

# ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-  
Oldtimer-IG Deutschland  
für klassische Automobile

**das AUTO** **MOTOR UND SPORT**

**ŠKODA**  
1200

Berichtshoft  
zur IAA 1953

1953

*Ein wirtschaftlicher Wagen  
weltberühmter Qualitäten*

DM 6980.-  
versteuert

Importeur für amerikanische und französische Zone <b>AUTO-PACHTNER</b> München 23, Kaulbachstraße 82-86, Telefon 32901 / 32902	Importeur für die britische Zone <b>ASCHOFF &amp; Co. G.m.b.H.</b> Krefeld, Oppumer Straße 61 / 69, Telefon 28427
--	---

30. JAHRGANG \* HEFT NR. 7 \* STUTTGART, 4. APRIL 1953 \* PREIS DM 1,20



## Beliebt und gern gekauft

Anlässlich der 16. Klassiker-Weltmesse Techno Classica, vom 01. – 04. April 2004 in Essen, stellt Škoda seinen Stand unter das Motto „Populäre Automobile“. Die fünf beliebtesten und meistverkauften Modelle aus über 100 Jahren Škoda Markengeschichte werden flankiert von dem zum ersten Mal außerhalb Tschechiens gezeigten Škoda Kleinwagen Prototyp „Sagitta“, der 1937 konstruiert wurde. Ein Škoda Popular Fahrgestell dokumentiert die raffinierten Ingenieurleistungen und intelligente Technik dieser Marke auch im Kleinwagenbau. Mit einem Škoda Octavia, Baujahr 1963, wird die Urversion der heute so beliebten Škoda Octavia Reihe vorgestellt, deren jüngster Namensträger erst im März auf dem Genfer Automobilsalon der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Populär bedeutet allgemein beliebt, volksnah wie gemeinverständlich, ist im Automobilbau aber auch ein Wort für Wagen, die begehrt sind und dementsprechend häufig gebaut werden. Nun waren alle Autos in den mittleren 20er Jahren Gefährte, die sich nur recht wenige leisten konnten. Automobilbauer in Amerika wie in Europa machten sich immer mehr Gedanken, wie denn das kostbare Gut Automobil einer größeren Anzahl von Nutzern zugänglich gemacht werden könnte. Dies tat man auch im tschechischen Mladá Boleslav, der Heimat der Škoda Automobile, wo man 1925 den Typ 110 einführte. Mit insgesamt 2.985 gebauten Exemplaren war dieser für damalige Verhältnisse kleine Wagen ein großartiger Verkaufserfolg. Erstmals - nach seiner mehrjährigen Totalrestauration im Škoda Museum Mladá Boleslav - wird nun der Laurin & Klement-Škoda Typ 110 Phaeton auf einer Messe gezeigt.

Die 30er Jahre gingen bei Škoda einher mit der Abkehr von Ziffern als Modellbezeichnung hin zu Namen. Ob man bei der Namensvergabe des Modell Popular bereits geahnt hatte, welche Erfolgsgeschichte diese Modellreihe schreiben würde? Zumindest die Ingredienzien für den Erfolg waren von den Technikern dem jüngsten Modell in die Wiege gelegt worden: ein nagelneues, leichtes Chassis, ein moderner Motor unter einem Liter Hubraum, der später einen hochmodernen OHV-Zylinderkopf erhielt - und zur besseren Gewichtsverteilung - das Getriebe direkt an der Hinterachse hatte; eine Konstruktion, die damals eher den Grand-Prix Rennwagen vorbehalten war. Die Modellreihe Popular brachte Škoda 1936 von Position drei auf den ersten Platz der Hersteller in Tschechien – einen Platz, den die Marke bis zum heutigen Tag nicht mehr abgegeben hat. Der Popular nahm seinen Weg in die Welt, über 50% der Produktion wurde exportiert. Neben dem beliebten Popular Roadster zeigt ein reines Popular Fahrwerk auf dem Škoda Stand Einblicke in die vorausschauende Ingenieurkunst aus Mladá Boleslav.



