Innen hart, außen hübsch

Skoda Octavia und Felicia waren ideale Fahrzeuge für schlechte Straßen

„Skoda" heißt zu deutsch „schade". Ja, schade um die robusten, charaktervollen Mittelkläßler aus Böhmen, die 1964 von den Heckschleudern MB 1000 & Co. abgelöst wurden. Die Damen namens Octavia und Felicia (und ihre unmittelbaren Vorgängerinnen) waren nicht etwa römische Schwestern, sondern die wahrscheinlich besten Autos für schlechte Straßen, die Skoda je baute.

Das Schaffen der östlichen Automobilwerker in den Siebzigern und Achtzigern kann nur mit dem höflichen Wort „Rückzugsgefechte" beschrieben werden. Wer auf dem Weltmarkt verkaufen wollte, versicherte sich der Lizenzen westlicher Branchenriesen. Doch es gab Zeiten, in denen beispielsweise die Vorstellung eines neuen Skoda-Modells mit Interesse zur Kenntnis genommen wurde. Die Tschechen nämlich bauten bis Mitte der Sechziger kernige Automobile, die bei aller Vernünftigkeit ein gerüttelt Maß an Charme aufwiesen — auch wenn sie im Westen Exoten blieben.

Es handelte sich um die Limousine Octavia und das Cabriolet Felicia. Die intern 440/445 genannte Limousinen-Baureihe trug zuerst noch den kämpferischen Beinamen Spartak, im Westen trat man unter dem Namen Orlik an. So geschehen zum Automobilsalon Brüssel 1955, wo Skoda einen Limousinen-Prototyp mit 1,1-Liter-Motor vorstellte. Doch man hielt ihn dort für den weiterentwickelten Typ 1200.

In Wirklichkeit war der Orlik eine Neukonstruktion, bei der man sich freilich im hauseigenen Teileregal bedient hatte. Das Auto sollte sich in der Folgezeit als legitimer Nachfolger der kleinen Popular-Vorkriegswagen erweisen. Skoda, nach dem Ersten Weltkrieg entstanden aus der Fusion der Maschinen- und Waffenfabrik in Pilsen und den Automobilfirmen RAF in Reichenberg sowie Laurin & Klement in Jung-Bunzlau, war einer der drei großen Kraft-

Das Fassungsvermögen der Octavia war so keineswegs ausgereizt! Rein äußerlich unterschied sich diese frühe Octavia-Ausführung vom 440 nur durch den Kühlergrill.

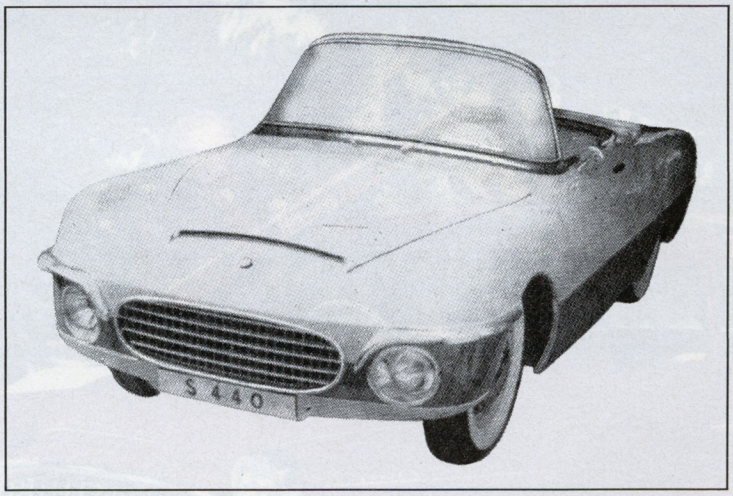
Skoda 440, alias Spartak, alias Orlik, in damals hochaktueller Zweifarblackierung vor der malerischen Kulisse der Prager Karlsbrücke und des Hradschin. Im rundlichen Wagenheck saßen winzige Rückleuchten, die Flossen kamen erst 1961.

Mitglieder der Octavia/Felicia-Familie anno 1961: vorn die leistungsgesteigerte Felicia Super mit Hardtopaufsatz, dahinter Octavia und Octavia Combi. Die Octavia wurde auch in den stärkeren Ausführungen Super und Touring Sport angeboten.

fahrzeughersteller der Tschechoslowakei. In den Dreißigern hatte dort die Großserienproduktion des Popular 420 begonnen. Genial und einfach die Konstruktion, die künftig beibehalten wurde: Zentralrohrrahmen, Pendelachsen und Einzelradaufhängung, selbstverständlich Heckantrieb.

