

Sinn und Unsinn der Verkehrsvorschriften:

Geßlerhüte im Straßenverkehr



TEST SKODA OCTAVIA SUPER
FRÜHLING IM KLEINWAGENGARTEN
WARUM JETZT DIE AVUS?

HEFT 10
9. MAI 1959
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50



Line Geldschein-Druckerei im Keller einzurichten, stößt für die meisten Menschen auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Und trotzdem kaufen heute viele Leute, ohne nach dem Preis zu fragen. Skoda-Personenwagen zum Beispiel sind in den Augen mancher allein schon deswegen verdächtig, weil sie preiswert angeboten werden; schlimmer noch, manche Händler offerieren sie ohne Anzahlungszwang. Aber beim Skoda hat der Preis -DM 5045.- mit Heizung für den 39 PS-Octavia und DM 5210.- für den 43 PS-Octavia Super - nichts oder nur wenig damit zu tun. Diese Preise sind unter staatlicher Regie entstanden, um den Export in westlicher Richtung zu fördern. In der Tschechoslowakei kostet der Skoda das dreifache.

Mit Beginn dieses Jahres erhielten die Skoda-Typen 440, 445 und 450 die klangvolleren Namen Octavia und Felicia (48 PS-Zweivergaser-Sportcabriolet). Gleichzeitig wurde vieles verbessert und verfeinert, was vor wenigen Jahren noch Kummer machte. In dieser Umbenennung drückt sich aber noch mehr aus, nämlich der Wunsch des Herstellers, den Wagen aus einer gewissen Anonymität heraus in ein persönlicheres Verhältnis zum Käufer zu bringen. Denn ein Skoda macht einen etwas unpersönlichen Eindruck. Er brilliert nach keiner Seite, weder optisch noch technisch. Was er bietet, ist angenehme Zweckmäßigkeit.

GERAUMIG UND STABIL

Einfach, aber bewährt stellt sich der Grundentwurf vor: die Karosserie ruht auf einem Mitteltragrohr mit Querträgern. Der Motor liegt vorn, die Kraftübertragung erfolgt über eine Kardanwelle zur Hinterachse. Der Wagen wirkt im ganzen recht gefällig. In der Frontansicht hat er durch die Vereinfachung des Kühlergrills sehr gewonnen. Dach und Fensterpartie wirken etwas unharmonisch aufgesetzt. Dafür genießt man gute Kopf-freiheit und bequemen Einstieg. Leider entspricht diesen Vorzügen nicht ganz die Sitzbequemlichkeit. Die vordere Sitzbank läßt sich nicht weit genug zurück stellen, um auch Fahrern über 1,75 m Körpergröße eine Sitzposition mit einigermaßen ausgestreckten Armen zu ermöglichen. Die beide Rückenlehnen lassen sich zwar in ihrer Neigung verändern, aber nicht während der Fahrt. Im Stand muß dazu ein Schraubenschlüssel auf je zwei Sechskantbolzen gesetzt werden. Verwöhnte Menschen werden auch die Sitzpolster zu wenig komfortabel finden. Auf schnell überfahrenen schlechten Straßen drückt man

Seine Vorzüge:

Für einen günstigen Anschaffungspreis wird ein zweckmäßig ausgestatteter, geräumiger Wagen geboten. Durch seinen elastischen Motor und sein verbessertes Fahrwerk ist der Skoda außerordentlich lebendig und wendig geworden. Besonders ausgeprägt ist seine Bergfreudigkeit. Er ist robust gebaut und sparsam im Kraftstoff- und Olverbrauch.

Seine Nachteile:

Dem Skoda fehlt noch das Ausgeglichene, Wohlabgestimmte und Ruhige im Zusammenwirken von Motor, Kraftübertragung und Fahrwerk, wie wir es nach dem heutigen Stand der Serienfertigung erwarten dürfen. Für unsere Verhältnisse nicht ganz glücklich ist der große Sprung vom III. zum IV. Gang. Man hat nicht viel Geschick darin entwickelt, solide Verarbeitung auch geschmackvoll erscheinen zu lassen. Die Sitzpolster sollten mehr Komfort bieten.

den Federkern durch. Man vermißt weiter Armlehnen links und rechts, auch weiß man nicht recht, wie man die Tür von innen schließen soll. Der dafür vorgesehene Wulst am Fensterrahmen ist nicht griffig genug. Ungewohnt auch das stehende Pedal für die Kupplung und das hängende für die Fußbremse. Das nur metallisch verkleidete Getriebegehäuse wirkt etwas nackt.

