

7. Aufl. Nr. 5

ALLGEMEINE AUTOMOBIL- ZEITUNG

40
Pfg

NUMMER **13**
40. JAHRGANG
25. MÄRZ 1939

Wirtschaftliche Werte
in Böhmen und Mähren

AAZ-Typenbeschreibung:
Skoda 1100

Entdecktes Paradies

Die Fahrt nach Italien
mit allem Drum und Dran

Das neue Typenprogramm

12. Stammtisch-Thema:
Gas oder Bremse

Einfahren des neuen Wagens

Wir sahen im Ausland

Nikodem Otto

Verzweiflungsverkauf

Wann friert die Batterie ein?

Fußgänger lief in den Wagen

Wer muß ein
Fahrtenbuch führen?

Transporte
des Unternehmens

Jugend und offener Wagen

Wie steht's mit Dänemark

Mit Möbeln nach Spittal

Ins blühende Rheinland



AAZ + Typenbeschreibung:



RÖWE

Böhmen und Mähren gehören zum Großdeutschen Reich. Damit sind diese Länder in einen Wirtschaftsraum eingliedert, in dem die böhmische und mährische Industrie mit größeren Aufgaben und größeren Erfolgen tätig sein kann als bisher. Es ist allgemein bekannt, daß insbesondere in Böhmen eine sehr leistungsfähige Automobilindustrie beheimatet ist, die sich vor allem durch einen entschiedenen Willen zum technischen Fortschritt einen Namen gemacht hat. Um so zufriedener sind wir, die Leser der AAZ heute mit einem Wagen bekannt machen zu können, der nicht nur eine besonders weite Verbreitung auf dem inländischen Markt und im Ausland gefunden hat, sondern der auch in vieler Beziehung als charakteristisch für die dortigen Tendenzen des Automobilbaues gelten kann. Es ist der Skoda 1100.

Der Straßenzustand in der ehemaligen Tschechei war, wenn man von den großen Durchgangsstraßen absieht, alles andere als befriedigend. Eine ausgeprägte Neigung der böhmischen Automobilindustrie, robuste und fortschrittliche Fahrwerke zu bauen, verdankt diesem Umstand seine Entstehung. Die durchschnittliche Kaufkraft war nicht überragend; daraus ergab sich eine starke Neigung zum Bau leichter und gleichzeitig wirtschaftlicher Fahrzeuge. Eine gewisse, im Volkscharakter liegende Großzügigkeit im Umgang mit technischen Erzeugnissen verlangte ein besonderes Maß von Widerstandsfähigkeit der Automobile gegen schlechte Behandlung. Alle diese Tendenzen treten in dem Skoda 1100 deutlich zutage.

Technische Daten:

*Motor: 6-Zylinder-Reihenmotor.
Bohrung und Hub: 68×75 mm.
Zylinderinhalt: 1089 mm.*

Verdichtungsverhältnis: 6 : 2.

Bremsleistung: 32 PS bei 4000 U/min.

Ventile: hängend; Ventilsteuerung von unten liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel.

Kurbelwelle: dreifach in Gleitlagern gelagert.

Kühlung: Thermosyphon.

Vergaser: 1 Zenith-Vergaser.

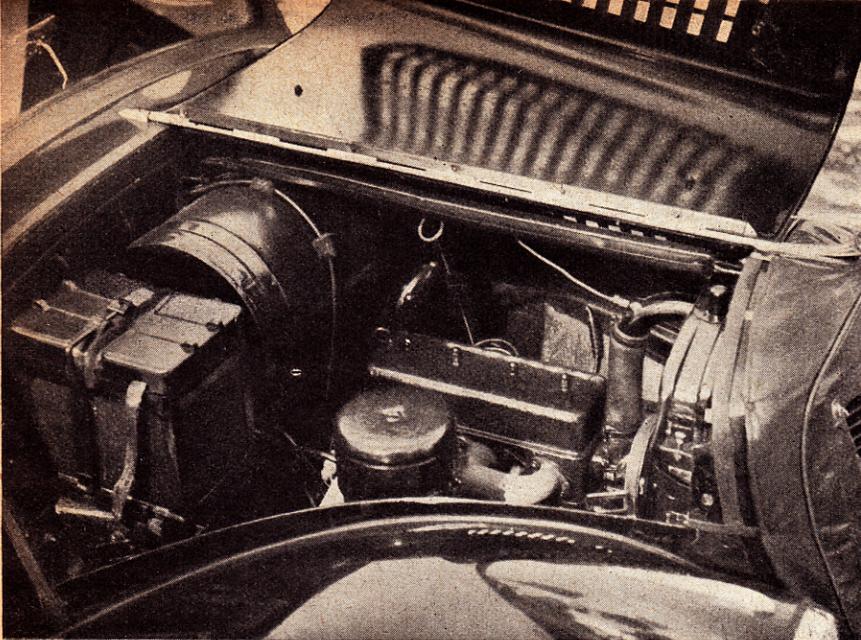
Zündung: Batterie.