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen die Planwirtschaftler auch die Skoda-Werke, benannten sie in „Volkseigene Automobilwerke Jung-Bunzlau" (AZNP Mlada Boleslav) um — später kam sogar der in den Ostblockländern übliche Ehrenname „Lenin-Werke" dazu — und setzten die Fertigung mit dem Vorkriegsmodell Popular fort. Anfang der Fünfziger gesellten sich zum Hauptwerk ein Kleinserienhersteller in Vrchlabi (deutsch: Hohenelbe) und der frühere Jawa-Pkw-Produzent in Kvasiny hinzu. Dort sollten neben der Basisversion, der Limousine, in kleinerer Stückzahl weitere Karosserievarianten entstehen.

Mit der Abrundung des Skoda-Programms nach unten beginnt unsere eigentliche Geschichte. Eine Nummer kleiner, aber in vielem identisch mit dem schon erwähnten, ab 1952 gefertigten 1200, wies der Spartak (alias Orlik, alias 440) wiederum die seit



Felicia-Vorgängerin: Dieser Sportzweisitzer-Prototyp mit Kunststoffkarosserie wurde 1957 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt.

den Dreißigern bewährte Fahrwerkskonstruktion auf. Die über dem zentralen, mit zwei Querträgern versehenen Mitteltragrohr sitzende Ganzstahlkarosserie war für eine lange Lebensdauer ausgelegt: Die tragenden Partien waren 1 mm stark, die Dicke aller anderen Blechteile maß 0,88 mm. Kein Wunder, daß das Auto auf fast eine Tonne Eigengewicht kam! Vorder- und Hinterachse waren blattgefedert, einfache Simplex-Trommelbremsen sorgten für Verzögerung, und eine sehr direkt ausgelegte Schraubenlenkung erforderte den ganzen Mann.

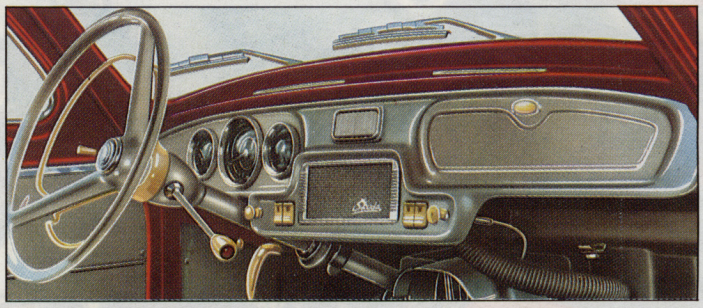
Der Name 440 deutet, ganz in der Popular-Tradition, auf den Vierzylindermotor und 40 PS Leistung hin. Diese Kodierung wurde beibehalten: Als im Oktober 1957 der stärkere, 45-PS-Spartak kam, hieß er — natürlich — 445. Der 1,1- bzw. der 1,2-Liter-Motor, dessen Langlebigkeit die verschleißfesten Laufbuchsen in den vergüteten Alu-

Zylindern sicherten, brauchte nur dem hauseigenen Teileregal entnommen werden. Auch die mechanisch betätigte Einscheibentrockenkupplung war nichts Neues. Gegen Aufpreis gab's für die westlichen Exportmärkte die bedienungsfreundliche Saxomat-Fliehkraftkupplung. Serienmäßig war aber eine Ausstattung, die ihresgleichen suchte: 12-Volt-Anlage, Warmwasser-Frischluftheizung mit Gebläse, Zubehör von der Luftpumpe bis zur Fettpresse.

Übrigens blieben die Skoda-Limousinen bis zum Heckmotor-Nachfolger MB 1000 immer zweitürig. Zeitgenössische Tester bescheinigten dennoch bequemen Einstieg auch für die Hinterbänkler: Die vorderen Lehnen ließen sich schräg nach vorn klappen, die breite Tür mit der voll versenkbaren Seitenscheibe und den vorderen Ausstellfenstern reichte bis zur Vorderkante des Rücksitzes. Doch der ohnehin knappe Beinraum vorn und hinten wurde durch den großen Mitteltunnel beeinträchtigt — ein bauartbedingter Tribut an den Zentralrohrrahmen. Ein konstruktiver Geistesblitz: Da bei Skoda Verbundglasscheiben nicht lieferbar waren, wurden Heck- und Frontscheibe baugleich gestaltet. Im Schadensfalle konnte ausgetauscht werden, indem ein im Profilgummi liegender Metallstreifen gelöst wurde.