Auch das metallisch gehämmerte Instrumentenbrett macht einen spartanischen Eindruck, obwohl alles vorhanden ist, was man braucht: übersichtliches und bemerkenswert genau gehendes Tachometer, Kraftstoff-Uhr (keine

Reserve-Menge), Kühlwasser-Thermometer und Kontroll-Lampen. Nicht schön ist der Blinkerhebel, der einsam aus dem Instrumentenbrett ragt. An der Lenksäule wäre er sicher praktischer. Die Sicht schräg nach vorn wird durch die Pfosten etwas behindert, nach der Seite und besonders nach hinten ist sie ausgezeichnet. Der Scheibenwischermotor wurde verstärkt. Der Handschuhkasten ist offen, Seitentaschen fehlen. Der Kofferraum schluckt reichlich Gepäck, er wird durch die Nummernschild-Beleuchtung mit erhellt, eine Lie-





Unser Test:

SKODA OCTAVIA SUPER

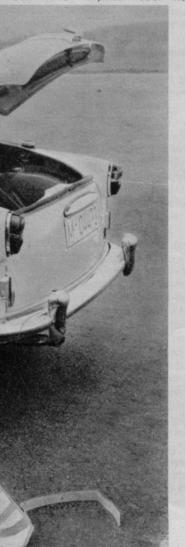
benswürdigkeit, auf die wir gar nicht gefaßt waren.

Das Heizaggregat im vorderen Fußraum sieht etwas klobig aus, ist aber ungemein wirksam und praktisch zu betätigen. Man öffnet zwei Klappen für Fahrer und Beifahrer und läßt sich je nach Wunsch erwärmen. Ein Standgebläse wird serienmäßig mitgeliefert.

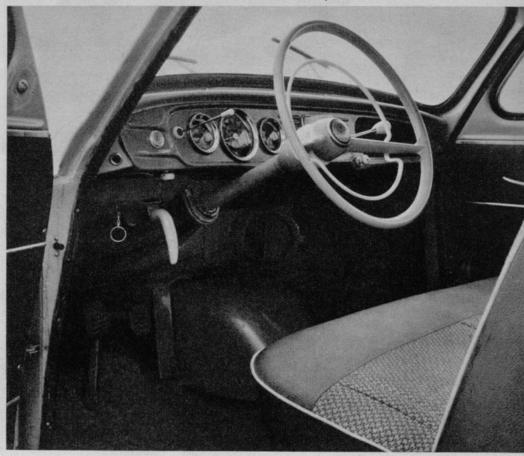
Spätestens bei diesem kantigen Heizungskasten erinnert man sich daran, daß Skoda in Pilsen das ist, was Krupp einmal für Deutschland war, ein über hundert Jahre altes und heute verstaatlichtes Zentrum der Schwerindustrie und eine der größten Waffenschmieden der Welt. Die Hände, welche diesen Wagen herstellten, waren Schwerarbeiter-Hände. Und wenn wir ehrlich sein sollen, können wir darin keinen Nachteil erblicken. Denn der Wagen macht einen strapazierfähigen und robusten Eindruck. Und studiert man die Auslegung von Motor, Kraftübertragung und Fahrwerk, so hat man auch das Bild des Herkunftslandes vor Augen: gebirgig, kurvenreich und reich an Nebenwegen.

DER MOTOR

Der ungewöhnlich elastische, wassergekühlte Reihen-Vierzylinder verleiht dem Wagen zusammen mit den sehr hoch untersetzten unteren drei Gängen geradezu eine Traktoren-Charakteristik. Man kann den I. Gang (Gesamtübersetzung 20,4:1, zum Vergleich Ford 12 M mit Viergang-Getriebe: 15,9:1) getrost als Geländegang betrachten und bei nur geringer Zuladung im II. Gang anfahren, zumal die geradverzahnten Zahnräder des I. Ganges geräuschvoll kämmen. Die Verdich-



