

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



DER DEUTSCHE
Straßen
verkehr
FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT

Unser Test: Skoda „Felicia“
Frankfurter Automobilausstellung
Neue Minol-Tankschecks

November 1959
Preis 1,- DM
Verlagspostamt
Berlin

 VERLAG DIE WIRTSCHAFT · BERLIN NO 18

Aus der „Motor Klassik“ Skoda Felicia Cabrio „Die Isabella aus dem Osten“

Sie wird geliebt und verhätschelt, nicht nur weil sie offen ist. Die Felicia gilt östlich der Elbe als Schönheitskönigin der Fünziger, Star des böhmischen Heimatfilms und Symbol der heilen Skoda-Welt vor der Heckmotor-Ära.



Fotos: Lena Barthelmess

Sie hat den Charme einer Borgward Isabella, den Kampfgeist und die Ausdauer eines Volvo Amazon. Kurz gesagt, mit ihr kann man Pferde stehlen, wie diese Fotos beweisen. Rendezvous mit Felicia, ja mehr noch, ein Wintermärchen im Cabriolet bei Bad Kleinkirchheim, im Nationalpark Nockberge in Kärnten. Schließlich gilt die vom Charakter her burschikose, aber zartgesichtige Felicia im Westen als bezauberndste Visitenkarte volkseigener Automobilindustrie. Selbst das Wartburg 313 Cabriolet würde bei einer fiktiven Miss-Wahl sächsischer und slawischer Schönheiten auf dem zweiten Platz landen.

Zeitgeist der 1950er

Nicht nur stilistisch, sondern auch konstruktiv gibt es ein paar Gemeinsamkeiten mit der hübschen Tochter aus Bremen – die hintere Pendelachse etwa, die an Schraubenfedern aufgehängte Doppelquerlenker-Vorderachse oder der drehfreudige, sportlich veranlagte OHV Vierzylindermotor mit nur drei Kurbelwellenlagern. Und sogar das berühmte Borgward-Kürzel TS trug eine werkseitig mild getunte 50-PS-Variante der Octavia Limousine. Nicht nur deshalb verdienen Skoda Felicia und Octavia das durchaus als Kompliment gemeinte Prädikat Isabella des Ostens.

Sie fühlt sich beim Fahren ähnlich sportlich und dennoch verlässlich an, verfügt wie die Automobil-Legende aus Bremen über zahlreiche liebevolle Ausstattungsdetails. Die Lenkradschaltung, eine hübsche komplette Instrumentierung und eine gediegen sowie geschmackvolle Tapezierung gehören dazu. Zudem überzeugen sie durch eine ähnlich solide Machart wie die Borgward- [Mittelklassewagen](#), welche die Opel- und Ford-Modelle in der Verarbeitungsqualität eindeutig übertrafen.

Natürlich rangiert die Isabella TS in Größe und Leistung dank Wirtschaftswunderbonus eine Wagenklasse höher als die Octavia TS. Die Felicia hätte als korrekte stilistische Parallele nur das extrem seltene zweisitzige Deutsch-Cabriolet auf Coupé-Basis als Pendant, von dem nur neun Exemplare entstanden. Wie Borgward Isabella und Volvo Amazon verströmen die beiden Skoda- Modelle in Design und Interieur den modischen Zeitgeist der fünfziger Jahre. Auch im Westen kommen sie heute damit gut an – obwohl natürlich das Herz der Felicia- und Octavia-Leidenschaft zwischen Elbe und Oder liegt. Autobegeisterte wie der Skoda-Spezialist Jens Herkommer aus dem sächsischen Schwarzenberg sind drüben mit dem geflügelten Pfeil aufgewachsen: "Skoda [Automobile](#) galten in der DDR stets als etwas Besonderes, waren Ärzte- und Architektenautos. Gerade die Octavia und ihr Vorläufer Spartak galten als robust, unverwüstlich und weniger rost anfällig als die sensibleren Wartburg- Zweitakter".

Herkommer ist Besitzer genau dieser blauen Felicia. Sie ist Baujahr 1960, besitzt noch Lenkradschaltung und die älteren schöneren Instrumente. Herkommer hat ihr nachträglich den 55- PS-Motor der Felicia Super spendiert. Größere Ventile, eine höhere Verdichtung sowie eine schärfere Nockenwelle bringen den bewährten, leicht langhubigen 1221er-Motor auf mühelose 55 PS.