Keinen Beifall verdiente der Kofferraum: Das schräg hinter der Hecksitzbank stehende Reserverad erschwerte die Beladung des nominell 360 Quadratdezimeter großen Abteils. Später verlegten die Skoda-Techniker das fünfte Rad in den Boden des Wagenhecks. Geöffnet wurde der Kofferraum mittels Drahtzug, betätigt über Zugknopf unter dem linken, hinteren Seitenfenster. Der Kraftstofftank im Heck konnte nur vom Gepäckabteil aus gefüllt werden, im Laufe der Entwicklung wurde außen auf dem rechten Kotflügel eine runde, danach eine eckige Tankklappe installiert. Weil der Tank nur 30 Liter faßte, waren links hinter dem Radkasten Anschnallriemen für einen 20-Liter-Kanister vorgesehen.

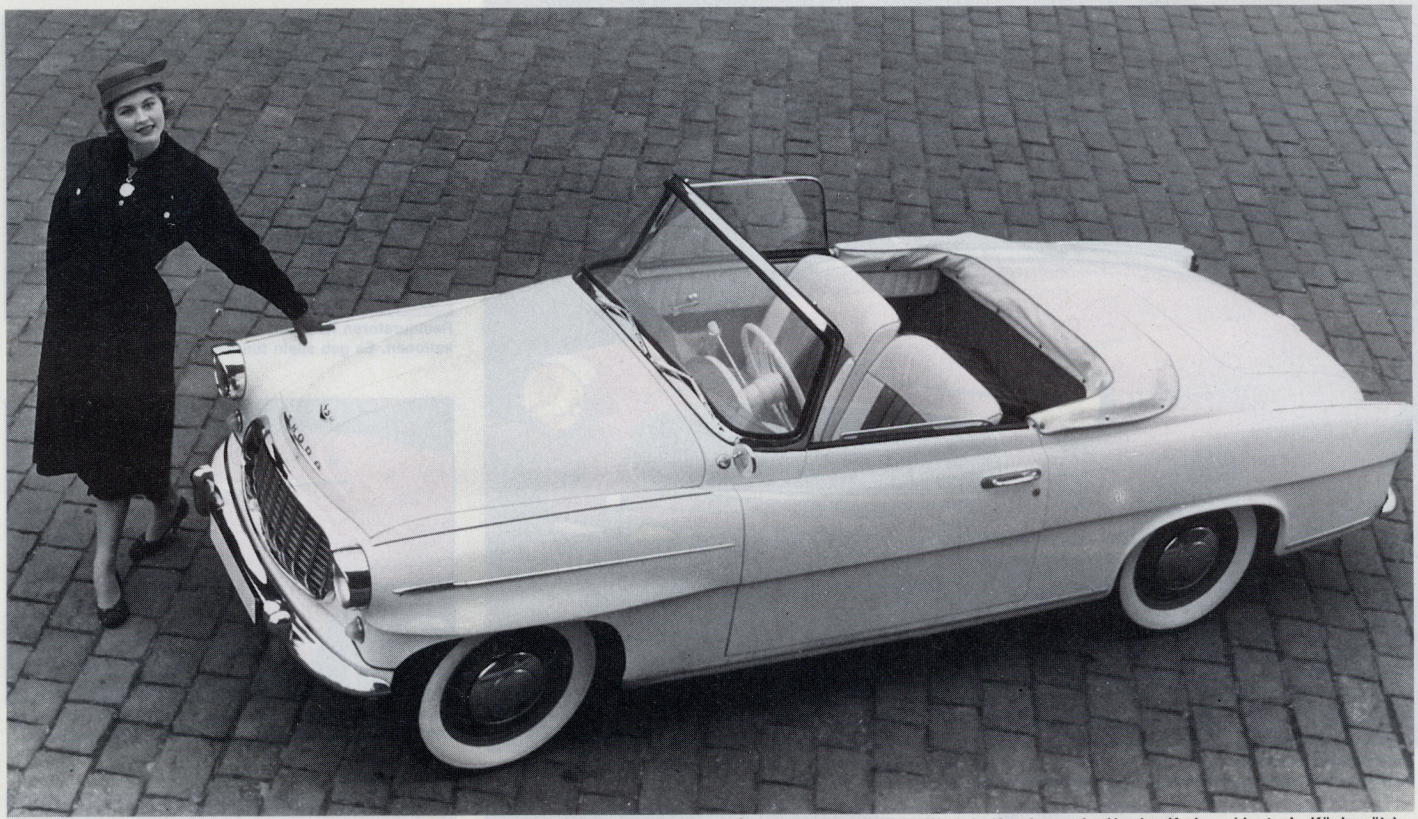
Aufwendig ging's unter der Motorhaube — deren Betätigungshebel links unter dem Armaturenbrett verborgen war — beim 450 zu, dem großspurig „Roadster" genannten Cabriolet auf Spartak-Basis, das 1958 debütierte. Mehr Dampf, nämlich 50 PS, kitzelte hier eine Doppelvergaseranlage mit Beschleunigungspumpe aus dem 1,1-Liter-Motor. Weitere Goodies: „schärfere" Nockenwelle, veränderter Ansaugstutzen,