Lichtmaschine: spannungsregelnd

Ölreinigung: durch Filter.

Der Motor, der der Gruppe der relativ kurzhubigen Motoren zuzuzählen ist, zeigt als hervorstechendstes Merkmal eine außergewöhnliche Robustheit. Er ist einfach in seinem Aufbau und befriedigend in seiner Leistung. Seine Startbereitschaft ist auffällig, seine Lebendigkeit ebenso. Bei dem relativ hohen Verdichtungsverhältnis verlangt er eine verständige Regulierung des Zündzeitpunktes, die nicht nur automatisch erfolgt, sondern auch von Hand bewirkt werden kann. Ein im ganz niedrigen Drehzahlbereich etwas unrunder Lauf sowie eine gewisse Neigung zum Auspuffknallen erklärt sich aus der Tatsache, daß der Vergaser auf die sehr stark sprithaltigen Treibstoffgemische der früheren Tschechei einreguliert war. Sieht man von dieser verständlichen Unart ab, so muß der Motor als eine durchaus gelungene, sehr elastische und hoher Dauerbeanspruchung fähige Konstruktion bezeichnet werden.

Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphonprinzip und ist für alle normalen Betriebsverhältnisse völlig ausreichend. Für dieses Kühlungsprinzip spricht seine Einfachheit und ferner der Umstand, daß das Kühlwasser sehr schnell ein genügend hohe Temperatur erreicht. Für außergewöhnliche Ansprüche kann



Motor und serienmäßig mitgeliefertes Werkzeug des Skoda 1100

nachträglich eine Wasserpumpe ohne erheblichen Aufwand eingebaut werden. Der Motor überträgt infolge seiner sehr geschickt ausgeführten Gummilagerung keinerlei Vibration auf das Fahrgestell; außerdem ist er nahezu völlig geräuschlos. Diese Eigenschaft behält er auch dann bei, wenn er bis zur höchsten Drehzahl getrieben wird. Eine Dauergeschwindigkeit von 90 Benz kann ihm ohne weiteres zugemutet werden.

Kupplung, Getriebe und Hinterachse:

Getriebe: vor der Hinterachse liegend; drei Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang; 2. und 3. Gang synchronisiert.

Untersetzungsverhältnisse:

1. Gang 1 : 3,38

2. Gang 1 : 1,77

3. Gang 1 : 1

Rückwärtsgang 1 : 4,50.

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung.

Hinterachse: als Pendelachse ausgebildet.

Untersetzungsverhältnis 1 : 5,22.

Was zunächst überrascht, ist die Anbringung des Getriebes das sich nicht wie üblich hinter dem Motor, sondern unmittelbar vor der Hinterachse befindet. Diese Anbringungsweise hat den Nachteil, daß zur Bedienung des Getriebes ein ziemlich umfangreiches Gestänge erforderlich ist, hat aber andererseits den Vorteil einer günstigen Gewichtsverteilung und der Eliminierung einer Geräuschquelle aus dem unmittelbaren Hörbereich der Insassen. Die oft geäußerten Bedenken, daß eine mit Motordrehzahl laufende Kardanwelle ein gewisses Risiko darstelle, weil eine Unbalance der Kardanwelle zu sehr unangenehmen Konsequenzen führen müsse, werden durch die Tatsache gegenstandslos, daß man sich einer wesentlich leichteren Welle bedienen kann; diese hat ja ein bedeutend geringeres Drehmoment zu übertragen als eine Kardanwelle, die vom Getriebe zur Hinterachse führt. Die Lage der Gänge ist durchaus normal und trotz des Gestänges schaltet sich das Getriebe sicher und geräuschlos. Daß die indirekten Gänge bei nicht schrägverzahnten Zahnradern deutlich zu hören sind bietet keine Ueberraschung.

