

SERIE

**Berühmte
NAMEN
gestern
und heute**

Skoda 440 (Octavia) Jahrgang 1958 gegen Skoda Octavia 1.8 Turbo Jahrgang 1999



Ganze Welten liegen zwischen diesen beiden Skoda – technisch, stilistisch und politisch. Der neue heißt wirklich Octavia, den alten nennt nur der Volksmund so

Fotos: Holger Schaper

DIE OST-WEST-SCH



Osteuropa, vor etwa zehn Jahren. Der Sozialismus geht in den Ruhestand. Ob notwendig oder unverdient, Tatsache ist: Es wächst zusammen, was zusammengehört – die beiden Deutschländer. Es geht auseinander, was geteilt werden will. Wie die Tschechoslowakei.

In den Ländern des Ostblocks brechen die Märkte weg. Der Schritt von der Plan- zur Marktwirtschaft lässt viele Unternehmen auf der Strecke. Die Spaltung beginnt. In wenige Gewinner und viele Verlierer. Unter den Glücklichen sind große Namen, denen die Sprungtücher mächtiger West-Konzerne eine weiche Landung bescheren. Wie der Automarke Skoda (sprich: Schkoda), die an den Zitzen der Wolfsburger Riesenname neuen Lebenssaft tankt.

Die linientreuen Skoda-Fans bedauern den Identitätsverlust der früher eigenständigen Marke. Ewiggestrige? Sicher nicht. Denn alte Skoda haben einen ganz speziellen Charme. Der allein jedoch keine rentablen Stückzahlen verkauft. Deshalb muss die Frage erlaubt sein, was besser ist: ein unabhängiges Nischendasein mit fragwürdiger Zukunft oder Aufschwung durch geklonte Technik?

Wie dem auch sei: Der erste vollständig unter VW-Ägide entwickelte Skoda ist der Octavia. Was ihn ausmacht, erklären wenige Worte und Zahlen: 100 Prozent VW für knapp 90 Prozent des Geldes. Deutsche Ingenieursarbeit zum realen Preis. Solide, hochwertig, besser verarbeitet als je ein Skoda zuvor. Lediglich das Design weicht von der Konzern-Hausmarke ab.

Im Klartext: Der Octavia baut auf der Golf-Plattform auf, die auch weiteren Modellen der Markenfamilie als Basis dient.

Weiter auf Seite 82



ENE

Kaiserlicher Glanz, Eiserner Vorhang, freie Marktwirtschaft – der Zug der Zeit hat Skoda mächtig durchgerüttelt. Stoppen konnte er die Marke nicht. Lokomotive des Erfolgs,



Das Beste zum Schluss: Rückansichten der Neunziger und der Fünfziger. Hier gut erkennbar: der zaghafte Schritt zur Pontonform beim Oldtimer



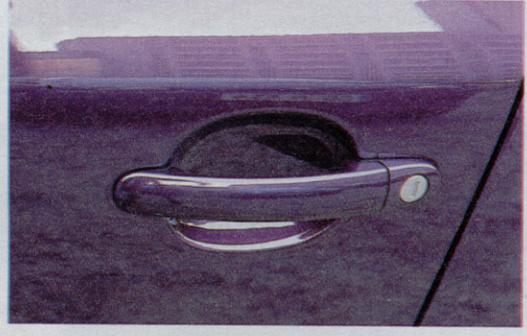
Luxus unter historischer Flagge: Sondermodell „Laurin & Klement“ mit Leder, Klima und 150 PS. Ein stärkerer Kontrast zum kargen Oldie ist kaum möglich



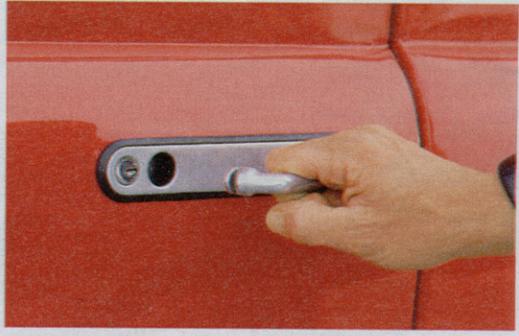
Roter Salon: Blechernes Ambiente, mit Außenlack verschönert. Im Umbau: die Schaltung. Der zweite Ganghebel (Mitteltunnel) wurde temporär nachgerüstet



Neues Logo in Grün (o.). Die VW-unabhängigen Skoda-Lkw tragen das gleiche in Blau. Rechts: VW-Standard-Türgriff



Alt-Logo, symbolträchtig in Rot (o.). Ein Schloss gab es nur an der Fahrertür. Schließzylinder waren Mangelware



Wie zum Beispiel Seat Toledo, VW New Beetle oder Audi TT. Seine Motoren, Benziner von 75 bis 150 PS und zwei Diesel-Direkteinspritzer, entstammen ebenso Wolfsburgs Regalen. Das patente Heck macht ihn zum idealen Intermezzo zwischen Golf und Bora – praktische Hecktür trotz eleganter Stufenform. Und das alles zu deutlich schlankeren Preisen. Eine Rezeptur, die aufgeht.