Zeitgenössische Testberichte lobten das „spielend leichte Einlegen von 3. und 4. Gang aus der Neutrallage des Schalthebels". Die Knüppelschaltung kam erst 1961.

Die sportliche Felicia unterhalb der Prager Burg. Weißwandreifen und Radzierblenden waren gängiges, modisches Beiwerk.

Auch die Octavia gab's immer nur zweitürig. Diese Ausführung hatte laut Prospekt bereits „Liegesitze, zwei Kleiderhaken, Armstützen, Gummiteppiche, drei Aschenbecher, elektrische Steckdose". Übrigens: Der Kraftstoffverbrauch lag bei rund 8 Liter/100 km.



Frühe Felicia mit den kleinen Heckleuchten: Sportliche Skoda-Modelle kamen (und kommen) aus dem früheren Jawa-Werk in Kvasiny, nahe Hradec Kralove (deutsch: Königgrätz). Das Verdeck ließ sich unter einer Persenning verbergen, hinten hatten allerdings höchstens zwei Kinder Platz.

Kupplung mit verstärkten Druckfedern, Zündverteiler für höhere Drehzahlen.

Erste Tests bescheinigten dem offenen Tschechen tatsächlich vor allem Drehfreudigkeit — auch mehr als 6000 Touren verkraftete er sang-, aber keineswegs klanglos. Der Wagen war recht laut, die Getrieberäder machten sich gerade in den unteren Gängen deutlich bemerkbar, und über den Auspuff kam ein „sportlich voller Ton". Und noch etwas fand nicht den Beifall der Fachleute: Da ein Gitterrohrrahmen zu kostspielig war, hatten die Skoda-Ingenieure auch fürs Cabrio den Zentralrohrrahmen der Limousine hergenommen. Daraus resultierende Verwindungen blieben im Fahrbetrieb natürlich nicht aus.

Vorausgegangen war ein Sportzweisitzer-Prototyp mit Kunststoffkarosserie, der 1957 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt wurde. Der futuristisch gestylte Wagen trug die ja bereits vergebene Bezeichnung 440 — ein Hinweis auf den noch nicht leistungsgesteigerten Basismotor.

Die beiden in allen Octavia- und Felicia-Typen bzw. ihren Vorgängern verwendeten Motoren unterschieden sich allein durch die Zylinderbohrung und die Kompression. Während anfangs die Limousinentriebwerke mit 7,0 : 1 verdichtet waren (nur die Felicia und später die Touring-Sport-Limousine kamen auf 8,4 : 1), steigerte man dieses Verdichtungsverhältnis für die Octavia der letzten Baujahre auf 7,5 : 1.

Sowohl der 1,1- als auch der deutlich elastischere 1,2-Liter-Motor wiesen sehr flach verlaufende Drehmomentkurven auf. Dennoch: Die Getriebeabstufung erwies sich als unglücklich. Den ersten drei, recht kurz ausgelegten Gängen folgte ein viel zu lang abgestufter vierter. Der zweite Gang reichte bis 55 km/h, während die maximale Zugkraft des dritten schon bei etwa 35 km/h einsetzte. In den Alpenländern und in Skandinavien war jedoch diese für Steilstrecken ideale Abstufung ein gewichtiges Kaufargument. Der erste Gang half in nahezu jeder Situation, im übrigen lagen die maximale Steigfähigkeit bei stolzen 36 Prozent und die Bodenfreiheit bei 175 mm!

