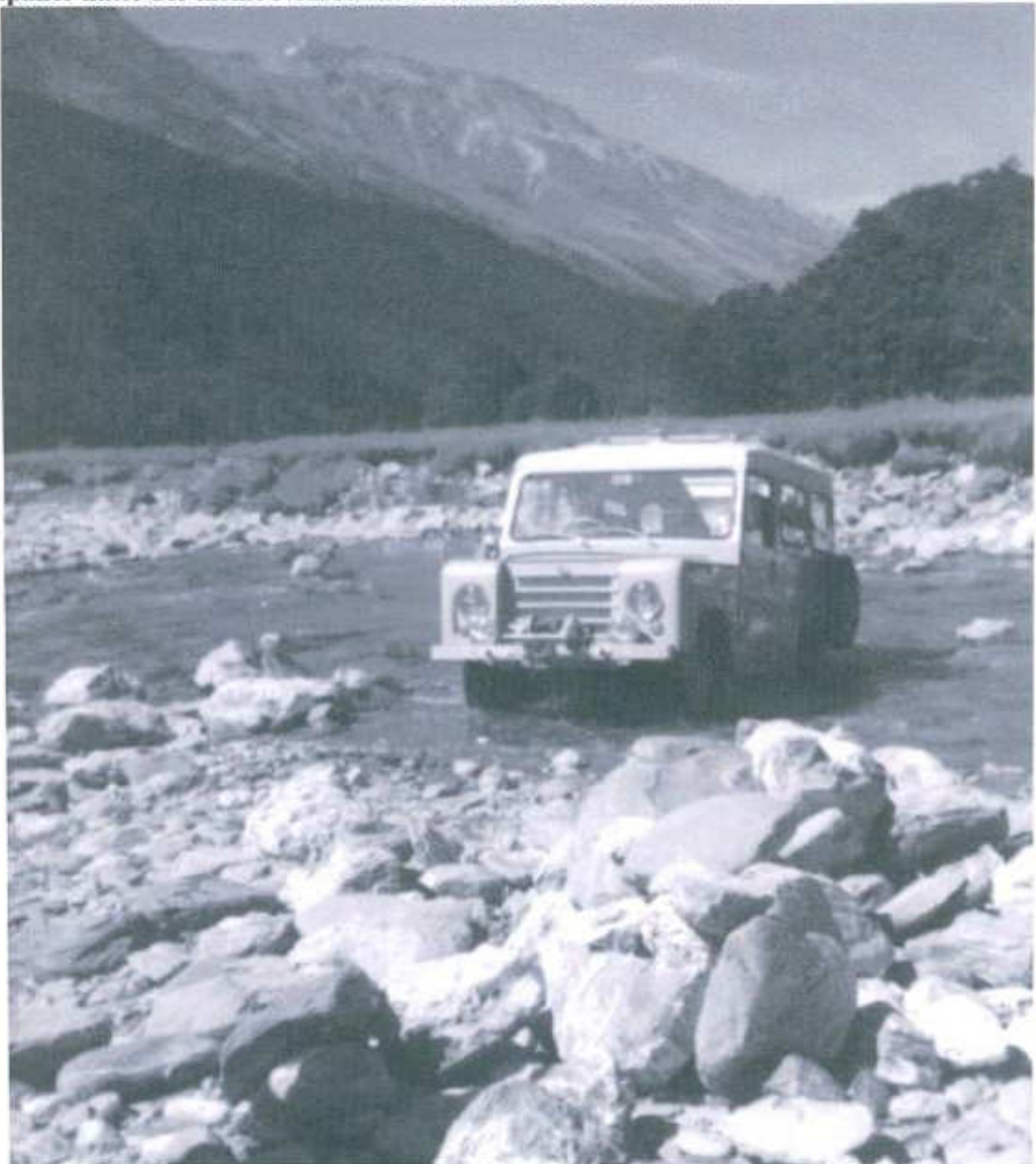
Von Ingo Petz

Autos sind der Stolz von Völkern. Sie symbolisieren Wirtschaftskraft, Stärke und Anspruch eines Landes. So Ford in den USA, Ferrari in Italien oder Toyota in Japan. Manchmal ist die Marke so gigantisch, dass sie für Außenstehende gleichbedeutend mit dem Produktionsland ist. Mercedes ist für viele sicher immer noch nicht so weit weg von Deutschland.