Je leichter der Wagen, desto kleinere Motoren würden für eine vernünftige Fahrleistung reichen. Mit dieser Prämisse gingen die Schöpfer des Škoda Sagitta ans Werk. Ihre Anstrengungen endeten 1937 in einem heute mehr denn je sensationellen Fahrzeuggewicht von gerade einmal 580 kg! Ein luftgekühlter Zweizylinder vor der Vorderachse mit 845 ccm mobilisierte 15 PS. Damit war der Sagitta 70 km/h schnell bei einem Verbrauch von nicht einmal 5.5 Litern auf 100 Kilometern. Die Wirren der Zeit verhinderten 1937 eine Serienproduktion, sonst hätte Tschechien vielleicht auch eine unsterbliche Ikone der Automobilindustrie produziert, wie es französische Automobilbauer mit gleicher Kreativität Jahre später verwirklichten. Gerade fünf Prototypen des Sagitta wurden gebaut, einer verschwand in den Katakomben unter dem Werk. Erst jüngst wieder entdeckt, wird dieser moderne Kleinwagen im absoluten Originalzustand zum ersten Mal außerhalb Tschechiens gezeigt.

Ab den späten 40er Jahren konnten deutlich mehr Fahrzeuge bei Škoda gebaut werden, mehr Menschen sich einen Typ 1101 Tudor, die schicke Octavia oder den Innovativen 1000 MB leisten. Je ein Modell dieser populären Modellreihen werden auf dem neuen, auf 260 qm vergrößerten Škoda Stand in Halle 7 präsentiert, im direkten Umfeld der anderen Konzernmarken.

Wie schon in den vergangenen Jahren stellt ŠkodaAuto Deutschland seinen Stand gleichzeitig dem Škoda Museum und der Škoda Oldtimer IG auf der größten Oldtimermesse des Kontinents zur Verfügung. Gemeinsam wird die vielschichtige Tradition des tschechischen Herstellers beleuchtet, Anleitung zur Erhaltung der Fahrzeuge gegeben und reger Austausch in Sachen Ersatzteilversorgung stattfinden.



## Als Autofahren etwas Besonderes war: Laurin & Klement - Škoda 110

Der penibel mit Hilfe von Originaldokumenten aus dem Škoda Archiv in der eigenen Museumswerkstatt wiederhergestellte Typ 110 ist ein typischer Vertreter der Automobile der 20er Jahre. Mit einer für damalige Verhältnisse unglaublichen Gesamtproduktion von knapp 3.000 Automobilen in vier Jahren war der Typ 110 das meistgebaute Fahrzeug der Marke vor dem Börsencrash 1929. Wer sich damals überhaupt ein Auto leisten konnte, hatte es schon zu etwas gebracht. Der Erfolg des Typ 110 beruht auf einem soliden Fahrwerk, einem zuverlässigen Vier-Zylinder Motor mit 25, später 30 PS, Vier-Rad Bremse – durchaus noch ein Novum, hervorragender Qualität und einem perfekten Preis/Leistungsverhältnis. Hauptsächlich wurde der Wagen als vier- oder sechssitziger Phaeton - also offener Wagen – geordert. Dies war im Gegensatz zur Limousine die finanziell günstigere wie auch leichtere und somit flinkere Variante.

### Technische Daten:

Modell:	Laurin & Klement-Škoda 110
Bauzeit:	1925 -1929
Motortyp:	4-Zylinder, SV
Hubraum:	1791 / 1944 ccm
Bohrung x Hub:	72 / 75 x 110 mm
Leistung:	25 / 30 PS
Höchstgeschwindigkeit:	85 km/h
Produktionszahl:	2985