Genau wie die braven Limousinen rollte der im Zweigwerk Kvasiny gefertigte 2 + 2-Sitzer hochbeinig auf 5.50-15er-Diagonalreifen daher und ließ sich auch nur über simple, hydraulisch wirkende Trommelbremsen verzögern. Aber über 900 kg Eigengewicht und nur 2,40 m Radstand machten die deutlich übersteuernden Skoda-Wägelchen zu eigenwilligen, temperamentvollen Gefährten. Hart gegen sich selbst, lautete ein Wahlspruch der Liebhaber des preisgünstigen Offen-Modells mit der sportlich-harten Federung, die sie genau spüren ließ, was denn unterhalb des Fahrzeugs los war.

Das mit lediglich zwei Schnellverschlüsssen am Scheibenrahmen befestigte Leinenverdeck und die leichte Rohrkonstruktion wurden bei entsprechendem Wetter unter einer Abdeckhülle hinter den rückwärtigen Notsitzen verstaut — und nichts störte mehr die harmonische Cabrio-Linienführung. Genau wie in der Limousine mußten Fahrer und Mitfahrer mit einer durchgehenden Sitzbank vorliebnehmen — erst viel später folgten Einzelklappsitze und als Extra Liegesitze. Auch die Handschaltung am Lenkrad stammte aus der Limousine, einen

Guterhaltene Felicia-Ausführungen sind selten geworden. Selbst im Zustand 5 müssen heute noch mindestens 1800 Mark angelegt werden, Fahrzeuge im Bestzustand kosten deutlich über 10.000 Mark.

Restauratoren haben ihre liebe Not mit den Werksmodifikationen. Es gab allein fünf Grillausführungen.

Die Heckflossen gelten als Zierat der frühen Sechziger. Ab Werk waren sie beim Skoda allerdings nicht verchromt.

Felicia-Cockpit: Viele Fahrer des sportlichen Tschechen bauten später ein Sportlenkrad ein.

Das leichte Leinenverdeck wurde mittels zweier Schnellverschlüsse am Scheibenrahmen befestigt.

Entblättert: Nur noch die Panoramascheibe vor sich, kann der Fahrtwind inhaliert werden.

sportlichen Mittelschaltknüppel gab's erst 1961. Immerhin wartete der offene Wagen schon mit einem verschließbaren Handschuhfach auf.

Vielleicht wurden viele Mängel erst so spät abgestellt, weil die Versuchserprobung seinerzeit recht hausbacken zuging, wie Erich Werunsky in der *Motor Rundschau* zu berichten wußte. Nach der Herstellung der ersten Wagen „unter dem Tarnnamen Spartak" hätte das böhmische Werk eine größere Anzahl von Versuchswagen an verschiedene Fahrer gegeben, die „zu bestimmten Zeiten im Werk vorbeizukommen und über die gesammelten Erfahrungen genauestens zu berichten" hatten.

Die beste Erprobungsmöglichkeit aber bietet ja immer noch der Motorsport. Schon bei der über 1480 Kilometer führenden Internationalen Österreichischen Alpenfahrt im Juni 1956 war der 440 erstmals bei einer Sportveranstaltung aufgetaucht. Bei der Abnahme des an extravaganten Wagen raren Felds war das Publikumsinteresse groß, und als dann zwei der drei 1100er vordere Plätze belegten, gab's jede Menge Lob für die Tschechen. Motorsportlich war das Auto in seinen verschiedenen Versionen auch in der Folgezeit aktiv; 1960 und 1961 drifteten die Finnen Keinanen und Eklund mit einer Touring Sport bei der Rallye Monte Carlo in der Klasse bis 1300 ccm gegen härteste Konkurrenz. Wobei 1961 der dritte Platz in ihrer Klasse und der 13. der Gesamtwertung herausgefahren wurde! Auch im historischen Rennsport kann man die rundlichen Skoda heute erleben — etwa bei der vorletzten Targa Florio.