Neuseeland hat vier Millionen Einwohner, mehr als 70 Millionen Schafe, den „Herr der Ringe“ und Edmund Hillary. Neuseeländer fahren Mitsubishi, Toyota, Nissan oder BMW. Ein eigenes Auto haben die Neuseeländer nicht. Das war nicht immer so: Zwischen 1966 und 1973 hieß Neuseelands automobiler Traum kurz und knapp Trekka. Der „Trekka“ war das einzige neuseeländische Auto - das jemals als Massenprodukt „Made in New Zealand“ gebaut wurde. Er war das perfekte Produkt aus einer bis zum Ersticken staatlich regulierten Wirtschaft, geboren aus der Idee eines abenteuerlustigen Geschäftsmannes, für den auch der „Eiserne Vorhang“ vom Ende der Welt aus gesehen nicht eisern genug schien. Heute ist der Trekka fast vergessen. Eine perfekt restaurierte Version steht im Aucklander MOTAT, dem Museum of Transport and Technology. 36 von ihnen soll es insgesamt noch in Neuseeland geben, weniger als zwei Dutzend fahren noch. So wie der von Tom Hindmarsh in Gisborne, der bis heute 301.000 Meilen gemacht hat. Der mehrfach ausgezeichnete neuseeländische Radio-Journalist Todd Niall – er besitzt zwei Trekkas - hat alle noch halbwegs tüchtigen Trekkas aufgespürt und die Geschichte der neuseeländischen Wunderbox erstmals aufgeschrieben. Im Oktober 2004 erschien sein Buch „The Trekka Dynasty“. Das wird den Trekka-Mythos beleben. Denn hinter dem Auto steht eine Geschichte, die neuseeländischer nicht sein könnte. Der neuseeländische Künstler Michael Stevenson hatte den Trekka 2003 für die Biennale in Venedig wiederentdeckt. In seiner Installation „This is the Trekka“ zeigte Stevenson das Auto zwischen antikommunistischer TV-Werbung aus den Sechzigern und Bildern von Demonstrationen in Neuseeland für den Prager Frühling. Stevenson erklärte den Trekka zur Metapher für die Suche Neuseelands nach einem künstlerischer Unabhängigkeit.

Wenn man den Trekka beschreiben wollte, müsste man sagen, er sah aus wie ein Trekka, wie ein Schuhkarton auf vier Rädern oder wie ein zu klein geratener Land Rover. „Sie können ihn in allen Farben haben, wenn es nur grün ist“, war der Verkaufsslogan. Zugegeben: Neuseeland war immer schon ein Land mit Humor und einer wegweisenden Naivität. Mitten im „Kalten Krieg“, als die Staaten und die Sowjetunion die Nuklear-Säbel wetzten, nach der Krise in der Schweinebucht, der Vietnam Krieg war im vollen Gange, der Prager Frühling war fast und die Ostverträge noch nicht in Sicht, hatte der Aucklander Geschäftsmann Noel Turner seine Trekkaidée. Er wollte Motoren und Mechanik aus der Tschechoslowakei importieren. Gegen westliche Währung, über die sich die sozialistische CSSR besonders freute. Das war ein gutes Geschäft. Vor allem konnte er so das billigste Auto produzieren. Denn andere Autos wie Volkswagen, Austins oder Fords, die in Einzelteilen in den Südpazifik verschifft wurden, waren mit extrem hohen Importzöllen belegt. Die Regierung setzte auf eine weitgehend sich selbst versorgende Wirtschaft, der allerdings kaum Rohstoffe zur Verfügung standen. Die Nachfrage war höher als das Angebot, die Autos extrem teuer. Gebrauchte Autos waren teurer als neue, da die Wartezeit geringer war. Denn nicht nur die DDR-Bevölkerung musste auf den Trabbi oder den Wartburg warten. In Neuseeland wartete man jahrelang auf den Käfer oder den Ford. Der Trekka war billiger und er war schneller produziert. Über 2500 Stück wurden in den sechs Jahren seines kurzen, erfolgreichen Lebens im Werk der Motor Industries von Otahuhu