Für die Octavia-Limousine gab es solch einen leistungssteigernden Tuning-Kit mit zwei Vergasern sogar beim deutschen Importeur Aschoff in Krefeld für 285 Mark zu kaufen. 50 statt der serienmäßigen 43 PS waren die schmale Ausbeute. In den Fünfzigern waren die Automobile des Ostblocks noch am Puls der Zeit, technisch und modisch gesehen. Abgehängt wurden sie in Mlada Boleslav erst 1969 – mit dem zweiten, eher kosmetischen Aufguss der Heckmotormodelle, als aus dem Skoda MB 1000 der S 100 entstand und die Sackgasse der Porsche- Konstruktion für populäre Massenautomobile absehbar wurde. Skodas Kooperations- Partner Renault – die geneigt eingebauten 1000er-Reihenvierzylinder trugen eine gewisse konstruktive Verwandtschaft – verabschiedete sich mit dem R8/R10-Nachfolger R 12 endgültig von diesem antiquierten Layout.

Skoda fuhr sogar bis Anfang der siebziger Jahre konzeptionell zweigleisig. Der Octavia-Estate lief bis 1971 vom Band, weil sich Heckmotorwagen mit Reihenmotoren nicht zum Kombi eignen. Der größere kommerziell-spartanische 1202, erkennbar an nur einer Fondtür auf der rechten Seite, schaffte es sogar bis 1973.

Der technisch verwandte Van 1203, eine Art tschechischer Ford Transit, überlebte als vielseitig ausbaufähiger Frontlenker-Lieferwagen schließlich bis 1981. Die Gene der Felicia gründen weit zurück im Skoda 1200 von 1952. Der große Wagen – 4,50 Meter lang, mit dem kleinen 36-PS-Motor –, nimmt bereits typische Octavia-Elemente vorweg. Zentralrohrrahmen und Pendelachse, alte tschechische Ledwinka Schule und ein kopfgesteuerter 1221-Kubik-Aluminiummotor mit nassen Graugussbuchsen und -Zylinderkopf gehörten zur Rezeptur zeitgemäßen böhmischen Automobilbaus.

Nur die Vorderachse mit Dreiecks-Querlenkern über einer Querblattfeder sollte 1959 mit dem Erscheinen der Octavia einer moderneren Schraubenfederkonstruktion mit doppelten Querlenkern und Teleskopstoßdämpfern weichen. Doch der 1200 mit seiner eigenwilligen, lang gezogenen Pontonkarosserie im amerikanischen Stil kam im Ausland trotz moderner Konzeption nicht gut an. Zunächst war er auch noch untermotorisiert. Vor allem jedoch verhinderten Preis und Größe eine Karriere als Volksautomobil, die ihm später doch noch als Kombi 1202 und 1203 gelang.

Also entwickelten die Tschechen ein preiswertes, hübsch gezeichnetes Volumenmodell. Sie bedienten sich dabei aus dem 1200er-Teileregale und präsentierten den Kompaktwagen im Format eines VW Käfers oder DKW-Dreizylinders 1955 als Spartak im Osten und als Orlik im Westen. Generell hörte er aber auf die nüchternen Typenbezeichnungen 440, 445 und 450, ein einfach zu entschlüsselnder Code aus Zylinderzahl und Leistung.

Parallelen zum Mercedes 190 SL

Die Wagen fanden auch im Westen wegen der modernen, soliden Konstruktion großen Anklang: kopfgesteuerte Motoren, eine komfortable hintere Pendelachse, ja sogar eine 12-Volt-Anlage. Das war in den Fünfigern keineswegs selbstverständlich, als der Ford Taunus 12 M noch einen Flat Head hatte und Starrachsen an Blattfedern bei konventionellem Antrieb up to date waren. Beim Octavia, der 1959 mit der neuen Vorderachse und einigem Ausstattungs-Feinschliff erschien, vermisste Tester Dieter Korp in *auto motor und sport* (10/1959) "das raffinierte Finish unserer Autos, das Ausgeglichenen, Wohlabgestimmte und Ruhige im Zusammenspiel von Motor, Kraftübertragung und Fahrwerk." Vor allem der heftige Drehzahlsprung von zu kurz übersetztem dritten bis zum langen vierten Gang missfiel ihm, "wenngleich es in gebirgigen Ländern durchaus ein Vorteil sein kann."

