



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 1 sur 8

Série de modèles moins connus des 125 ans de ŠKODA AUTO: le ŠKODA Buggy type 736 et la ŠKODA Felicia Fun

Le ŠKODA Buggy type 736

› Au milieu des années 1970, cinq prototypes de véhicules de construction légère ouverts pour les voyages par temps ensoleillé ont été créés à la main

Mladá Boleslav, le 1^{er} mai 2020 – Au cours de ses 125 années d'histoire, ŠKODA AUTO a présenté des concept-car aussi inhabituels que passionnants. L'un d'entre eux était le Buggy type 736: Il était basé sur le modèle tricorps de série 110 et poursuivait la tradition des voitures de course autocross avec lesquelles le constructeur automobile tchèque célébrait ses succès en championnat au début des années 1970. Le moteur 1100 du cabriolet sans portes, qui impressionnait par sa maniabilité surtout en tout-terrain, produisait 33 kW (45 ch). Le dernier des cinq prototypes a été construit en 1975 et il appartient aujourd'hui à la collection du musée ŠKODA de Mladá Boleslav.

À la fin des années 1960, l'«Autocross» a fait son entrée sur la scène du sport automobile européen. Lors de courses divertissantes et passionnantes, les pilotes se sont affrontés sur des circuits non pavés et se sont battus pour la victoire dans des véhicules de construction légère minimalistes. En Tchécoslovaquie, la première épreuve officielle d'autocross a eu lieu à l'automne 1969 dans la ville Přešov et, un peu plus tard, ŠKODA a également participé à la nouvelle discipline du sport automobile: en novembre 1970, le conducteur d'usine Milan Žid a remporté la classe de cylindrée jusqu'à 1'000 cm³ à l'hippodrome Steeplechase de Pardubice. Afin d'optimiser le poids de sa ŠKODA 1100 MB, les pare-chocs et les portes arrière ont été supprimés lors de la construction du véhicule et l'intérieur a été réduit au strict nécessaire.

Le premier championnat tchèque d'autocross a été dominé par ŠKODA en 1971 avec un type de buggy dont la base était le ŠKODA 100/110 L. Cependant, le plancher de la voiture de course a été raccourci de 40 cm et la carrosserie a été largement remplacée par des arceaux de sécurité. Milan Žid est resté invaincu une nouvelle fois dans la catégorie 1 litre et avec Oldřich Brunclík, un autre pilote d'usine a dominé dans la catégorie supérieure suivante – le moteur de son buggy a été augmenté à 1150 cm³. Malgré ces succès, l'équipe de l'usine ŠKODA a mis fin à son engagement dans l'autocross dès la saison suivante, en 1972: le département des sports était entièrement occupé par la préparation des voitures de course et de rallye.

En même temps que l'enthousiasme croissant pour la discipline de l'autocross, une tendance s'est répandue des plages de Californie et de Floride à l'Europe: les «Dune Buggies» ou «Beach Buggies» puristes. Les véhicules de construction simple sur le plan technique procuraient une sensation de conduite immédiate et un grand plaisir au volant et ont ainsi suscité un intérêt pour les véhicules de loisir purs. La base des véhicules souvent proposés sous forme de kits était principalement constituée de petites voitures techniquement modifiées, qui étaient équipées de carrosseries légères en polymère renforcé de fibres de verre (PRV). En Europe occidentale, plusieurs fabricants ont utilisé la technologie moderne et en même temps très compétitive de ŠKODA, en particulier dans la catégorie 1litre.