Links: Nur selten bekommt man ein derartig reichhaltiges Bordwerkzeug mitgeliefert. Dazu gehören: 20 Liter-Kanister, Luftpumpe, Fettpresse, Ölkanne, Montierhebel, Reifendruckprüfer, Bremsen-Entlüftungsschlauch und vieles andere. Unteres Bild: Man erkennt die durchgehende Sitzbank, die Einzellehnen hat. Neben dem Handbremshebel die Kette für die Kühlerjalousie.



tung beträgt 7:1, der Wagen kann gut mit Normalkraftstoff gefahren werden. Die Kurbelwelle ist dreifach gelagert. Die Pleuel erhielten verbesserte Lager. Die seitlich liegende Nockenwelle wird jetzt durch eine Dreifachkette von der Kurbelwelle angetrieben, vorher Duplex-Kette.

Die Benzinpumpe arbeitet elektrisch. Sie wird vom Importeur gegen die serienmäßige mechanische ausgewechselt, die dampfblasenempfindlich zu sein schien. Die Anordnung der Olpumpe wurde geändert, da bei der alten Ausführung das Absaugen des Öles bei zu niedrigem Ölstand nicht gesichert war. Reichlich ist die Kühlfläche bemessen. Die Kühlwasser-Temperatur stieg auch bei lang andauernder Autobahn- und Gebirgsfahrt nicht über 80 ° C an. Um unterkühlten Motor im Kurzstreckenbetrieb zu vermeiden, wird eine stufenlos einstellbare Kühlerjalousie mitgeliefert. Nicht ganz befriedigten beim BeSchraubenfeder und einen Querstabilisator ergänzt wurde. Damit werden die Vorderräder jetzt exakt geführt, was durch die längs- und quernachgiebige Blattfeder in diesem Maße nicht möglich war. Hinten blieb die durch eine oben liegende Querblattfeder abgestützte Pendelachse, die durch je ein Gabelrohr am Achsantriebsgehäuse geführt wird. Vorn und hinten jetzt Teleskop-Stoßdämpfer.

Das Fahrverhalten litt zunächst darunter, daß der Wagen noch nicht voll eingefahren war (km-Stand 1600). Er machte alles in allem einen etwas harten Eindruck. Besonders die Lenkung war schwergängig und zeigte keinerlei Rückstellmoment. Dieser bedenkliche Schönheitsfehler konnte allerdings in der örtlichen Skoda-Vertretung schnell behoben werden, stellte sich aber, wenn auch nicht ganz so stark, wieder ein. Ein Vergleich mit einem eingefahrenen Octavia zeigte, daß

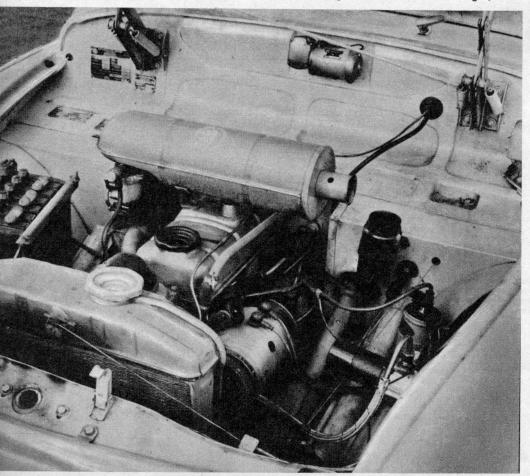
Viel Freude hat uns dann das Fahren auf gebirgigen, kurvenreichen Straßen gemacht. Dank der hierfür optimalen Getriebe-Abstufung lassen sich dabei beachtliche Durchschnitte erzielen. Der Skoda ist auf diesen Strecken so manchem Wagen dieser Klasse überlegen und wird auch manchem stärkeren Dreigang-Wagen in bestimmten Situationen zumindest gleichwertig. Im Gefälle zeigen die Bremsen gutes Stehvermögen, zumal der Motor kräftig beim Bremsen hilft. Das gleiche gilt in der Ebene für scharfe Stoppbremsungen, sofern man sich nicht scheut, kräftig seine Beinmuskulatur zu gebrauchen. Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist übrigens durchsichtig und läßt daher gute Kontrolle zu.