Im Frühjahr 1959 bekamen die kleinen Wagen nicht nur neue Namen, sondern vor allem ein erheblich verbessertes Fahrwerk. Die veraltete Querblattfeder-Vorderachskonstruktion wich einer vollkommen neuen Entwicklung: Die von Schraubenfedern gestützten Vorderräder hingen oben und unten an Dreiecksquerlenkern. Innerhalb der Federn lagen Teleskopstoßdämpfer; die unteren Querlenker waren durch einen Torsionsstabilisator verbunden. Am hinteren Ende des Rahmenrohrs, in dessen Innern die Kardanwelle lief, war das Ausgleichsgetriebe angeflanscht, an dem die Pendelhalbachsen gelagert waren. Wie beim Vorgängertyp stützte eine Querblattfeder die Hinterräder; schrägliegende Teleskopstoßdämpfer unterdrückten die Schwingungen. Äußerlich erkennbar waren die Neuen an veränderter Kühlermaske und Heckleuchten sowie verbessertem Armaturenbrett mit Rundinstrumenten — nun mit dem modischen, schwarzen Untergrund — inklusive tiefer liegender Nabe im „Sicherheitslenk-

rad". Wobei gerade die optischen Veränderungen nicht einheitlich erfolgten und eindeutige Typzuordnungen erschweren: So gab's beispielsweise mindestens fünf verschiedene Kühlergrillausführungen. Sicher ist jedenfalls, daß dabei anfangs Alu-, später Stahlblech eingesetzt wurde.

Eine obenliegende Nockenwelle spendierte man auch der Felicia nie. Sie behielt den bewährten ohv-Motor.

Der 440 und 445 wurde nun zu Octavia und Octavia S (S = Super), der glückliche 450 hieß künftig folgerichtig Felicia. Anders als seine hochgeschlossene Schwester bekam das flotte Cabrio die als sportlich geltende Knüppelschaltung und richtige Panoramascheiben, damals der wahrlich letzte Schrei bei außergewöhnlichen Autos. Übrigens hatte man nun endlich die Möglichkeit, seine Felicia zum Sportcoupé zu machen: Das Skoda-Werk offerierte für 740 Mark ein Hardtop aus glasfaserverstärktem Polyesterharz mit ausstellbaren hinteren Seitenscheiben und anfangs recht kleinem Heckfenster. An der Karosserie fixiert wurde es mit vier Schnellspannverschlüssen, wobei diese Konstruktion als nicht sonderlich dicht galt.

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

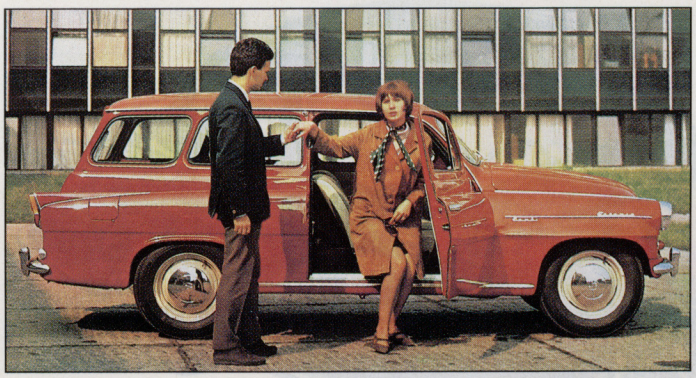
Skoda-Club Modestia e.V.
Karl-Heinz Berger, Neustraße 22
D-4250 Bottrop
Tel.: 02041/685787

Skoda-Deutschland IG
Hospitalstraße 2
D-6453 Seligenstadt/Main
Tel.: 06182/27681

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

Zum Sportcoupé mutierte Felicia vor historischem Hintergrund: Das Prager Rathaus war einst Schauplatz des geschichtsträchtigen ersten Fenstersturzes, in dessen Gefolge die Hussitenkriege losbrachen.

Am hinteren Ende des Zentralrohrs war das Ausgleichsgetriebe angeflanscht, an dem die Pendelhalbachsen gelagert waren.