François Vernimmen, de Namur en Belgique, était l'un des fabricants de buggys européens les plus actifs à cette époque. En 1971, il a utilisé la plate-forme à plancher renforcé de la ŠKODA 100 et y a construit deux exemplaires de son Buggy VF. Il a raccourci leur empattement de 2'400 à 2'240 mm, la carrosserie ouverte du buggy avait une capote



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 2 sur 8

en bâche et l'intérieur ne contenait guère plus qu'un volant sport et des sièges baquets. Le moteur à quatre cylindres d'une cylindrée de 988 cm³ à l'arrière produisait 31 kW (42 ch) et était dérivé du modèle tricorps de série, tout comme la transmission à quatre vitesses. En janvier 1972, le véhicule a fêté sa première mondiale sur le stand ŠKODA au Salon de l'automobile de Bruxelles. En trois ans, une trentaine d'exemplaires du véhicule ont été construits, qui à partir de 1973 était connu sous le nom de «VF Okapi» et avait un moteur de 1'107 cm³.

Motorest, à l'époque l'importateur général italien ŠKODA, vendait également des produits spéciaux similaires. Avec le «Kirby», cependant, un développement du petit constructeur automobile Autozodiaco de Pianoro près de Bologne a fait ses débuts au Salon de l'automobile de Turin en novembre 1972. Ce biplace ouvert était également basé sur la ŠKODA 100, mais avec un empattement inchangé. Pour des raisons de sécurité, le «Kirby», comme le VF, avait un cadre tubulaire qui maintenait le pare-brise et un arceau de sécurité arrière. Mais au total, seuls deux exemplaires ont été construits, le moteur de 1'107 cm³ à un ou deux carburateurs n'a jamais été utilisé dans le «Kirby».

ŠKODA à Mladá Boleslav a observé de très près la construction de ces véhicules et finalement la décision a été prise de lancer le projet 736 en 1973: le ŠKODA Buggy était destiné à montrer si un véhicule similaire avait un potentiel d'exportation et avait un sens économique. Deux années de travail intensif ont suivi, avant que les essais de conduite ne soient finalement achevés à l'été 1976. Le 110 L a servi de base au prototype. Les concepteurs avaient raccourci l'empattement à 2'000 mm, tandis que deux entretoises longitudinales, un cadre tubulaire autour du pare-brise et un arceau de sécurité plus haut au-dessus des têtes du conducteur et du passager avant assuraient le raidissement de la plate-forme du plancher. Josef Čech était responsable de la conception de la carrosserie métallique ouverte, qui, en tant que siège 2+2, pouvait accueillir quatre personnes. Le premier exemplaire a été créé avec l'aide du département de développement, qui s'est également chargé de la peinture du véhicule. Les quatre autres unités ont été fabriquées à la main par les apprentis du constructeur automobile dans la propre école professionnelle de l'entreprise jusqu'en octobre 1975. Ainsi, le ŠKODA Buggy est un précurseur des six concept-car des «apprentis» que les apprentis de l'école professionnelle de ŠKODA ont construites ces dernières années.

Les buggies construits par ŠKODA se distinguent des offres de la Belgique et de l'Italie principalement par leur construction plus sophistiquée. Par exemple, le radiateur, la batterie et le réservoir de carburant de 40 l étaient situés à l'avant du véhicule, ce qui a contribué de manière significative à répartir le poids plus uniformément et à permettre des charges par essieu plus équilibrées. D'énormes cadres tubulaires protégeaient les parties avant et arrière. Les deux phares sur le capot avant de la carrosserie et la roue de secours sur le capot arrière, protégés par un cache, ont particulièrement attiré l'attention. Le moteur quatre cylindres de 1'107 cm³ et 33 kW (45 ch) de la ŠKODA 110 assurait la propulsion. Grâce aussi à un couple de 74 Nm à 3'000 tr/min, il n'a eu que peu de problèmes avec les véhicules légers: le buggy court de 3.32 m ne pesait que 710 kg, mais était autorisé à transporter une charge de 400 kg. C'était suffisant pour quatre adultes et 100 kg de bagages, mais il n'y avait pas d'espace de stockage pour cela lorsque quatre personnes étaient à bord. En voyageant à deux il était possible d'utiliser le siège arrière comme espace de rangement d'une largeur de 980 mm. Les occupants ont pu se protéger de la pluie grâce à un capot en textile et des panneaux latéraux avec un film transparent. Sur des pneus Barum de taille 165 SR 13 – le profil tout-terrain était de taille 175 SR 13 – le prototype a atteint une vitesse maximale de 107 km/h avec la moitié de la charge utile, la consommation moyenne était de 8,3 l aux 100 km.

