

Škoda Trekkas



ein mini Land Rover „down under“

Es ist ein rares und skurriles Vehikel, das sie auf unseren Strassen so schnell nicht zu sehen bekommen. Nach den geplanten Export-Beschränkung, erlassen durch das Neuseeländische Kulturministerium, erst recht nicht.

Die Trekkas-Geschichte begann in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre, als in Neuseeland Auto-Importe mit hohen Zöllen belegt wurden. Auf der anderen Seite hat die tschechoslowakische Automobilfabrik Skoda nach neuen Absatzmärkten gesucht, die dem kommunistischen Staat die so dringend benötigten Devisen bringen sollten. Skoda exportierte bereits nach Neuseeland ihre Octavias. Es war eine einfache, billige Limousine und ein von ihr abgeleiteter, praktischer Kombi. Um die Zölle weitgehend zu umgehen, wurden die Autos total zerlegt und in Kisten nach Neuseeland verschifft. Diese Art, Completely knocked down – CKD, ermöglichte ortsansässigen Firmen Arbeitsplätze zu schaffen.

Auf dem Markt fehlte ein einfacher, billiger Wagen, der dem Kleingewerbler seine Arbeit erleichtern würde. So waren es die Handwerker, Maurer, Gipser und Geschäftsleute, aber vor allem Bauern und Farmer, die als Zielgruppe für dieses Projekt galten. Auch einen Export nach den umliegenden Staaten und Inseln wurde bereits gedacht. Skoda-Werk Mlada Boleslav sollte Motoren, Chassis des Skoda Octavia-Kombi und Steuerelemente an den Skoda Importeur Motor Lines liefern, und lokal, bei H.J.Ryan Ltd, würde man eine möglichst einfache und billige Karosserie bauen. Insgesamt wurden an dem Bau der Trekkas, wie das Auto allesamt benannt wurde, 50 einheimische Kleinbetriebe beteiligt.



Mit dem Projekt wurde ein fähiger Konstrukteur vom Skodawerk beauftragt. Er hat mit Andrews und Noel Turner eine Karosserie projektiert, die den Ansprüchen der Zielgruppe gut entsprochen hat und viele Anpassungen erlaubte. Äusserlich ähnelte die Kreation von Velebny dem Kleinkabine-Landrover. Das war aber auch alles, worin sie ähnlich waren. Auch preislich gelang ihm ein guter Wurf – sollte die Trekkas doch das billigste Auto auf dem Neuseeländischen Markt werden. Die abnehmbare Kabine bot zwei bis drei Personen Schutz vor Sonne und Unwetter. Die Geländegängigkeit hielt sich in Grenzen, aber durch das verkürzte Chassis, gewann man an Wendigkeit und sparte auch etwas Gewicht, was wiederum dem dringend vergrösserten Benzintank zu Gute kam..

In der Firma Motor Industries wollten die Herren A. und N. Turner schon immer ein terraintaugliches Auto bauen. Die treibende Kraft des Projekts war der Leiter der Karosserieentwicklung von Skoda, Josef Velebný. Er hat mit G. Taylor eine praktische und einfach herzustellende Karosserie projektiert. Die Ladefläche konnte mit fast beliebigen Aggregaten und Ausstattungen bestückt werden. So war natürlich eine abschliessbare Werkzeugkiste vorhanden und man konnte sogar einen Kran auf der Plattform montieren. Weitere Optionen waren eine Winde, Wasserzisternen und nicht zuletzt konnte man gegen Aufpreis eine Balanced Traction (BT), Differentialsperre bestellen. Diese BT vergrösserte die Einsatzmöglichkeiten des Wagens in Sumpfgeländen und im sandigen Gelände beträchtlich.



Als Zubehör konnte man einen Rückspiegel, Sonnenblende für den Beifahrer und Spezial-Terrainpneus bestellen. Zweiter Scheibenwischer wäre ein Luxus... Später kamen noch verschiedene Dachformen, angefangen mit Faltdach bis zum voll verglasten Kabine dazu. Auch an Spezialaufbauten für einen bedingten Personentransport und Camper, wurde gedacht. Die Kunststoffkabinen wurden auf einfachste Weise an die Stahlkarosserie angeschraubt.

Die eigentliche Produktion lief bei J.H.Ryan Ltd., Otahuhu, im Dezember 1966 an. Ende Dezember hat man bereits 17 Autos verkauft. Die Herstellung wurde immer effizienter und im Januar 1968 wurde bereits der 1000ste Trekka ausgeliefert. Abnehmer gab es für dieses nicht gerade schönes, kleines aber praktisches Auto auch auf den Fidji, Tonga und weiteren Inseln. Sogar Australien und Pakistan nahmen einige Trekkas, allerdings im zerlegten Zustand ab.



Der Absatz brach zu Beginn der Siebziger ein, als die Zölle gelockert wurden und die Skoda-Trekka durch japanische Autos vom Markt verdrängt wurde. Insgesamt wurden 2800 Trekkas verkauft und schon bald wurde es um Trekka still. Erst in den letzten Jahren erlebt dieses bescheidene und nützliche Auto seine Renaissance. Weil die Trekka das einzige Neuseeländische Auto überhaupt war, genießt es heute den Ruf eines Kultobjekts. Oldtimerfans suchen intensiv nach übriggebliebenen Exemplaren. Es sollen nur noch weniger als 100 überlebt haben...