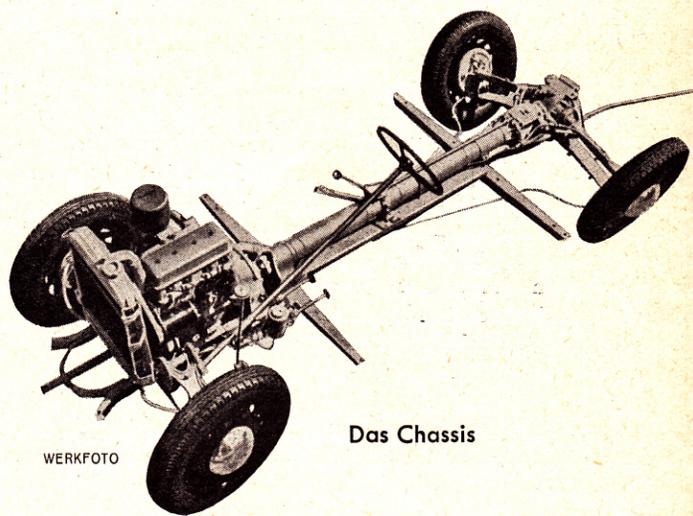
Die Hinterachse ist von völlig ausreichender Stabilität und erzeugt keine störenden Geräusche.

Fahrwerk:

Vorderräder: unabhängig aufgehängt an untenliegender Quersfeder und je einem Lenker oben.

Rahmen: Zentralrohrrahmen.

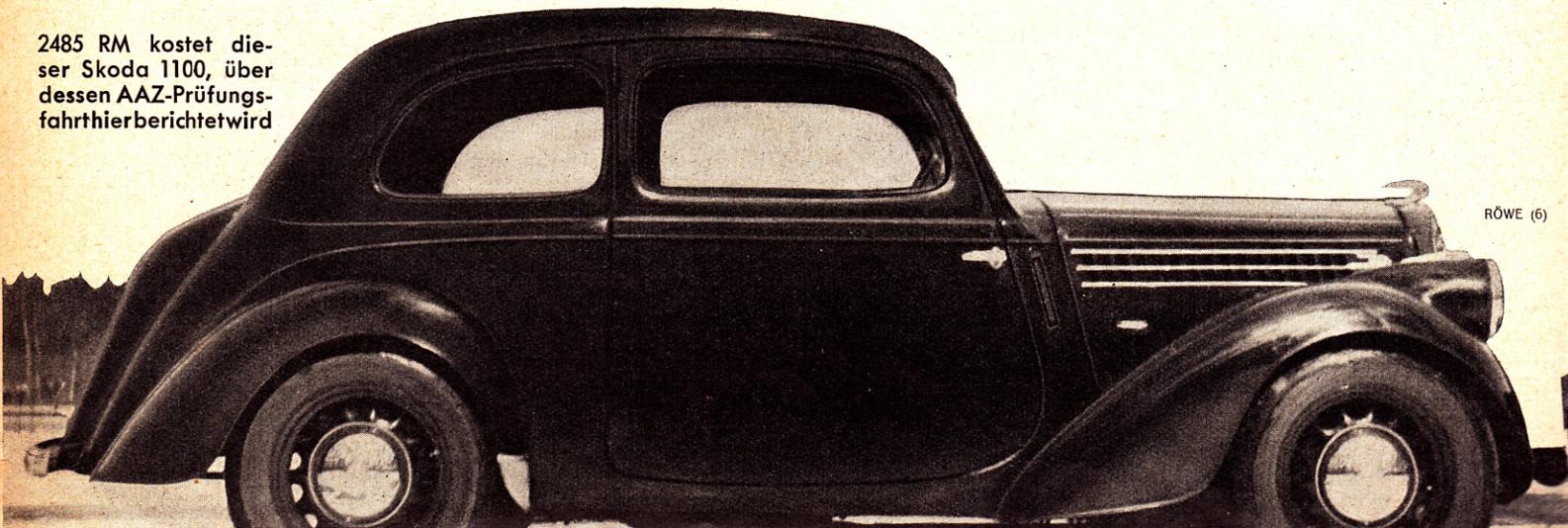
Federung der Hinterräder: Abstützung der pendelnden Halbachsen durch eine untenliegende Halbfeder.