Lors des essais, le ŠKODA Buggy type 736 a parcouru près de 30'000 km et a recueilli presque exclusivement des évaluations positives: ce n'était pas encore suffisant pour le début de la production en série du modèle de niche, bien que les développeurs aient présenté des possibilités de simplifier la production et donc de réduire les coûts. Les idées allaient de l'utilisation d'une carrosserie en PRV à l'idée d'offrir le buggy à la police ou à la patrouille des frontières, qui a finalement échoué en raison de la législation de l'époque. L'un des prototypes a toutefois été mis en service à l'aéroport de Prague après la fin du projet, où il a servi de véhicule suiveur.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 3 sur 8

L'un des cinq exemplaires appartient désormais au musée ŠKODA de Mladá Boleslav, après avoir été soigneusement rénové en 2017. La restauration du véhicule a été effectuée par les élèves de l'école professionnelle de l'entreprise à Mladá Boleslav, comme ce fut le cas pour la construction de cette voiture inhabituelle dans les années 1970.

Photos pour le communiqué de presse:



Découverte de modèles moins connus ayant marqués les d'histoire de ŠKODA AUTO: le ŠKODA Buggy type 736

Les buggies construits par ŠKODA se distinguent des offres de la Belgique et de l'Italie principalement par leur construction plus sophistiquée. Par exemple, le radiateur, la batterie et le réservoir de carburant de 40 l étaient situés à l'avant du véhicule, ce qui a contribué de manière significative à répartir le poids plus uniformément et à obtenir des charges par essieu plus équilibrées.

Source: ŠKODA AUTO



Découverte de modèles moins connus ayant marqués les d'histoire de ŠKODA AUTO: le ŠKODA Buggy type 736

L'intérieur minimaliste du buggy en facilite l'entretien et le nettoyage. Pour entrer dans le véhicule sans porte, il a fallu surmonter les bas de caisse relevés et raidis. Un toit en textile et des panneaux latéraux avec des fenêtres transparentes protègent les occupants en cas de pluie.

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 4 sur 8



Découverte de modèles moins connus ayant marqués les d'histoire de ŠKODA AUTO: le ŠKODA Buggy type 736

Quatre des cinq exemplaires du ŠKODA Buggy fabriqués ont été construits par les apprentis de l'école professionnelle de l'entreprise à Mladá Boleslav dans le cadre de leurs cours. Les prototypes avaient une carrosserie métallique, la production d'une petite série en PRV n'a pas commencé.

Source: ŠKODA AUTO



Découverte de modèles moins connus ayant marqués les d'histoire de ŠKODA AUTO: le ŠKODA Buggy type 736

Le moteur quatre cylindres à refroidissement par eau, monté longitudinalement, du ŠKODA 110 a développé une puissance de 33 kW (45 ch) pour une cylindrée de 1'107 cm³ et un couple de 74 Nm à 3'000 tr/min. Le buggy léger de 710 kg à propulsion arrière a atteint une vitesse maximale de 107 km/h.

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 5 sur 8

La ŠKODA Felicia Fun

› La ŠKODA Felicia Fun a donné un nouvel élan au segment des pick-up et a impressionné par son aspect pratique à l'intérieur

Au début des années 1990, les pick-ups étaient rarement rencontrés sur les routes européennes. Cependant, avec la décision d'agrandir la famille Felicia avec le pick-up par une camionnette à plateau pratique, ŠKODA a contribué à rendre ce segment de véhicules plus populaire dans les années suivantes. En mars 1995, une autre version du pick-up a fait ses débuts avec la ŠKODA Felicia Fun. La peinture jaune frappante de ce modèle et l'ajout évident au nom ont montré au premier coup d'œil à quoi ŠKODA attachait une importance particulière avec ce véhicule: en tant que compagnon de votre temps libre, il doit avant tout être amusant. Un élément pratique attendait les propriétaires à l'intérieur: en quelques étapes simples, le biplace devenait un quatre-places. Jusqu'en août 2000, un total de 4'016 exemplaires ont été produits, qui sont aujourd'hui aussi recherchés par les fans de youngtimer.