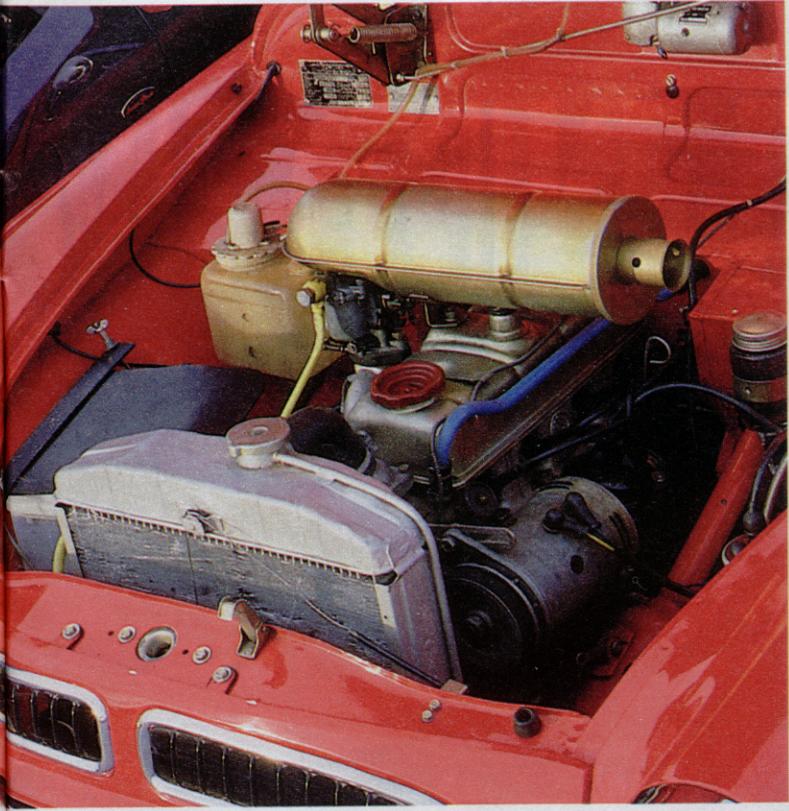
Und in der Automobilgeschichte praktisch beispiellos ist. Eine visionäre Parallele, die den Erfolg verdeutlicht: Ein Lada, der am Thron von Benz, BMW und Co kratzt – undenkbar. Ein Wunder? Keineswegs. Denn selten hat sich ein Debütant so konsequent von den zweifelhaften Qualitäten seiner Vorläufer verabschiedet. Was indes erstaunt, ist die Reaktion der Zielgruppe. Sogar

Wessis greifen zu, als wäre Skoda stets ein Maßstab für hochwertige Mittelklassler gewesen. Trotz ihres Rufs als „Ost-Mercedes“ waren die Heckmotormodelle der Marke, die von 1964 bis Ende der Achtziger vom Band liefen, ziemlich üble Kisten. Deren Westhändler vorzugsweise in stillgelegten Tankstellen residierten. Der Grund dafür, dass die Geschichte der Marke fast

schamhaft verleugnet wird? Zwar wirbt Skoda verhalten mit den Wurzeln, auf die das Octavia-Sondermodell „Laurin & Klement“ verweist. Doch zwischen den Zwanzigern und der Gegenwart klafft ein dunkles Loch. Wir beleuchten es – und stellen fest, dass die Vergangenheit durchaus Lichtblicke gewährt. Ein Rückblick: 1895 wird im böhmischen Mladá Boleslav die Fahrrad-



Einzigste Gemeinsamkeit: der schmale Buckel zwischen der Frontscheibe und dem Grill



Fotos: Tomi Bader (1), Holger Schapper

Extreme Kontraste: Fünfventiler-Turbo aus dem VW-Regal im 1999er Octavia, gusseiserne Vorkriegskonstruktion mit 40 PS im Typ 440

Manufaktur Laurin & Klement gegründet. Zehn Jahre später kommen Automobile hinzu. Noch vor dem Ersten Weltkrieg gelingt der Aufstieg zum größten Fahrzeughersteller im Kaiserreich Österreich-Ungarn.