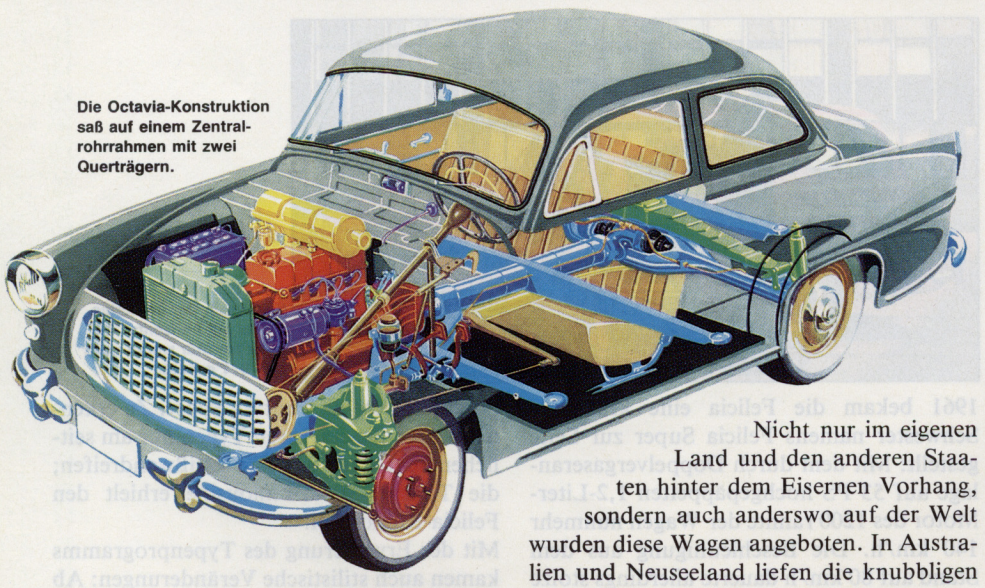
Universell: Der dreitürige Combi mit horizontal teilbarer Hecktür wurde noch bis 1971 gebaut.

1961 bekam die Felicia eine kräftigere Schwester namens Felicia Super zur Seite gestellt: Mit dem durch Doppelvergaseranlage auf 53 PS hochgepäppelten 1,2-Liter-Motor des 1200 rannte der Wagen nunmehr 140 km/h. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 80 km/h dauerte allerdings stolze 18 Sekunden, genausoviel, wie der VW Käfer dafür benötigte. Auf etwas mehr Sportlichkeit getrimmt wurde auch eine Limousine: Die Octavia Super mauserte sich in einigen tausend Einheiten zur gleichfalls 53 PS potenten Octavia Touring Sport. Zu erkennen waren die stärkeren Typen nur am seitlichen Schriftzug und den Weißwandreifen; die Touring-Sport-Limousine erhielt den Felicia-Kühlergrill.

Mit der Erweiterung des Typenprogramms kamen auch stilistische Veränderungen: Ab 1961 wurden alle Typen mit den als modisch geltenden Heckflossen ausgestattet, weiterhin fielen das neugestaltete Armaturenbrett und die elektrische Scheibenwaschanlage auf. Die Felicia gab's ab sofort mit

Technische Daten: Skoda Octavia/Felicia

	440 445	450	Octavia Octavia S/TS	Felicia Felicia S
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlicher, kettengetriebener Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; ein Jikov-Fallstromvergaser 32 SOPb (Octavia TS/Felicia: zwei Jikov-Fallstromvergaser 32 SOP); dreifach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe			
Hubraum	1089 ccm 1221 ccm	1089 ccm	1089 ccm 1221 ccm	
Bohrung x Hub	68 x 75 mm 72 x 75 mm	68 x 75 mm	68 x 75 mm 72 x 75 mm	
SAE-PS bei U/min	40 bei 4200 45 bei 4200	50 bei 5500	43 bei 4500 47 bei 4200 53 bei 5100	50 bei 5000 53 bei 5100
SAE-mkg bei U/min	7,0 bei 3000 8,7 bei 3000	7,2 bei 3000	7,2 bei 3000 8,7 bei 3000 8,4 bei 3000	7,2 bei 3000 8,4 bei 3000
Elektrische Anlage	12 Volt			
Getriebe	Viergang (2. bis 4. Gang synchronisiert); auf Wunsch: Saxomat-Kupplung			
Karosserie	Ganzstahlaufbau auf Zentralrohrrahmen			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querblattfedern und oberen Dreieckslenkern; ab Octavia/Felicia: obere und untere Querlenker; Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern; Kurvenstabilisator			
Hinterachse	Pendelachse mit obenliegender, halbelliptischer Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern			
Länge x Breite x Höhe	4065 x 1600 x 1430 mm	4065 x 1600 x 1380 mm	4070 x 1600 x 1400 mm	4065 x 1600 x 1380 mm
Radstand	2400 mm			
Spurweite	Vorn: 1200 mm, hinten: 1250 mm			
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h 120 km/h	135 km/h	120 km/h 125 km/h	140 km/h 145 km/h
Bauzeit	1955 bis 1959 1957 bis 1959	1958 bis 1959	1959 bis 1964	1959 bis 1964 1961 bis 1964
Stückzahl	85.792 9375	1000	298.480	14.863



Die Octavia-Konstruktion saß auf einem Zentralrohrrahmen mit zwei Querträgern.

gänzlich ungepolsterter Hecksitzbank, und es blieb bei nur einer abschließbaren Tür: Das Felicia-Schloß befand sich unter, das Octavia-Schloß in der Türklinke der Fahrertür.