WERKFOTO

Das Chassis

2485 RM kostet dieser Skoda 1100, über dessen AAZ-Prüfungsfahrthierbericht wird





Rechtssteuerung, einzeln verstellbare Sitze, liebevolle Verarbeitung im Detail: Skoda 1100

*Bremsen: Fußbremse hydraulisch auf alle 4 Räder wirkend, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.
Lenkung: rechtsliegend (auf Wunsch auch linksliegend).
Zahnstangenlenkung: mit geteilter Spurstange.
Bereifung: 5,00—16.*

Bezeichnend für das Bestreben, einen völlig verwindungsfreien Rahmen zu haben, ist die Verwendung eines Zentralrohres als Träger des Gesamtaufbaues. Von der Zweckmäßigkeit dieser Konstruktion und der durch sie gebotenen völligen Verwindungsfreiheit des gesamten Aufbaues konnten wir uns bei rücksichtslosester Fahrt über ausgesucht miserable Straßen immer wieder überzeugen. Diese Unempfindlichkeit des Wagens gegen schlechte Wege zählt zu seinen hervorragendsten Eigenschaften. Es kommt eine überaus glückliche Abstimmung der Federn hinzu, die ein Durchschlagen der Federn unter allen Umständen verhindert, eine vorzügliche Bodenhaftung aller Räder sichert und infolgedessen das ihre zur Fahrsicherheit und zum Wohlbefinden der Insassen beiträgt. Die Lenkung ist angenehm; sie leistet bei Lenkmanövern einen gewissen Widerstand, den wir nur als angenehm empfunden haben. Die Kurvenfestigkeit des Wagens ist hervorragend; die letzten Tage boten angesichts besonders wechselvoller und keineswegs immer günstiger Straßenverhältnisse genügende Urteilsmöglichkeiten.

Allgemeine Ausrüstung:

*Kraftstofftank: vornliegend; Fassungsvermögen 35 Liter.
Werkzeug: sehr reichhaltig, im Kofferraum untergebracht.
Armaturenbrett: Geschwindigkeitsmesser, Kühlwasser - Fernthermometer, Zeituhr, indirekte Beleuchtung*.
Karosserie: zweitürige Limousine, Türfenster voll versenkbar, zugfreie Entlüftung durch verstellbaren Schlitz oberhalb der Windschutzscheibe; Frontscheibe ungeteilt und nicht ausstellbar.
Kofferraum: von außen zugänglich.
Reserverad: im Kofferraum untergebracht.*

*) Diese Ausrüstung besitzen die für das Inland bestimmten Wagen; die Exportausrüstung umfaßt Geschwindigkeitsmesser, Benzinuhr, Oeldruckmesser, Zeituhr.

Abmessungen: Spurweite vorn 1160 mm, hinten 1200 mm, Radstand 2440 mm, größte Länge 4020 mm, größte Breite 1480 mm, geringste Bodenfreiheit 170 mm.

Gewicht der fahrfertigen Limousine: 900 kg.