Si l'on se penche sur les 125 ans d'histoire de la société ŠKODA, le nom du modèle Felicia est associé à des véhicules particulièrement attrayants et élégants qui, outre la grande utilité quotidienne typique de la marque, ont inspiré les gens par leur design à un stade précoce. Ainsi, lorsque les fans de la marque pensent à cette désignation de modèle, ils pensent immédiatement au légendaire roadster, qui est devenu le symbole de la petite voiture de sport de rêve entre 1959 et 1964 et s'est ainsi immortalisé comme une icône dans l'histoire de la marque. Au total, près de 15'000 conducteurs y ont trouvé un compagnon fidèle pour leurs déplacements quotidiens et leurs excursions lors des belles journées de printemps et d'été. La demande pour ce biplace a largement dépassé l'offre et une grande partie des unités produites de ce cabriolet intemporel a été exportée. Felicia n'a pas reçu de successeur à cette époque: l'ère des véhicules ŠKODA à moteur arrière a commencé, ce qui a longtemps limité la variété des variantes de carrosserie possibles. Outre les berlines tricorps, des coupés sportifs ont été produits en petites séries, mais les modèles ouverts dotés de ce concept d'entraînement n'ont pas dépassé le stade du prototype ou sont restés le fruit de conversions individuelles.

Une plus grande liberté dans la conception de la carrosserie n'a été ouverte que par le favori moderne avec un moteur monté transversalement à l'avant et une traction avant: ŠKODA a présenté cette toute nouvelle famille de véhicules à hayon au public le 16 septembre 1987 au salon de l'ingénierie de Brno. Les études des concepteurs et des constructeurs du constructeur automobile tchèque n'ont pas tardé à suivre, notamment le prototype ŠKODA 781 Trempe: la quatre-portes à deux places était équipée d'un toit fixe pour le conducteur et le passager avant, qui a été remplacé à partir du montant B par une construction tubulaire solide et un arceau de sécurité. Cette pièce unique est aujourd'hui en possession du musée ŠKODA.

Deux versions de carrosserie ont finalement été produites en série: le break Forman présenté en 1990 et, un an plus tard, le pick-up biplace à plateau. Lors du Salon international de l'automobile (IAA) de Francfort en 1993, le constructeur automobile tchèque a montré que même ce véhicule utilitaire pouvait développer son propre charme et a présenté deux concepts prêts à rouler sous la désignation de modèle ŠKODA Favorit Fun. Tous deux étaient basés sur la série Favorit et avaient un châssis surélevé. Il a augmenté la garde au sol de 60 mm et a ainsi permis de faire des tours en terrain facile. Outre un système de protection frontale et un arceau de sécurité massif, qui, combiné à une galerie de toit, permettait également de transporter des équipements sportifs encombrants tels que des planches de surf ou des VTT, une particularité a notamment fait sensation: la cloison de séparation de la cabine arrière avec



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 6 sur 8

lunette arrière électrique a pu être rabattue et, grâce à un mécanisme à levier, deux sièges supplémentaires ont pu être installés à ciel ouvert en un rien de temps. Sur la zone de chargement restante, il y avait encore assez de place pour les glacières ou les bagages. Visuellement, les objets peints en jaune et en violet ont attiré l'attention avec leur décor de bon goût et leurs roues en alliage léger à sept rayons.