Sicher gibt es auch bei einer Felicia aus dem Jahr 1960 noch technische Anachronismen. Der Ölfilter sitzt im Nebenstrom, Simmerringe zur Abdichtung der Kurbelwelle sind noch nicht vorgesehen, und der Motor muss sich wie das sportliche Triebwerk des Mercedes 190 SL mit nur drei Hauptlagern begnügen. Der Zentralrohr-Rahmen mit seinen vier Auslegern bildet immerhin ein ausreichend steifes Rückgrat für das viersitzige Cabriolet.

Heftige Verwindungen spürt man nur bei groben Unebenheiten, etwa beim schnellen Überqueren eines ausgefahrenen Bahnübergangs. Schon die Sitzposition in der Felicia ist einladend, man sitzt aufrecht aber bequem, der Abstand zu den stehenden Pedalen ist genau richtig. Nach dem linken Schlüsseldreh bei gering dosiertem Choke erwacht der Zweivergaser-Motor mit sonorem Klang.

Der kleine Vierzylinder ist ein unternehmungslustiger Brummer, in seiner rustikalen Akustik erinnert er an die kernigen Volvo B 18- und B 20-Motoren im Amazon und P 142 bis 145. Die Lenkradschaltung arbeitet leichtgängig und verblüffend exakt im üblichen H-Schema.

Ungewöhnlich ist der hohe Widerstand zwischen den Schaltebenen eins - zwei und drei. Laut und unsynchronisiert lärmt der erste Gang, schnell in den versöhnenden zweiten, der dritte ist ausgesprochen zugkräftig und bei der Felicia gar nicht so kurz wie im Test moniert. Der stärkere Super-Motor verfügt auch über eine längere Gesamtübersetzung, Dauertempo 130 ist kein Problem mehr.

Im Cockpit geht es nostalgisch heimelig zu

Die Außenwelt reagiert begeistert auf das fröhlich-blaue Cabriolet mit dem markanten Chromgrill. Die niedlichen Lanzetten über den vorderen Radausschnitten verleihen ihm einen Hauch von SL, und die große Panoramascheibe hat Stil. Doch die imitierten Speichenfelgen mit Zentralverschluss erinnern an den Talmi-Look halbstarker Mopeds. Im Cockpit geht es nostalgisch heimelig zu – Lenkrad, Schalthebelknopf und Schalter tragen das gemütliche Elfenbein- Biedermeier der Nierentisch-Ära, die nicht nur in Gelsenkirchen, sondern offenbar auch in Prag und Pilsen zuhause war.

Das Instrumentenbrett wiederum ist von wohltuender Sachlichkeit. Es erinnert an die Braun Radio- und Phono- Entwürfe von Dieter Rams, denen man bei aller Funktionalität immer auch etwas Zeittypisches nachsagen kann. Die Felicia ist kein großes Auto. Dennoch offeriert sie den Vornitzenden erfreuliche Platzverhältnisse, etwa wie im MGB Roadster. Hinten allerdings wird es eng, nur Kinder können auf den hübsch gepolsterten Fondsitzen Platz nehmen.

