

Unser ständiges Typenblatt  
– diesmal:

**Skoda „Octavia“**

*Illustrierter*  
**MOTOR  
SPORT**



Organ des Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verbandes • 11. Jahrgang • 8. Februar 1961 • Heft 3 • 0,75 DM



## Skoda „Octavia“

Kraftfahrzeuge der Marke Skoda besitzen Weltgeltung und sind seit vielen Jahren auch in der Deutschen Demokratischen Republik bekannt und beliebt. Läßt man einmal die vorbildlichen Erzeugnisse an Lastkraftwagen und Kraftomnibussen außer acht, so sind vor allem bei uns die Typen „1200“, „440“ und „445“ bekannt geworden. Aufbauend auf dem Grundtyp des „440“, produzieren die Skoda-Werke in Mlada Boleslav (CSSR) seit dem Jahre 1959 den PKW-Typ „Octavia“. Auch ihn gibt es wahlweise, wie seinerzeit den „440“, mit stärkerem Motor, was äußerlich durch die zusätzliche Bezeichnung „Super“ kenntlich gemacht wird. Da neben „Wartburg“ und „Moskwitsch“ der Skoda „Octavia“ am stärksten im PKW-Angebot unseres volkseigenen Handels vertreten ist, soll dieser Mittelklassewagen nachfolgend kurz beschrieben werden.

### KONSTRUKTION UND INNENAUSSTATTUNG

Der viersitzige PKW „Octavia“ wird als zweitürige Limousine geliefert. Die robuste Ganzmetall-Karosserie ist mittels zweier Traversen auf dem für Skoda typischen Zentralrohrrahmen aufgesetzt. Dieses zentrale Rohr gabelt sich nach vorn zu und bildet hier den Motorträger. Als Motor kommt beim „Octavia“ ein wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt zur Verwendung, der bei einem Hub von 75 mm und einer Bohrung von 68 mm einen Gesamthubraum von 1089 ccm aufweist. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 7,0:1 erreicht das Triebwerk bei 4200 U/min eine Leistung von

40 PS. Diese Leistung ist immerhin ausreichend, um dem Wagen eine „Spitze“ von 120 km/h zu geben. Das in den oberen drei Gängen synchronisierte Vierganggetriebe ist so ausgelegt, daß man es als ausgesprochen bergfreudig bezeichnen kann.

Da, wie die Höchstgeschwindigkeit zeigt, auch sonst allerhand beim „Octavia“ drin ist, hat man in Mlada Boleslav verständlicherweise auf das Fahrwerk besonderen Wert gelegt. Da wäre zunächst die Federung zu nennen. Vorn wurde zwischen unterem und oberem Dreieckslenker jedes Rades eine Schraubenfeder eingebaut, die in ihrem Inneren Platz für den Teleskopstoßdämpfer bietet. Da die beiden unteren Dreieckslenker überdies mit einem Torsions-Stabilisator verbunden sind, dürften die an jedem Federträger angebrachten Gummischlagelmente meist arbeitslos bleiben. Als die bei Zentralrohrrahmen wohl optimale Lösung hat man hinten eine Pendelachse mit Querblattfeder und Stoßdämpfern verwendet. Blicke, um das Kapitel Fahrwerk abzuschließen, noch zu sagen, daß die Fußbremse hydraulisch auf alle vier Räder wirkt, während die Handbremse, wie allgemein üblich, mechanisch das hintere Radpaar abbremst.

Der „Octavia“ bietet den Insassen auf zwei bequemen Sitzbänken Platz, von denen die vordere zum besseren Erreichen der hinteren Sitze eine geteilte Rückenlehne hat. Beim Armaturenbrett ist an die Stelle des etwas unübersichtlichen Kombiinstrumentes des „440“ eine besser ablesbare dreiteilige Ausführung getreten. Hier ist übrigens auch auf der linken Seite und damit völlig ungewohnt der Blinkschalter angebracht. Da sein Hebel jedoch lang genug ist, um bis nahe an das Lenkrad heranzureichen, ist die Bedienung dieses Schalters trotzdem noch recht bequem. Das schüsselförmig gestaltete Lenkrad, das mit seiner tiefliegenden Nabe dem Drang nach „innerer Sicherheit“ entspricht, weist einen vollumlaufenden Signaling auf. Auf der rechten Seite der Lenksäule ist der Getriebeschalthebel von etwas ungewohnter Länge angebracht. Links unter dem

Armaturenbrett, das sehr einfach gehalten ist, findet man noch die Handbremse in Krückstockform. Bei dem eigentlich recht geräumigen Innenraum ist leider die Fußfreiheit vorn durch den sich dort breitmachenden Getriebetunnel und das Heizungsaggregat etwas sehr eingeengt.

### FAHRLEISTUNG UND FAHRVERHALTEN

Die Skoda-Motore sind allgemein für ihre Robustheit bekannt, so daß man wohl die nachstehend aufgeführten Höchstgeschwindigkeiten in den vier Gängen voll ausfahren kann:

I. Gang 25 km/h    III. Gang 65 km/h  
II. Gang 40 km/h    IV. Gang 120 km/h

Das maximale Drehmoment liegt mit 7 mkg bei 2800 U/min so, daß im unteren Geschwindigkeitsbereich, dort, wo man sie braucht, auch die besten Beschleunigungen liegen. Bei Autobahnfahrt ergaben sich folgende gemessene Mittelwerte:

20–50 km/h = 7,8 s    0–80 km/h = 20,0 s  
50–80 km/h = 11,8 s    60–100 km/h = 42,0 s

Der Kraftstofftank, der durch einen außenliegenden, verschließbaren Tankdeckel zu erreichen ist, hat ein Fassungsvermögen von 30 l. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt 9,5 l/100 km. Aus den angegebenen Werten lassen sich schon einige Rückschlüsse auf das Fahrverhalten ableiten. So kann man also den „Octavia“ als einen sparsamen Wagen bezeichnen, der recht beschleunigungsfreudig ist und einen hohen Reisedurchschnitt ermöglicht. Die Federung und damit die Straßenlage ist als guter Durchschnitt zu bezeichnen. Daß das gesamte Fahrverhalten in Zusammenhang mit der robusten Gesamtkonstruktion dem entspricht, was man im internationalen Maßstab von einem Wagen der Mittelklasse erwartet, spricht für den „Octavia“. Der Wagen hat sich deshalb nicht nur in seinem Heimatland einen großen Freundeskreis erobert.

### Einige technische Daten

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Otto
Hub/Bohrung:	75/68 mm
Gesamthubraum:	1089 ccm
Verdichtung:	7,0:1
Höchstleistung:	40 PS bei 4200 U/min
Bereifung:	1,50–15
Größte Länge:	4065 mm
Größte Höhe:	1430 mm
Größte Breite:	1600 mm
Radstand:	2400 mm
Spurweite vorn:	1210 mm
hinten:	1250 mm
Kraftstoffnormverbrauch:	8 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h
Preis:	14 500 DM

Jährliche Festkosten	
Kfz.-Steuern	198,- DM
Haftpflicht	127,- DM
Garagenmiete	300,- DM
Sonstige Ausgaben	50,- DM
<b>Gesamtkosten</b>	<b>675,- DM</b>

Gesamtkosten in DM	
bei 5 000 km jährlich	3350,-
10 000 km	4520,-
20 000 km	6860,-
30 000 km	9200,-

Gesamtkosten pro km in Pf	
bei 5 000 km pro Jahr	67,0
10 000 km	45,2
20 000 km	34,3
30 000 km	30,7