gebaut. Der Vergleich mit seinem großen Bruder, dem Land Rover, ist nicht verkehrt. Denn er war Anfang der Sechziger Jahre zwar begehrt in Neuseeland, aber viel zu teuer und daher schwer zu bekommen. Turner dachte daher an eine neuseeländische, etwas kleinere Version. Die Turners waren Ende der Fünfziger die größten, unabhängigen Autoproduzenten, wobei Produktion hier das Zusammensetzen aus Einzelteilen meint. Turner besaß die Franchise-Rechte an Peugeot, Renault, Rambler, Simca and eben Skoda. Der Renner war der Skoda Octavia, ein Kastenwagen. Dessen etwas veralteter Fünfzigerjahre-Motor wurde zum Herzstück des Trekka. Das Chassis wurde komplett in Neuseeland gefertigt, so gelang es Turner, den Trekka zu 75 Prozent zu einem neuseeländischen Produkt zu machen. Ein wichtiges Faktum, um die damalige Regierung zu überzeugen, die Importregulierung für die Mechanik des Trekka zu liberalisieren. Der Trekka war beliebt, so beliebt, dass er nach Australien und Indonesien exportiert wurde. Allerdings war sein Erfolg nur ein kurzer. Denn Anfang der Siebziger erlaubte die Regierung sukzessive den Import von neuen Autos – auch dank des Trekkas, der die Import-Regulierung aufgeweicht hatte. Gegen die großen Japaner hatte der kleine Neuseeländer dann keine Chance mehr.





Todd Niall mit seinen beiden TREKKAs



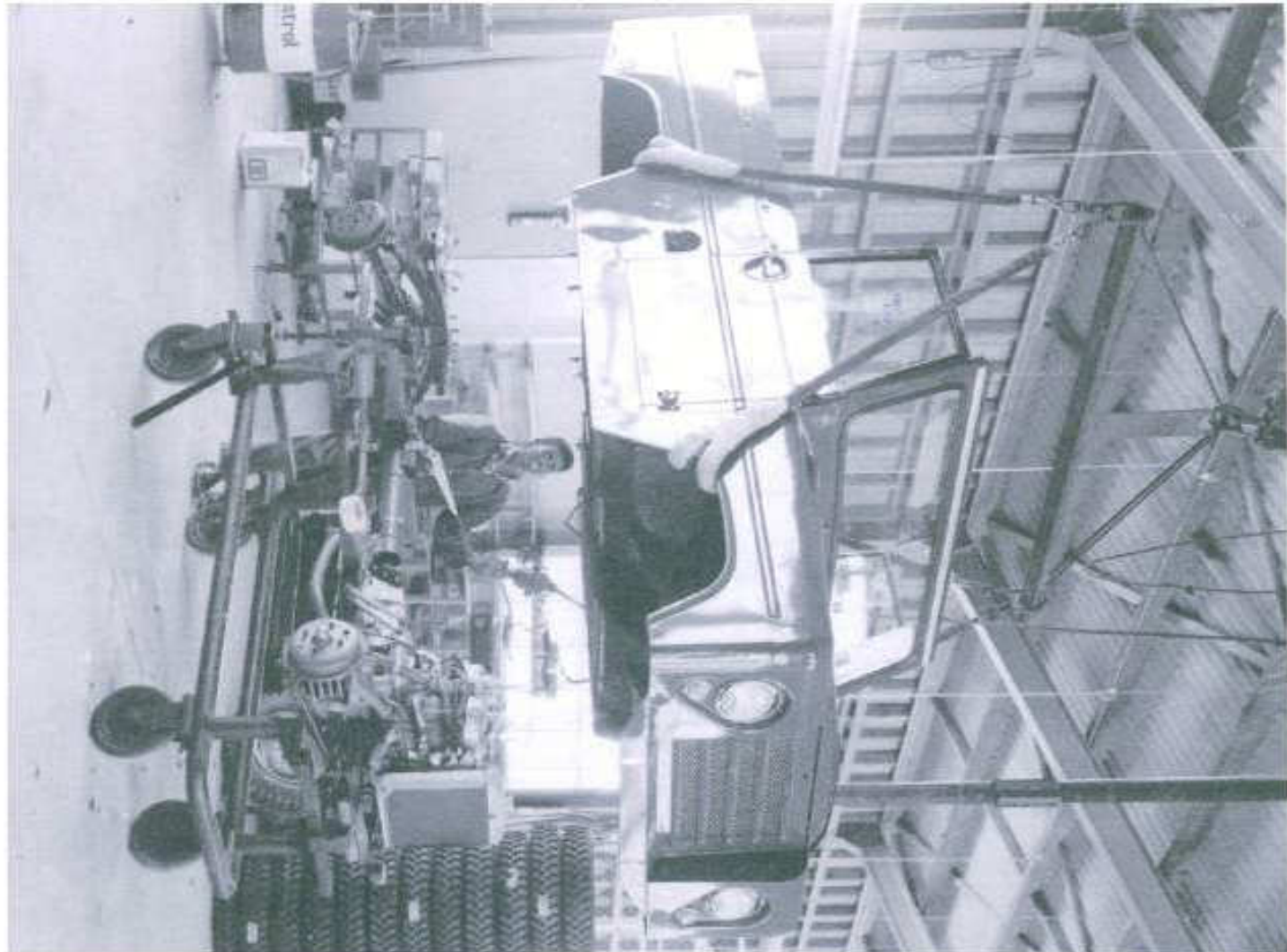
**Der entgeltliche Prototyp eines TEKKA und seine Eltern 1966:
Produktionsmanager John Catchpole, der ehemalige Skodadesigner Joe Velebny und
TREKKA-Designer George Taylor**