Sehr ausgeprägt ist die Kurvenwilligkeit des Skoda, er neigt also zum Übersteuern, ist aber in keiner Phase bösartig. Das Weggehen des Hecks bei größerer Kurvengeschwindigkeit kündigt sich gutmütig an, vielleicht etwas früh, und kann leicht korrigiert werden. Dazu bedarf es natürlich einer leichtgängigen Lenkung, auf die unbedingt Wert zu legen ist. In ihrer direkten Übersetzung paßt sie genau zum Charakter dieses Wagens. Beim schnellen Kurvenfahren ist weiter zu berücksichtigen, daß die Federung, der Mentalität des Herkunftslandes entsprechend, mehr nach der härteren Seite ausgelegt ist. Das wirkt sich hier so aus, daß der Wagen bei bestimmten Bodenwellen kurzzeitig Bodenkontakt verliert, was die Seitenführung beeinträchtigen kann. Aber das ist Angelegenheit der Stoßdämpferabstimmung, die man sich etwas verfeinert vorstellen könnte. Die Kurvenneigung ist minimal, was die Insassen angenehm vermerken.

Eine Eigenart der Pendelachse fanden wir auch beim Octavia bestätigt: In ganz engen, allerdings sehr rasch gefahrenen Kurven hebt sich das innere Hinterrad ab. Der Motor dreht dann hoch, und weil keine Leistung mehr auf den Boden kommt, bremst sich der Wagen von selber ab. Aber das ist ein Extremfall, der sich auch mit der Pendelachse anderer Fabrikate demonstrieren läßt.

Die noch gut zu fahrende Mindestgeschwindigkeit in den Gängen ist erstaunlich niedrig, was sich im Stadtverkehr vorteilhaft bemerkbar macht. Wer viel in der Ebene fährt, wird sich andererseits daran stören, daß der III. Gang nicht weit genug herauf reicht. Er ist bei gestoppten 80 km/st praktisch am Ende. Durch diesen großen Übersetzungssprung zum IV. fehlt von dieser Geschwindigkeit an das Temperament. Es überrascht daher nicht, wenn man den Skoda überwiegend im steigungsreichen Mittel- und Süddeutschland findet. Auch für die Schweiz ist er wie geschaffen. Zu diesem Bild passen auch seine großen 15 Zoll-Räder und seine gute Boden-freiheit, die ihn Feldwege und Gelände anstandslos meistern läßt. Auch Schnee wird ihn weniger als manchen anderen Wagen in Verlegenheit bringen. Stabil genug ist er für alle diese Dinge gebaut, was auch in seinem relativ hohen Eigengewicht von 905 kg (vollgetankt) zum Ausdruck kommt. Der Spielraum bis zum zulässigen Gesamtgewicht von 1280 kg ist aber für einen Viersitzer gut ausreichend (Zuladung 375 kg, Personen-Indexzahl

Die Höchstgeschwindigkeit wurde bei km-Stand 3000 mit 122 km/st gestoppt. Der Hersteller gibt 130 km/st an. Erfahrungsgemäß ist der Wagen bei diesem Alter noch nicht frei genug. Wir fuhren diese Höchstgeschwindig-



Gut zugänglich im Motorraum sind Batterie, Einfüllstutzen für Öl und Wasser und der durchsichtige Behälter für die Bremsflüssigkeit. Ganz rechts die elektrische Kraftstoffpumpe.

schleunigen aus kleinen Fahrgeschwindigkeiten die Übergänge des Fallstrom-Vergasers, obwohl er mit Beschleunigungspumpe ausgestattet ist. Zu loben ist die Kaltstart-Freudigkeit des Motors. Im Leerlauf ist der Motor kaum zu hören. Während der Fahrt ist sein Ton angenehm sonor. Leider vermißt man vom Moment des Anfahrens an die Laufruhe der Kraftübertragung. Bei schiebendem Wagen macht sich das Getriebe akustisch stärker bemerkbar.