*Leistung: Höchstgeschwindigkeit 104 Benz, Autobahndauer-
geschwindigkeit 90—95 Benz, km mit stehendem Start
68,3 Benz.*

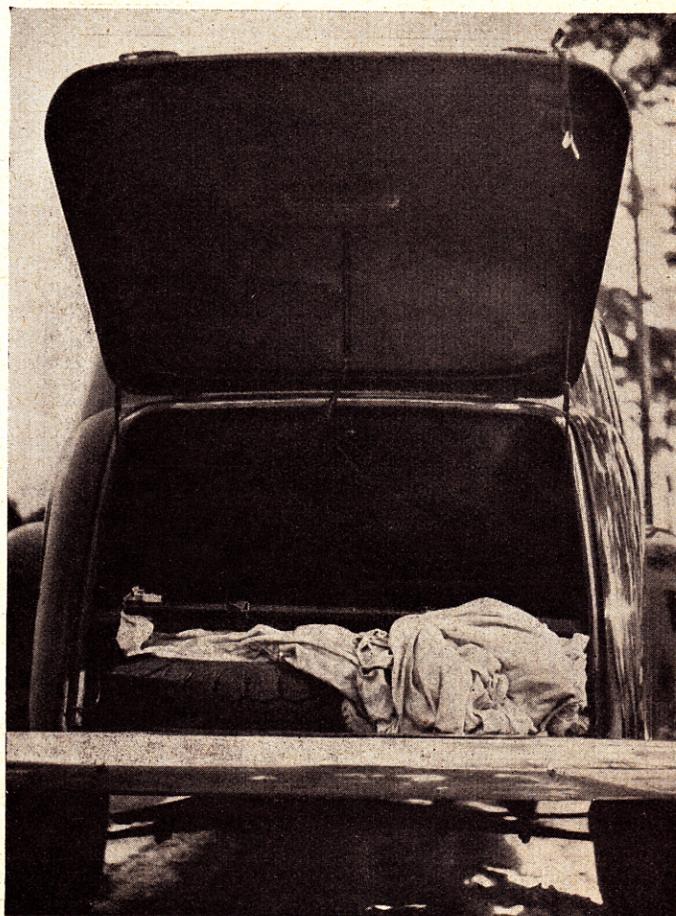
Kraftstoffverbrauch: 8,5 Liter (Prospektangabe).

*Preise: Fahrgestell 2060 RM; Limousine zweitürig 2485 RM,
viertürig 2670 RM; Kabriolett zweitürig 2565 RM, viertürig
2750 RM; Roadster 2880 RM (unverzollt).*

Die Ausrüstung des Wagens fällt durch einen vernünftigen Verzicht auf alles Ueberflüssige auf; sie ist dem Stil dieses Wagens, eines ausgesprochenen Gebrauchswagens, völlig angemessen. Die Vordersitze sind geteilt und einzeln verstellbar; sie sind als Stahlrohrkonstruktion ausgebildet, mit dem Ergebnis, daß die Rückenlehnen sehr schmal gehalten werden konnten. Dadurch wird eine für einen Kleinwagen befriedigende Kniefreiheit für die im Fond untergebrachten Insassen sichergestellt. Die zugfreie Entlüftung wirkt ausgezeichnet; sie sorgt gleichzeitig für ein Nichtbeschlagen der Frontscheibe. Die Sichtverhältnisse für Fahrer und Mitfahrer sind ausgezeichnet. Die Bedienunggriffe liegen zweckmäßig und sind angenehm leichtgängig. Zu wünschen wäre, daß die Ablenkung des Fernlichtes nicht durch Handschalter, sondern durch den in Deutschland allgemein angewendeten Fußschalter erfolgt.

Der Skoda 1100 gehört unzweifelhaft zu den bemerkenswertesten Vertretern der Kleinwagenkategorie. Er ist ausdauernd und lebendig. Er ist, um ein schon stark abgenutztes Schlagwort zu gebrauchen, innen größer als außen, und schließlich verfügt er als hervorstechendstes Merkmal über eine Unempfindlichkeit gegen unerfreuliche Straßen, die jedenfalls in dem Bereich der mit ihm vergleichbaren kleinen Wagen nicht noch einmal vorkommt.

So bestätigt dieser Skoda 1100 die Behauptung, daß der Eintritt Böhmens in das Großdeutsche Reich gerade uns Kraftfahrern viele interessante und erfreuliche Erkenntnisse bringen wird.



Zum Kofferraum gelangt man von außen; Reserve-
rad und Werkzeug also auch unter Verschluss