## Nomen est omen : Škoda Popular

Nicht nur günstig in der Anschaffung, sondern auch günstig im Unterhalt. Eine Maxime, die Škoda damals wie heute vertritt. Leicht sollte er sein, damit der in der steuerlich günstigsten Klasse rangierende Motor unter 1000 ccm dem Wagen zu guten Fahrleistungen verhalf. Mit gerade einmal 750 kg war der neue Popular sensationelle 350 kg leichter als sein direkter Vorgänger. Mit einem Rohrrahmen-Chassis, Transaxel System und teilweise OHV-Motoren ist er zusätzlich mit technischen Leckerbissen versehen, die damals den meisten teureren Fahrzeugen fehlten. Aus der stärkeren 1100 ccm Variante des OHV-Motors produzierte der Wagen schon vor 70 Jahren satte 32 PS! Kein Wunder, dass dieser Motor über viele Jahre zum meistgebauten Motor der Nation wurde. 19.000 Exemplare wurden von diesem Wagen produziert: welch ein Erfolg für den ersten Wagen der Marke Škoda, der aus marketingtechnischen Gründen nicht mehr nur eine Typennummer bekam, sondern einen Namen – Popular.

Neben dem Popular Roadster wird auch ein Popular Fahrgestell zu sehen sein, genau jenes Exemplar, welches 1937 auf dem Pariser Autosalon stand.

### Technische Daten:

Modell:	<b>Škoda Popular</b>	
Bauzeit:	1934 - 1946	
Motortyp:	4-Zylinder, SV	OHV
Hubraum:	995 / 1089 ccm	
Bohrung x Hub:	65 / 68 x 75 mm	
Leistung:	22 – 32 PS	
Höchstgeschwindigkeit:	85 – 100 km/h	
Produktionszahl	18849	



## Luftgekühltes Leichtgewicht: Škoda Sagitta

War der in großer Zahl gebaute Popular schon eine superleichte Gewichtsklasse, so hatten die Ingenieure des Prototypen Sagitta noch mehr, respektive weniger im Sinn. Das Chassis wurde verkürzt, der Wagen ist 1937 mit 3400 mm Länge sogar 120 mm kürzer als der aktuelle VW Lupo. Der luftgekühlte 2-Zylinder Motor in V-Konfiguration bringt das 580 kg Leichtgewicht auf akzeptable Fahrleistungen und verbraucht gerade 5,5 Liter auf 100 km/h. Welche große Zukunft hätte dieser Prototyp haben können, hätte nicht der nahende Krieg eine Serienproduktion verhindert. Der hellblaue Sagitta verbrachte fast 70 Jahre unbehelligt in den Katakomben unter dem Škoda Werk und wird im absoluten Originalzustand erstmalig außerhalb Tschechiens ans Licht der Öffentlichkeit gebracht.

### Technische Daten:

Modell:	<b>Škoda Sagitta</b>
Bauzeit:	1937
Motortyp:	2-Zylinder, SV, Luftgekühlt
Hubraum:	845 ccm
Bohrung x Hub:	80 x 84 mm
Leistung:	15 PS
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Produktionszahl:	5





## Vor dem Krieg ist nach dem Krieg: Škoda 1101

Die Škoda Nachkriegsgeschichte fängt, wie bei fast allen Herstellern Europas, mit Konstruktionen und Teilen aus dem Vorkriegsbereich an. Die Marke Škoda ist dennoch hiermit gut aufgestellt, da man mit dem Popular 1100 OHV der späten 30er Jahre eine weit ihrer Zeit vorausseilende Konstruktion auf dem Markt hatte, deren Solidität man auch weiterhin Vertrauen konnte. Äußerlich wird der Typ 1101 modernisiert: Die Scheinwerfer sind nicht mehr freistehend, sondern ein Bestandteil des Kotflügels. Auch die Kühlermaske ist jetzt harmonisch in die Frontgestaltung integriert. Wie hervorragend Fahrgestell und Motor sind, beweisen drei serienmäßige Škoda 1101 Limousinen, die im Juli 1948 bei den berühmten 24 Stunden von Spa Francorchamps teilnehmen. Alle drei beenden das Langstreckenrennen auf dem schwierigen und bergigen Ardennenkurs mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84 km/h bei einem Verbrauch von gerade 8 Litern! Der 1101 ist mit seinem Nachfolger 1102 der populärste Škoda dieser Zeit und wurde häufig auch in den Karosserieformen Kombi oder Pick-Up ausgeliefert.