La ressemblance de ces deux véhicules d'exposition avec le modèle de production ultérieur a été démontrée en mars 1995 lors de la première mondiale de la ŠKODA Felicia Fun au Salon de l'automobile de Genève. Le véhicule a repris de nombreuses idées et solutions détaillées des deux concept-cars et s'est entièrement concentré sur le plaisir au temps libre. Techniquement, il était déjà basé sur la ŠKODA Felicia, qui avait été entièrement modernisée et présentée un an plus tôt: pour ce véhicule, ŠKODA avait développé 1'187 pièces, augmenté le confort de conduite et les niveaux de sécurité et amélioré considérablement la fabrication.

La plus grande surprise a sans doute été la Felicia Fun à l'intérieur: l'idée innovante d'une paroi arrière rabattable et coulissante et de deux sièges de secours avait également fait son chemin dans le véhicule de série et était donc bien plus qu'un simple élément de show-car futuriste. Le mécanisme appelé «party trick», développé en interne, faisait partie de l'équipement standard de la Felicia Fun. Lorsque les sièges de secours ont été dépliés, la profondeur de la zone de chargement, qui était recouverte de bois d'érable, est passée de 1'370 à 850 mm, mais cela n'a pas enlevé les avantages pratiques du camion à plateau branché avec son aileron arrière sportif, qui était toujours peint en jaune vif. Les lignes suivantes ont été trouvées dans la brochure du véhicule à l'époque: «*La couleur jaune fraîche du véhicule est synonyme d'aventures dans lesquelles la Felicia Fun vous accompagnera volontiers. Prenez le volant jaune vif dans votre main, tournez la clé de contact et dirigez-vous vers le soleil et le plaisir.*»

La ŠKODA Felicia Fun présente des données de base inchangées du modèle de pick-up, telles que l'empattement de 2'450 mm. La longueur était de 4'245 mm, la largeur de 1'680 mm et la hauteur de 1'465 mm. Les clients pouvaient choisir entre trois moteurs à quatre cylindres: en plus d'un diesel de 1'896 cm³ de cylindrée et d'une puissance de 47 kW (64 ch), deux moteurs à essence étaient également disponibles – d'une cylindrée de 1.3 l et d'une puissance de 50 kW (68 ch) et de 1'598 cm³ et 55 kW (75 ch), la vitesse maximale était alors de 163 km/h. La consommation combinée du moteur de 1.6 l s'est stabilisée à 7.3 l aux 100 km selon la norme de consommation applicable à l'époque. La version de base avec un moteur 1.3 MPI dans la gamme d'équipements LX coûtait 304'900 couronnes tchèques, la version légère de 1'035 kg avec un quatre cylindres 1.6 MPI et une charge utile maximale autorisée de 445 kg coûtait 40'000 couronnes supplémentaires. Le diesel était 50'000 couronnes plus cher que le modèle de base.

D'octobre 1995 à août 2000, un total de 4'016 ŠKODA Felicia Fun ont quitté la chaîne de production de l'usine de Vrchlabí. Aujourd'hui, les modèles sont des pièces de collection très recherchées, car parmi les plus de 1.4 million Felicia produites au total, elles sont non seulement parmi les plus frappantes et les plus colorées, mais aussi parmi les plus rares.

Photos pour le communiqué de presse:



Modèles rares de 125 ans de ŠKODA AUTO: la ŠKODA Fel

La ŠKODA Felicia Fun était un véhicule destiné aux clients jeunes et jeunes de cœur et aux sportifs amateurs. L'équipement et la palette de couleurs vives le montrent clairement. Le châssis, qui est relevé de 60 mm, facilite les détours sur les chemins non pavés.

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 7 sur 8



Modèles rares de 125 ans de ŠKODA AUTO: la ŠKODA Fel

Le conducteur et le copilote étaient protégés par le solide toit en tôle, sur lequel étaient également montés les porte-engins destinés au transport d'équipements sportifs encombrants. Les passagers à l'arrière étaient protégés par un arceau de sécurité. Le poids à vide de la ŠKODA Felicia Fun était compris entre 1'005 et 1'080 kg selon le modèle, la charge utile maximale étant de 445 kg.