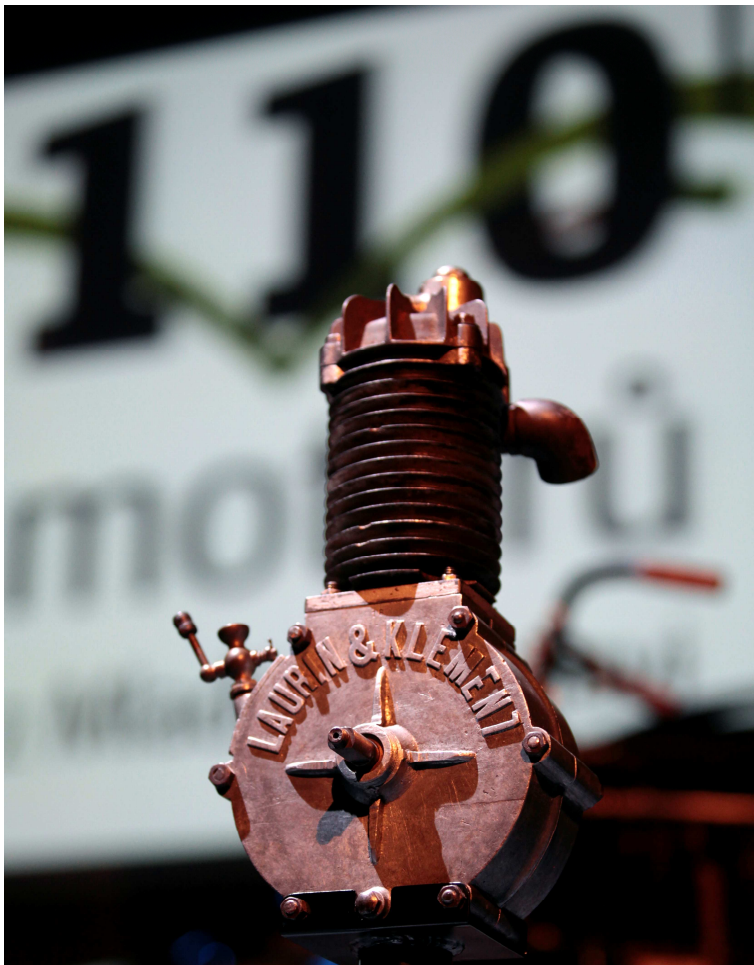
Der Käfer-Radstand von 2,40 Meter schafft eben keine Raumwunder, zumal der Raum für die Kapuze, eine Art offener Verdeckkasten, dem hinteren Abteil verloren geht. Später, ab 1961, bekommen Felicia und Octavia neue Rückleuchten in modischer Heckflossenform. Und die Felicia darf sich jetzt Super nennen – mit Knüppelschaltung, neuem Instrumentenbrett und höher verdichtetem Motor. Die Felicia rollt recht komfortabel ab, das liegt vor allem an ihren schmalen 15-Zoll-Rädern und den modernen Teleskopstoßdämpfern. Die Vorderachse ist jedoch ziemlich hart abgestimmt – Tribut an das rustikale Straßennetz der fünfziger Jahre.

Temperamentvoll zieht der Wagen die Bergstraßen hinauf, 55 PS für eine Tonne Gewicht inklusive Besatzung sind keine so schlechte Relation. Auch im heutigen Landstraßenverkehr lässt sich mit der Felicia gut mitschwimmen. Premiere feierte sie schon 1957. Damals hieß sie noch 450 Roadster, ab 1959 bekam sie passend zur neuen Octavia den schönen Namen Felicia. Damals wie heute füllt sie die Nische des erschwinglichen Familiencabriolets. 15.000 Euro sind nicht viel für ein alltagstaugliches und in jeder Hinsicht genügsames Fünfziger-Jahre-Cabriolet. Ein Isabella Coupé kostet das Doppelte und ist noch nicht einmal offen. Wer sich mit der Felicia schwer tut, weil sie hier zu Lande ein Exot ist, sollte sie einmal fahren. Denn Liebe geht bekanntlich durch den Wagen.

110 JAHRE ŠKODA MOTORENBAU

Mit einem Zylinder in die motorisierte Zeit

„Das war eine Sensation!“, beschreibt der Škoda Historiker Jan Kralik das Geschehen am 18. November 1899 in Prag. Vaclav Laurin und Vaclav Klement stellten an diesem Tag auf dem Stroßmeyer-Platz, einer Radrennbahn im Vorort Bubeneč, ihr erstes Motorrad vor. Die Prager staunten ungläubig. Ein Zweirad mit Benzinmotor, direkt vor der Haustür! „Die Prager Zeitung berichtete und viele andere Gazetten auch“, schildert der Experte für die Mobile aus Mladá Boleslav und zitiert aus den „Nationalen Blättern“: „Über die Vorzüge hinsichtlich des neuen Zweirads überzeugten sich vor Ort eine ganze Reihe von Interessenten, von denen einige, obwohl sie vorher noch auf keinem Motorrad gesessen hatten, die Maschine nach einer verbalen Erläuterung steuerten und sicher beherrschten.“



Der Škoda Historiker hat die Entstehung des ersten Motors aus Mladá Boleslav und aller seiner Nachfolger genau recherchiert. Sogar einen der ersten Motoren hat er aufgespürt. „Das ist Produktionsnummer 16“, erläutert Jan Kralik und deutet auf die Ziffern, die auf dem Kurbelgehäuse eingeschlagen sind. Der Ein-Zylinder-Motor, wahrscheinlich der älteste noch existierende, gehört einem Motorradsammler aus Prag.