FAHRWERK UND FAHRVERHALTEN

Zu den wichtigsten Verbesserungen gehört die neue Vorderachse. Die Querblattfeder mußte der Radaufhängung an je zwei Trapez-Querlenkern weichen, die durch je eine

dies eine Eigentümlichkeit des Testwagens war. Möglicherweise ist die Gleichmäßigkeit der Serienfertigung noch nicht in allen Punkten vorbildlich. Auch das Schalten ging später zusehends leichter, wohl schon deswegen, weil man sich bald an die Besonderheit dieser Lenkrad-Schaltung gewöhnt hatte. Der Schalthebel wird durch eine stramme Feder in die Ebene des I. und II. Ganges zurückgeholt. Beim Hochschalten vom II. in den III. Gang muß er gegen den Widerstand dieser Feder ungewöhnlich weit nach vorn gedrückt werden, was gegen das Gefühl geht. Dafür ging das Herunterschalten umso leichter. Trotzdem halten wir es für richtiger, für bestes Beschleunigen schneller herauf schalten zu können. Die oberen drei Schaltstufen des Viergang-Getriebes sind gut synchronisiert.

keit lang anhaltend als Dauergeschwindigkeit, hatten aber nicht den Eindruck, den Motor zu überfordern. Der Wagen liegt auch bei schneller Fahrt gut. Autobahn-Mittelfugen und Straßenbahnschienen stören ihn wenig. Der Verbrauch betrug nach Übernahme des noch nicht eingefahrenen Wagens 9,7 Liter/ 100 km bei einem Autobahndurchschnitt von 102 km/st. Weil das etwas viel erschien, wurde der Wagen noch einmal durchgesehen. Dabei zeigte es sich, daß der Handbremszug zu stramm eingestellt war und die hinteren Bremsbacken schleiften. Zusammen mit dem mit höherem Kilometerstand zusehends lebendiger werdenden Wagen wurden dann Werte gemessen, die angesichts der Fahrleistungen dieses schweren Wagens überraschend niedrig waren: Bundesstraße Stuttgart-Freiburg/ Breisgau mit vielen Vollgasstrecken und Steigungen bei einem Schnitt von 73 km/st nicht mehr als 7,8 1/100 km. Auf der Autobahn stieg der Verbrauch trotz Bleifuß nicht über 8,2 Liter. Über eine scharf gefahrene Strecke von rund 1500 km wurden 0,5 Liter Ol nachgefüllt. Übrigens ist der Skoda einer der wenigen Wagen, für die im Sommer ein Motorenöl der Viskositätsklasse 40 (im Winter 20) vorgeschrieben ist, wahrscheinlich wegen der nicht ganz so engen Passungen, wie sie in unserer Fertigung üblich sind, und um den Olverbrauch niedrig zu halten.

Daß in diesem Motor noch Reserven stecken, läßt sich auch daraus entnehmen, daß das Werk einen Leistungssteigerungs-Satz anbietet (was selten ein Werk gern macht), der eine andere Nockenwelle, härtere Ventil-federn und 2 Vergaser nebst neuem Saugrohr enthält. Weiter wird durch Abschleifen des Zylinderkopfs die Verdichtung von 7:1 auf etwa 8,4:1 erhöht. Dieser Umbausatz kostet DM 285.-, wozu noch etwa DM 50.- Arbeitslohn kommen. Übrigens kostet ein kompletter Austauschmotor DM 790.-, ohne Nebenaggregate DM 598.-. Eine neue Kurbelwelle kostet DM 184.-. Beim Studium der weiteren Teile-Preise erhält man den Eindruck, daß sie etwa zwischen denen von VW und Opel liegen. Für Skoda arbeiten in Westdeutschland zwei Generalvertretungen mit je einem Ersatzteillager, rund 140 Vertragshändler und 60 Unterhändler. Den Export aus der Tschechoslowakei übernimmt die Firma Motokov, Prag, die auch Jawa- und CZ-Motorräder ausführt. Ein großer Teil der Ersatzteil-Lieferungen wird von deutschen Zubehörwerken übernommen (Bosch, Solex, Sekurit, Textar u. a.).

GUTMUTIG UND ANSPRUCHSLOS

Dem Octavia fehlt das raffinierte Finish unserer Autos. Er lebt nach dem Grundsatz: was einfach zusammengebaut wird, läßt sich auch einfach auswechseln oder reparieren. Er ist kein Blender, seine Wirkung geht nicht vom attraktiven Detail aus. Er muß als Ganzes gewertet werden und dieses Gesamtbild muß genau in seinen Rahmen gestellt werden: ein gutes Gefährt in einem netten Kleid, praktisch zu gebrauchen auch jenseits guter und ebener Straßen, ebenso gut aber auch zu halten im flachen Land und in der Stadt, wenn man eine nicht zu kleine Limousine fahren möchte, deren Durst nach Kraftstoff und Ol gering ist. Man wird nicht auf Anhieb ein näheres Verhältnis zu ihm gewinnen, aber niedrige Anschaffungs- und Haltungskosten bedeuten schon die Grundlage für eine gute Freund-Dipl.-Ing. D. Korp schaft.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE SKODA OCTAVIA SUPER