1925 erfolgt die Fusion mit den Skoda-Werken – dem größten böhmischen Industriekonzern, gegründet von Emil Ritter von Skoda. Die Hauptprodukte: Waffen, Maschinen und Lokomotiven. Mit dem Zusammenschluss beginnt das Märchen vom geflügelten Pfeil – dem Markenemblem von Skoda. Wil-

de Spekulationen ranken sich um seine Entstehung.

Die wahrscheinlichste: Ein Skoda-Direktor soll sich von einer USA-Reise einen Indianer als Diener mitgebracht haben. Dessen Kopfschmuck inspirierte ihn. Und wurde zum Markenzeichen, um das es Jahrzehnte später erbitterten Streit gab. Er endete zweifarbig: Der Industriekonzern Skoda flügel fortan blau durch die Welt, die Automarke Skoda grün.

Nach dem zweiten Weltkrieg erscheinen zunächst modernisierte 30er-Jahre-Modelle. Mit

Schwingachsen, Querblattfedern und Zentralrohrrahmen. Die praktisch gleiche Technik bringt 1955 der Typ 440 mit. Dessen Weiterentwicklung heißt ab 1959 Octavia. Nahezu unverändert, unterscheidet er sich vom 440 lediglich durch einen schlichteren Kühlergrill und eine zeitgemäße Vorderachse.

Im krassen Gegensatz zu der grazilen Karosserie steht seine grobschlächtige Machart: Man hat den Eindruck, ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug zu bewegen. Der brummige 1100er-Motor zerrt untenherum vehement am heulenden Antrieb, hohe Drehzahlen beantwortet er mit harten metallischen Widerworten. Die Lenkung hat keinerlei Rückstellmoment: Zurück in die Gerade muss sie mit der gleichen Urgewalt gewuchtet werden, die auch Kurvenfahrten erfordern.

Dafür ist die Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit des Ur-Octavia legendär. Mit fast 20

Zentimetern Bodenfreiheit und kurzer Übersetzung sicherte er sich in gebirgigen West-Ländern wie der Schweiz den Nimbus vom kernigen Klettermaxen. In flacheren kapitalistischen Regionen blieb er ein Mauerblümchen – wegen des Preises, den die Einfuhrzölle hochtrieben.

1964 erfolgt die Wachablösung durch den Heckmotor-Skoda 1000 MB, dessen direkte Linie vor etwa zehn Jahren endet. Erst 1987 macht der moderne Kleinwagen Favorit Schluss mit dem Geruch der muffigen Ostlaube. Er heißt heute so wie früher das Octavia-Cabrio – nämlich Felicia. Sein Ersatz steht kurz bevor. Dann dürfte es mit Skoda noch steiler bergauf gehen.

Ins Deutsche übersetzt, bedeutet der Markenname übrigens „schade“. Auch wenn ein süffisanter Seitenhieb auf die Heckmotor-Generation erlaubt sein muss: Der neue Octavia und sein Namens-Ahn können damit nicht gemeint sein. W. Blaube



Skoda Octavia 1.8 T 1999

Technische Daten

Wassergekühlter Vierzylinder-Frontmotor quer • Turbolader • zwei oben liegende Nockenwellen • fünf Ventile pro Zylinder • Multipoint-Einspritzung • Hubraum 1781 cm³ • Leistung 110 kW (150 PS) bei 5700/min • max. Drehm. 210 Nm bei 1750/min • Frontantrieb • Fünfganggetriebe • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • Reifen 205/60 R 15 V • Gewicht 1430 kg • Tank 55 Liter • Länge 4511 mm • Breite 1731 mm • Höhe 1429 mm • Höchstgeschw. 217 km/h • 0–100 km/h in 9,2 s • Verbr. 8,0 l S/100 km

Preis 38 250 Mark



Skoda 440 (Octavia) 1958

Technische Daten

Wassergekühlter Vierzylinder-Frontmotor längs • seitliche Nockenwelle • zwei Ventile pro Zylinder • Fallstromvergaser • Hubraum 1089 cm³ • Leistung 29 kW (40 PS) bei 4200/min • maximales Drehmoment 69 Nm bei 2800/min • Heckantrieb • Vierganggetriebe (erster Gang unsynchr.) • Trommelbremsen vorn und hinten • Reifen 5.50-15 • Gewicht 930 kg • Tank 30 Liter • Länge 4065 mm • Breite 1600 mm • Höhe 1430 mm • Höchstgeschw. 115 km/h • 0–100 km/h in 38 s • Verbr. 8,5 l N/100 km

Preis 4895 Mark

Nächste Woche in AUTO BILD



Drei Buchstaben, zwei Italo-Sportler, eine Philosophie: Alfa Romeo 2000 GTV (Bj. 72) und Alfa Romeo GTV (Bj. 99). Gran Turismo Veloce – die Außergewöhnlichen