Das Bild zeigt den ältesten Motor mit der Produktionsnummer 16

Der Tag der ersten Fahrt

Nur vier Jahre ließen sich der Techniker Vaclav Laurin und sein Partner Vaclav Klement Zeit, um sich vom Fahrradhersteller zum Motorradbauer weiter zu entwickeln. Aus Firmentradition beschränkten sie sich nicht auf den Bau eines geeigneten Rahmens, sondern bauten auch einen eigenen Motor. Vor 110 Jahren begann mit dem ersten Ein-Zylinder-Motorrad die Erfolgsgeschichte der Motoren und Mobile aus Mladá Boleslav.



Das Bild zeigt den Ing. Martin Hrdlicka (Leiter Fahrwerks- und Aggregateentwicklung bei Škoda). Er zeigt Prof Carl Hahn (Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats von Škoda a.s.) und Reinhard Jung, Vorstandsvorsitzender Škoda Auto a.s. ein unrestauriertes L&K Motorrad aus den Anfangsjahren der Produktion in Mladá Boleslav.

Mit der feierlichen Eröffnung der neuen Ausstellung im Škoda Auto Museum würdigte die Marke nun das Jubiläum des Motorenbaus in Mladá Boleslav. Der Anlass dafür: Der Jahrestag der ersten offiziellen Fahrt mit dem ersten Motorrad der Marke Laurin & Klement und dessen erfolgreiche Vorstellung für die Presse im November 1899 in Prag.

„Es gibt nur sehr wenige Firmen auf der ganzen Welt, die seit 110 Jahren ununterbrochen Fahrzeuge und eigene Motoren produzieren - und dazu immer noch mit dem Hauptsitz am gleichen Ort“, sagte Lukáš Nachtmann, Leiter des Škoda Archivs. Mehr als zehn Millionen Motoren bauten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Mladá Boleslav bis heute. Das Spektrum ist groß. Es reicht vom Ein-Zylinder-Motor für das erste Motorrad über einen Sechs-Zylinder-Dieselmotor mit 8 554 ccm Hubraum für Nutzfahrzeuge aus den 1930er Jahren bis zum aktuellen 1,2 TSI-Motor, dem Konzern-Aggregat, das zunächst exklusiv bei Škoda gefertigt wird.

Die erfolgreichste PS-Maschine aus Mladá Boleslav war der Vier-Zylinder mit einem Liter Hubraum für den 1964 vorgestellten Škoda 1000 MB. Mit dem Motorblock und dem Zylinderkopf aus Aluminiumguss gehörte der Škoda Motor zu den modernsten seiner Zeit. „Diese Motorengeneration war so gut, dass sie später auch die VW-Kriterien erfüllte“, sagte Peter Hrdlicka stolz. Der Sohn des früheren Fabrikdirektors Karel Hrdlicka, verantwortlich für die Entwicklung des Škoda Favorit, fügte hinzu: „Große Leistungen sind nur möglich durch den Enthusiasmus der Mitarbeiter und ihren unbedingten Willen, für alle Aufgaben eine Lösung zu finden.“

Der ursprünglich für den Škoda 1000 MB konstruierten Motor wurde mit Weiterentwicklungen bis zum Jahr 2003 gebaut, zuletzt als Antrieb für den Fabia. Die Motorenproduktion in heutiger Form begann am 20. Dezember 2001 in der Halle M6 des Werkes in Mladá Boleslav. Heute beschäftigt die Motorenfertigung 600 Mitarbeiter. Jeden Tag laufen bis zu 2 800 Aggregate vom Band. Es handelt sich dabei um zwei Leistungsversionen (44 kW und 55 kW) des Drei-Zylinder-Ottomotors 1,2 HTP. Außerdem startete die Fertigung des aufgeladenen Benziners 1,2 TSI 77 kW. Die Endmontage der Motoren 1,4 MPI sowie der Dieselmotoren 1,4 TDI PD, 2,0 TDI PD und 2,0 TDI CR findet ebenfalls hier statt. Die Motoren aus Mladá Boleslav werden in Škoda Fahrzeuge wie auch in weitere Modelle der Konzernmarken Audi, SEAT und VW eingebaut.

Rückblick zum Jahresende 2009

Die Skoda Oldtimer IG blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2009 zurück.

Nachfolgend sind die wichtigsten Vereinsaktivitäten nochmals in aller Kürze dargestellt.

Das Jahr 2009 stand bei allen Veranstaltungen ganz im Zeichen des 50 jährigen Jubiläums des Skoda Octavia im Kurier 01/09 berichteten wir auf Seite 13 ausführlich über dieses Ereignis.