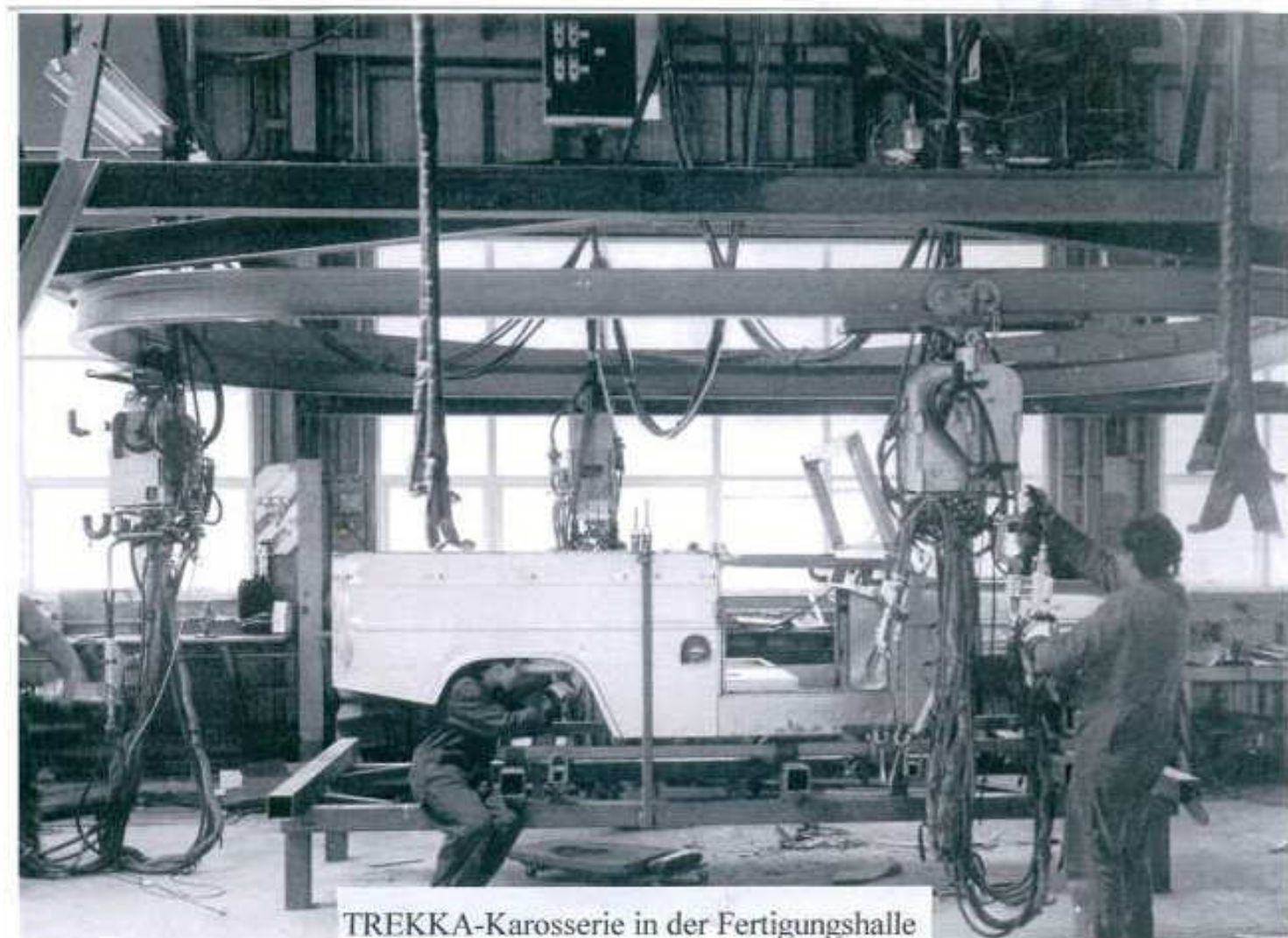
Der TREKKA im Gelände



TREKKAs rollen aus der Fertigungshalle



Hochzeit: Komplettes Fahrgestell und Karosserie des TREKKA kommen zusammen



TREKKA-Karosserie in der Fertigungshalle



TREKKA mit Blick auf Sidney



TREKKA rollt aus einem Bristol Freighter Transportflugzeug

TREKKA: Eine Automarke aus Neuseeland

Im November letzten Jahres erreichte mich eine e-mail aus Neuseeland. Darin ging es um ein von 1966 – 1973 gebautes Auto Namens Trekka.

Dieser einzige eigenständige PKW Made in New Zealand ist für uns als Skodafans besonders interessant, weil wesentliche Skodateile vom Octavia, wie Fahrgestell, Motor, Getriebe und diverse Kleinteile verwendet wurden. Die Karosserie wurde in Neuseeland entworfen und gebaut. Diese Mixtour ergab ein robustes Fahrzeug von großem Nutzwert und eigenständigem Charakter, dem Landrover nicht unähnlich.

Der Sender oben genannter e-mail Todd Niall, ein rühriger neuseeländischer Journalist, stellte nach Rückfrage genügend Material, einen Artikel über die Geschichte des Trekka, und eine CD über sein Buch „The TREKKA Dynasty“ zur Verfügung. Wer möchte, kann unter folgenden Adressen weitere Informationen bekommen oder das Buch bestellen:

Infos: www.trekka.co.nz oder trekkaprojekt@paradise.net.nz

Die Kaufadresse für das Buch direkt beim Autor Todd Niall ist:

toddniall@paradise.net.nz (per mail bestellen). Der Preis beträgt € 11,50 für das Buch und Versand € 11,50 = gesamt € 23.- . Dieser Betrag ist zu überweisen an Ursula Mergener, Berliner Sparkasse, Konto-Nr. 1320 137 286, BLZ 100 50000
oder

bei Kiwifruits-the NZ shop in London
website: www.kiwifruitsnzshop.com
e-mail: team@kiwifruitsnzshop.com (Preis und Versand erfragen)
oder

Motorbooks London
Website: www.motorbooks.co.uk (Preis und Versand erfragen).

V.U.