Es wurden Trekka-Clubs gegründet, eine Homepage aufgeschaltet (www.trekka.co.nz) Die Scheunenfunde werden restauriert, behütet oder teuer gehandelt. Wie schwierig und dramatisch die Suche nach einer Trekka werden kann, verdeutlicht folgender Ausschnitt aus einer privater Korrespondenz :

„...fünf Jahre habe ich eine Trekka versucht aufzustöbern, habe abgelegene und verlassene Farmen aufgesucht. Die Trekkas blieben verschwunden. Alle Leute kennen sie, aber seit Jahren hat niemand Eine gesehen... Wenn ich doch eine Trekka gefunden habe, Wuchs bereits seit langem ein Baum durch den Rest des verrosteten Autos, das man nicht einmal mit einem Gabel-Palettenlift wegtragen konnte. An eine Renovation war natürlich nicht zu denken. Bis ich plötzlich auf einer Farm in Motuece sogar auf zwei Trekkas gestossen bin. Der Besitzer, Enkel des früheren Besitzers nannte sie „Gran’s Landrovers“ ...Grossvaters Geländewagen. Leider schon bald roch er den Braten und gab beide Exemplare schnellstens in Auktion. Ich werde doch so nahe am Ziel nicht aufgeben, sagte ich mir und war fest entschlossen Eine zu ersteigern. Ich bot und bot, habe meine Ersparnisse geplündert und war erfolgreich. Meine Frau darf es nicht erfahren...“.



An diesem Fieber erkrankte auch ein Freund von mir und es gelang ihm im vermeintlich „letzten“ Moment eine Trekka im recht guten Zustand nach Europa, also zurück ins Ursprungsland, nach Tschechien, zu importieren. Ihm verdanke ich viele Fotos. Die wenigsten kennen dieses Fahrzeug und seine Geschichte. Im Tucek's Buch [„Spartak, Octavia, Felicia“](#) wird diesem Auto ein ganzes Kapitel gewidmet. Man muss annehmen, dass es in Europa nur ganz wenige Trekkas gibt. Ich habe jedenfalls noch nie eine einzige gesehen...In Tschechien soll es z.Z. noch eine zweite Skoda-Trekka geben. Sie gehört einem Expatrioten, der in Neuseeland wohnt. Sein fünfplätziger Trekka-Wagon fristet ein einsames Dasein in einer Scheune.

Man kann heute sagen, dass Skoda-Trekka zu ihren Ehren „in memoriam“ kam. Ausschlaggebend dafür war der europäische Auftritt von Michael Severson, der vor 10 Jahren am Kunst-Bienale in Venedig eine künstlerische Installation unter dem Namen „This ist the Trekka“ präsentierte. Am Podium zeigte er eine grüne Trekka mit ihrem typischen Stoffdach...ein Auto, das bis anhin in Europa niemand wahrgenommen hat.

Inzwischen ist die Trekka in Neuseeland ins Rampenlicht vorgerückt. Von den fast 3000 gebauten Autos wurden durch einheimische, aber auch ausländische Enthusiasten etwa 50 Exemplare in einem mehr oder weniger jämmerlichen Zustand ausfindig gemacht worden. In diesem Zusammenhang entstanden gleich mehrere, zum Teil wilde Ammermärchen. Die Preise schossen in die Höhe. Spekulanten betraten die Marktbühne. Es wurde uns auch tatsächlich ein Trekka für 20000 Euro angeboten!

Das Neuseeländische Kulturministerium soll nämlich dieses Auto als „Landes-Kulturerbe“ erklärt haben. Der Export würde somit nur mit einer Spezialbewilligung, wenn überhaupt, möglich sein. Diese Hiobsbotschaft entstand, als ein übereifriger Zollbeamter der neuseeländischer Hafenbehörde eine Ausfuhrbewilligung verlangte... dieses Gerücht hat sich aber nicht bestätigt. Todd Niall, ein Kenner der neuseeländischen Szene, selber Trekka-Fan und Besitzer, hat sich direkt an der Quelle, am Kulturministerium, telefonisch erkundigt. Eine Bewilligungspflicht gibt es nicht, die Trekka kann (vorläufig) nicht als Kulturerbe erklärt werden, da sie zu jung ist. Erst die Zukunft wird weisen, wie ernst es die Neuseeländer mit der möglichen Restriktion meinen. Was es nicht gibt, kann es noch werden.

Fotos courtesy: Hrn. Kalina, Niall, Pollak, Stefl, www.trekka.co.nz

Text: Dr.Georg W. Pollak, sc.

Angaben für ein Rämchen:

Fahrgestell: Skoda Octavia Kombi

Chassis verkürzt, Motor:1221ccm

47 PS, Getriebe mit 5.25 Untersetzung

Karosserie: J.H.Ryan Ltd. Otahuhu, NZ

Pneu: 5.90 x 15