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 72x75 mm, Hubraum 1221 ccm, Verdichtung 7:1, Leistung 43 PS (DIN) bei 4200 U/min, max. Drehmoment 8,6 mkg bei 2500 U/min, dreifach gelagerte Kurbelwelle, hüngende Ventile, seitlich liegende Nockenwelle, durch 3fach-Kette angetrieben, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat (Inhalt 9 Liter), Druckumlauf-Schmierung (Ölinhalt 3 Liter), Ölfilter im Nebenstrom, 1 Jikov Fallstrom-Vergaser 32 SOPb, elektrische Benzinpumpe, 30 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt, 33 Amp.st. (unter Vorderhaube) mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (4200 U/min) 10,5 m/sec, bei 120 km/st (5050 U/min) 12,6 m/sec.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, in den oberen drei Gängen synchronisiertes Vierganggetriebe, Lenkradschaltung, Übersetzungen: 1. 4,27, II. 2,46, III. 1,59, IV. 1,0, R 5,61, Achsantrieb 4,78, Ölinhalt Getriebe 0,7 Liter, Achsantrieb 1,4 Liter

FAHRWERK

Mitteltragrohr mit Querträgern, vorn Einzelradaufhängung mit je zwei Trapez-Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Pendelachse mit obenliegender Querblattfeder, vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Lenkung mit Schraube und Lenkmutter, hydraulische Fußbremse, Seilzug-Stock-Handbremse auf Hinterräder, Gesamtbremsfläche 738 cm², Reifen 5,50–15 (mit Schlauch) 1,4/1,7 atü.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spurweite vorn/hinten 1210/1250 mm, Bodenfreiheit 175 mm, Außenmaße 4065×1600×1430 mm, Wendekreisdurchmesser 9,5 m, Eigengewicht (vollgetankt) 905 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1280 kg, Personen-Indexzahl 4,4.

Ge	schwi	n	d	li	g	k	(i	t	s	b	e	r	e	1	c	h	e				
	Gang																		0	bis	25	km/st
11.	Gang																		10	bis	45	km/st
III.	Gang																		20	bis	75	km/st
IV.	Gang																		30	bis	122	km/st

Anz	e	ic	10	9							-	21	ff	ekti	v (k	m/st)	
60															58		
80															77		
100															97		
120										÷					118		

Beschleunigun	q		
0 bis 40 km/st	·		4,7 sec
0 bis 60 km/st			10,0 sec
0 bis 80 km/st			17,1 sec
0 bis 100 km/st			30,2 sec
1 km mit stehen	dem	Start	 44,7 sec
(Schnitt 80,5 km	/st).		

		%.				III.	11	%.	IV.	7	%	
L	eis	tun	gs	gev	vicl	nt						

Verbrauch (Normalkraftstoff			,,,,
Nach DIN 70030		Liter/100	km
bei zügiger Landstraßen-			
fahrt	7,6	Liter/100	km
scharfe Autobahnfahrt	8,2	Liter/100	km
Testverbrauch	8.4	Liter/100	km

Wartung											
Abschmieren									alle	500	km
Ölwechsel									alle	2000	km
Inspektion									alle	2000	km
Einfahrstrecke										3000	km

PREIS

Limousin	e	Z	W	"	1	1	J	1	ıg												DM:	JOUG	
Heizung																					DM	150	.—
			1	Ü	Ь	e	r	f	Ü	h	r	U	n	g	i	b	is	5					

Uberführung bis München DM 150.—

Steuer und Versicherung

KtzSteuer in	n Jahr	DM 1	88.—
Mindesthaftpl	lichtvers	sicherung	7
im Jahr	DM:	260 +	5%

Kaskoversicherung bei DM 500.— Selbstbeteiligung im Jahr . . . DM 294.— + 5%

Importeure: Auto-Pachtner, München, Kaulbachstr. 82–86, Fernruf 33 29 01

Aschoff & Co. GmbH., Krefeld, Oppumer Str. 67/69, Fernruf 28427