Nicht nur im eigenen Land und den anderen Staaten hinter dem Eisernen Vorhang, sondern auch anderswo auf der Welt wurden diese Wagen angeboten. In Australien und Neuseeland liefen die knubbligen Rundlinge unter dem Namen „Trekka". Obwohl es in einer Skoda-Bedienungsanleitung von 1960 heißt: „Unsere Erzeugnisse befahren heute freudig und erfolgreich alle Erdteile", waren zumindest die Limousinen im Westen nie Verkaufsschlager. Sie reichten preislich zu nahe an die gut eingeführten Konkurrenten heran. Anders das Cabrio: Die Felicia war unvergleichlich günstig! Ihre Vorgängerin kostete 1957 genau 6600,-; 1961 waren 6840,- DM anzulegen. In Ostdeutschland mußten für die Felicia knapp 19.000 Mark hingelegt werden.

In der Bundesrepublik wurde die 1100er-Limousine schon ab 1956 angeboten. Ein Preisvergleich: Für den 440 verlangte man 1957 sage und schreibe 5045,- DM (1200er Käfer ab 3790,- DM, 1100er NSU Neckar ab 5600,- DM, Auto Union 1000 ab 7125,- DM). Der Skoda war wohl zu teuer. Zwei Jahre später blieb man bei der renovierten Octavia noch beim gleichen Preis — 1961 aber wurde reduziert: Die Octavia war nun für schlappe 4900,- DM zu haben, während der Käfer schon ab 3810,- DM wohlfeil war. Allerdings wurden für den 1200er Opel 5870,- DM verlangt. Zum gleichen Zeitpunkt kostete die 40-PS-Octavia in der DDR stolze 14.500 Mark. Um drohenden EG-Einfuhrzöllen zuvorzukommen, trug sich der tschechische Hersteller 1961 gar mit der dann verworfenen Idee, neben einer kleinen Skoda-Montageproduktion in Belgien auch jährlich 4000 Einheiten in Österreich zusammenbauen zu lassen.

Vielleicht hätte man früher auf ein so universelles Fahrzeug wie den 1960 herausgebrachten „Combi" mit der horizontal teilbaren Hecktür setzen sollen. Das Auto wurde — kaum beachtet von der internationalen Motorpresse — erstmalig auf der Industriemustermesse Brünn vorgestellt. Das Fassungsvermögen lag bei vier Mitpassagieren (bzw. 400 kg) plus 100 kg Zuladung. Wenn man die Hecksitzbank nach vorn klappte — das Reserverad störte nicht, da es in einem separaten Fach unter dem Heckboden verstaut wurde —, konnte man über 1,50 m Ladelänge verfügen.

Basierend auf dem Octavia, blieb dieses praktische Auto — zuletzt mit Baugruppen des Skoda S 100 aufgewertet — noch bis 1971 im Zweigwerk Vrchlabi in Produktion, als der Urtyp längst aus der Fertigung war. Immerhin 54.086 Einheiten entstanden davon, ausgerüstet sowohl mit dem Basis- als auch dem 1,2-Liter-Motor.

Während die Octavia heute nahezu vergessen ist, weisen die Felicia-Notierungen im Unterschied zu den anderen Ost-Klassikern einen beachtlichen Aufwärtstrend aus. Für einen makellosen Wagen gibt's inzwischen über 13.000 Mark, Note-2- bzw. Note-3-Fahrzeuge kosten 8500,- bzw. 6500,- DM. Für restaurierungsbedürftige Exemplare müssen immer noch zwischen 4000 und 1800 Mark angelegt werden. Andere Offene sind weitaus teurer — und erregen ob ihres häufigen Auftretens viel weniger Aufsehen als die robuste und dennoch charmante Felicia.

Eberhard Kittler