AvD Histo Monte

Die erste Veranstaltung mit Teilnehmern in 2009 war die Winter Rallye AvD Histo Monte mit dem Start in der Gebrüder Grimm Stadt Hanau und dem Ziel in Monte Carlo.

Im Kurier 01/2009 haben wir auf Seite 16 über diese Ereignis berichtet.

Retro Classic Stuttgart

Präsentation unser Skoda Oldtimer auf der Retro Classic in Stuttgart vom 12. bis 13. März 2009

Techno Classica in Essen

Auf der Techno Classica in Essen haben Mitglieder der Skoda Oldtimer IG am Ausstellungsstand über die ausgestellten Fahrzeuge und die Skoda Oldtimer IG informiert. Die Techno Classia in Essen hat sich zu einem richtigen Treffpunkt für die IG Mitglieder entwickelt. Alle ausgestellten Fahrzeuge kamen aus dem Bestand unserer Mitglieder. Eine Oldtimer Reise in 2010 nach Cornwall wurde auf der Techno Classica vereinbart.

Oldtimer Rallye Wiesbaden

3 Teams von der Skoda Oldtimer IG waren bei der Oldtimer Rallye Wiesbaden 2009 sehr erfolgreich am Start, im Kurier 2/2009 haben wir auf Seite 12 davon berichtet.

Mit der Felicia durch Belgien

Parallel zu unserem Frühjahrstreffen hat Peter Sudeck an einer Tour durch Belgien teilgenommen und darüber im Kurier 2/2009 auf Seite 19 sehr eindrucksvoll bericht.

Frühjahrstreffen der Skoda Oldtimer IG in Wien

Zu dem Frühjahrstreffen nach Wien sind 12 Skoda Oldtimer angereist und erlebten echte Wiener Gastfreundschaft bei den Familien Peter und Wolfgang Dudek.

Golden Oldie Festival in Wettenberg

Mitglieder der Skoda Oldtimer IG trafen sich teilweise bereits das 3. Jahr auf dem Oldtimer Festival in Wettenberg.

17. Skoda Oldtimer IG Markentreffen in Apolda Thüringen

Das Treffen stand unter dem „**Motto 50 Jahre Octavia / Felicia**“ und wurde von Reinhard Urban, dem Vorsitzenden des Motorsportclubs Apolda e.V. vortrefflich organisiert. Im Kurier 3/2009 wurde auf Seite 19 ausführlich berichtet.

Fotobuch der Skoda Oldtimer IG Aktivitäten in 2008

Von Ralf Pätz wurde zu den Veranstaltungen der Skoda Oldtimer IG Deutschland, ein Fotobuch aus Bildern und Texten aus dem Jahr 2008 zusammengestellt.

In dem Buch sind auf 84 Seiten mit ca. 250 ausgewählten Fotos und Texten die IG Aktivitäten zu den Veranstaltungen dargestellt. Das Fotobuch wurde den Mitgliedern beim Jahrestreffen vorgestellt. Im Kurier 2/2009 wurde auf Seite 16 über das Fotobuch berichtet

Sachsen Classic 2009

Die Sachsen Classic gehört wohl zu den eindruckvollsten Oldtimer Rallyes in Deutschland Traditionell ist der Start in Zwickau und das Ziel in der Gläsernen Manufaktur in Dresden, ebenso traditionell wird ein Abstecher ins Heimatland von SKODA unternommen, nach Tschechien. Im Kurier 3/2009 wurde auf Seite 38 ausführlich berichtet.

2. Hamburg-Berlin-Classic

Aus der Sicht der Beifahrerin, hat Iris Strauss über die 2. Hamburg-Berlin-Classic vom 20.08. bis 22.08.09, im Kurier 03/2009 auf Seite 41 von ihren persönlichen Erfahrungen berichtet.

Durch unsere Aktivitäten haben wieder einige neue Mitglieder von unserem Verein erfahren, und sind in der Skoda Oldtimer IG Deutschland beigetreten.

Einige Neumitglieder haben aktiv zum Gelingen unserer Veranstaltungen beigetragen.

An dieser stelle möchte ich mich bei allen Vereinsmitgliedern,
meinen Vorstandskollegen und bei AutoSkoda Deutschland,
für die Unterstützung unseres Vereins herzlich bedanken
und wünsche allen Mitgliedern und Gönnern unseres Clubs
frohe Weihnachten und ein Gutes Neues Jahr

Rudi Maas