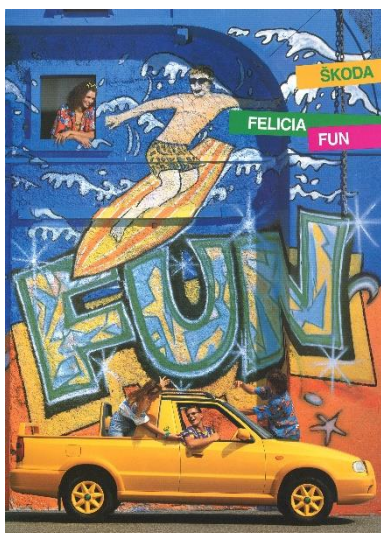
Source: ŠKODA AUTO



Modèles rares de 125 ans de ŠKODA AUTO: la ŠKODA Fel

La ŠKODA Felicia Fun avait en standard la fonction appelée en interne «party trick». Il s'agissait d'un développement de l'idée qui avait déjà suscité l'enthousiasme dans le concept-car ŠKODA Favorit Fun. La paroi arrière rabattable et coulissante de la cabine à deux places permettait d'accueillir deux passagers supplémentaires.

Source: ŠKODA AUTO



Modèles rares de 125 ans de ŠKODA AUTO: la ŠKODA Felicia Fun

D'octobre 1995 à août 2000, 4'016 voitures ŠKODA Felicia Fun à traction avant et à boîte manuelle à cinq vitesses sont sorties de la chaîne de production de l'usine de Vrčlabí. En plus de deux moteurs à essence de 1.3 l et 1.6 l de cylindrée, un moteur diesel de 1.9 l était également disponible.

Source: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 8 sur 8

Modèles rares de 125 ans ŠKODA AUTO

Ce communiqué est le dernier d'une série de sept communiqués de presse sur les modèles suivants:

1. Conséquence: Laurin & Klement tricycles LW (1905-1911)
2. Conséquence: Laurin & Klement type E «Černá Hora-Montenegro» (1908-1909)
3. Conséquence: ŠKODA Sagitta (1936-1938)
4. Conséquence: ŠKODA type 998 «Agromobil» (1962)
5. Conséquence: ŠKODA type 990 «Hajaja» (1963)
6. Conséquence: ŠKODA Buggy type 736 (1974-1976)
7. Conséquence: ŠKODA Felicia (1996-2000)

Informations complémentaires:

Emanuel Steinbeck, PR ŠKODA

Tél. 056 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch

skoda.ch / skodapress.ch

ŠKODA AUTO

- › fête cette année le 125^e anniversaire de sa fondation en 1895, à l'époque des pionniers de l'automobile, et est ainsi l'une des entreprises automobiles mondiales ayant la plus longue tradition.
- › propose actuellement à ses clients neuf séries de modèles de voitures de tourisme: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ ainsi que KAMIQ et SUPERB.
- › a livré en 2019 1.24 million de véhicules à des clients dans le monde entier.
- › fait partie depuis 1991 du groupe Volkswagen, l'un des constructeurs automobiles les plus prospères au monde. En plus des véhicules, ŠKODA AUTO développe et construit en toute autonomie des composants pour le groupe, comme des moteurs et des boîtes de vitesses.
- › dirige trois sites en République tchèque; la marque produit en Chine, en Russie, en Slovaquie, en Algérie et en Inde, essentiellement au travers de partenariats avec les autres marques du groupe, ainsi qu'en Ukraine et au Kazakhstan avec des partenaires locaux.
- › emploie plus de 42'000 collaborateurs dans le monde et est présente sur plus de 100 marchés.
- › fait avancer, dans le cadre de la stratégie 2025 de ŠKODA, le passage du statut de constructeur automobile à celui de «Simply Clever Company pour les meilleures solutions de mobilité».