### Technische Daten:

Modell:	Škoda 1101 / 1102
Bauzeit:	1946 – 49 / 1948 -52
Motortyp:	4-Zylinder, OHV
Hubraum:	1089 ccm
Bohrung x Hub:	68 x 75 mm
Leistung:	32 PS
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Produktionszahl:	66904



## Die schöne Acht: Škoda Octavia

Immer wenn Škoda aus der Tristesse der Nummernbezeichnungen auf klangvolle Namen wechselt, gelingt ein großer Wurf – ist das eine erfolgreiche Marketingstrategie? Der Škoda 440 wird - nach einem Facelift und dem Einbau einer modernen Fahrwerksaufhängung und -dämpfung vorne - 1959 Octavia getauft, da dieses Modell die achte Neukonstruktion auf Basis der einstigen Popular Serie ist. Der, oder sollte man lieber die Octavia sagen, ist von zeitloser Elegance und besitzt – gerade auf unebenem Terrain - eine sensationelle Straßenlage. Der Alumotor erzeugte mit Doppelvergaseranlage 55 PS, die der Octavia auch im internationalen Rallyesport Klassensiege einbringt. Inklusiv des Vorgängers 440/450 wurden von 1955 bis 1964 knapp 400.000 geschlossenen Octavias gebaut, die Kombiversion wird noch bis 1971 weitergebaut.

### Technische Daten:

Modell:	<b>Škoda Octavia</b>
Bauzeit:	1959 - 1964
Motortyp:	4-Zylinder, OHV
Hubraum:	1089 ccm
Bohrung x Hub:	68 x 75 mm
Leistung:	42 PS
Höchstgeschwindigkeit:	115 km/h
Produktionszahl:	229.531



## Antrieb von Hinten: Škoda 1000 MB

Wo bitte gehört beim Automobil sinnvoller Weise der Motor hin? Nach vorne, wie bei einer Pferdekutsche, oder nach hinten, wo damals, bis auf wenige Ausnahmen, die angetriebene Achse ist. Dieser Frage gingen die Ingenieure in den 50er Jahren nach und viele derer, die sich mit der Kleinwagenklasse beschäftigten, deuteten nach hinten. Fahrzeuge wie der VW Käfer, VW 1500, Renault Dauphine, BMW 700, Fiat 600, Hillmann Imp, NSU Prinz, Simca 1000 bis hin zum Sportwagen Porsche 356 hatten den Motor da, wo auch die angetriebene Achse war. Kein Wunder, dass innovative Ingenieure bei Škoda schon 1932 einen Heckmotor Prototypen vorstellten. Die grundlegenden Gedanken griff man Mitte der 50er Jahre erneut auf und stellte 1964 eine kleine Revolution vor: den heckangetriebenen Škoda 1000 MB, gleichzeitig das erste Serienmobil von Škoda mit selbsttragender Karosserie. Dieser Wagen, State of the Art in 1964, wurde bis 1969 insgesamt fast 450.000 Mal produziert. Leider wurde der 1000 MB nicht nach einem normalem Autoleben von sechs bis neun Jahren abgelöst, sondern - da das Geld für Neuentwicklungen nicht vorhanden war - bis Ende der 80er Jahre weiterproduziert. Seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber Neuentwicklungen der damaligen Zeit ließ ab den 70er Jahren von Jahr zu Jahr nach.

## Technische Daten:

Modell:	<b>Škoda 1000 MB</b>
Bauzeit:	1964 - 1969
Motortyp:	4-Zylinder, OHV
Hubraum:	988 ccm
Bohrung x Hub:	68 x 68 mm
Leistung:	42 / 48 PS
Höchstgeschwindigkeit:	120 / 125 km/h
Produktionszahl:	443.141

