





Plan-Spiele

Nach dem Zweiten Weltkrieg bemühte sich Škoda, unter den gegebenen sozialistischen Bedingungen den Anschluss nicht zu verpassen. Dank der beliebten Popular-Nachfolger gelang das zunächst noch gut. Dann kamen die Heckmotormodelle – und mit ihnen der langsame Weg ins Hintertreffen...

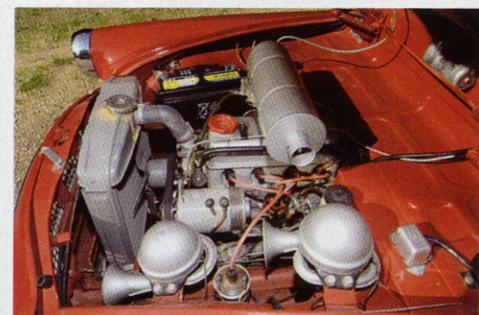
Wir sind wieder auf Achse in Mladá Boleslav. Im Stadtkern selbst gibt es – unserem Fotografen zum Gefallen – noch wunderbar dem Verfall preisgegebene Häuser, die gleich ums Eck abgelöst werden von wunderschön restaurierten Gebäuden. Unterwegs ins Umland fährt vorneweg der Škoda Octavia Combi, dessen kreuzbraver 1100er sein typisches Lied vor sich hersummt. Er basiert noch auf dem Zentralrohrfahrgestell des Vorkriegs-Popular. Den Übergang zur Pontonkarosserie vollzogen die Tschechen bereits mit dem größeren 1200 von 1952, der direkte Vorläufer 440 folgte 1955. Drei Jahre später hatte die Baureihe eine schraubengefederte Vorderachse sowie den Namen Octavia erhalten.

Zu jener Zeit unterhielt Škoda nicht nur das Werk im ehemaligen Jungbunzlau, sondern auch noch Betriebe im nördlichen Landesteil in Kvasiny (wo unter anderem das Felicia-Cabrio entstand, die Frischluft-Version des Octavia) sowie in Vrchlabí (woher später das Heckmotor-Coupé 110 R kam). Bereits kurz nach



Emil Škoda (1839 bis 1900) hat nie ein Automobil seines Namens zu Gesicht bekommen

Jahrzehnte: Der administrativen Order, den Autoverkehr aufgrund der damaligen Reifenknappheit um 30 Prozent zu reduzieren, kamen die lokalen Behörden nach, indem sie entsprechend viele Zulassungsscheine kassierten...



Die Vierzylindermaschine des Octavia Combi basiert nach wie vor auf dem robusten Triebwerk des seligen Škoda Popular OHV

Kriegsende war der Škoda-Konzern in Volkseigentum überführt worden, aus der Aktiengesellschaft für Automobilbau (ASAP) wurde Škoda AZNP (Automobilové Žávody Národní Podnik = Automobilwerke, Volkseigener Betrieb). Die Art, wie man dem allfälligen Nachkriegsmangel begegnete, sollte symptomatisch werden für die Planwirtschaft der kommenden



In den Sechzigern löste der Heckmotor die noch aus Vorkriegstagen stammende Standardbauweise mit Zentralrohrrahmen ab

Mittlerweile nähert sich unser Konvoi der alten Burg Kost. In Sobotka, einem kleinen Ort auf dem Weg, machen wir Halt. Hier in der Provinz kann man noch richtig gut und preiswert zu Mittag speisen, während Prag sich in Sachen Preisgestaltung längst dem Westniveau angepasst hat. Wer hingegen unbedingt will, findet natürlich auch in Mladá Boleslav das etwas andere Schnellrestaurant, sinnigerweise direkt gegenüber der städtischen Sporthalle ins urbane Bild gekleckst wie ein Spritzer Ketchup auf den Burger...

Der Octavia Combi, der bis 1971 gebaut wurde und den Rest der Baureihe damit immerhin um sieben Jahre überleb-

te, ist der Lastesel unserer Gruppe. Besonders auf schlechten Straßen bietet er eine ganz passable Straßenlage; seinerzeit schnitt der Octavia – meistens in Limousi-



Der bei uns völlig unbekannt gebliebene 1200er markierte 1952 den Schritt Škodas zur Pontonkarosserie

nenform – auch bei internationalen Rallyes immer gut ab. Damals waren Škodas nicht nur in ihrer Heimat beliebt, sondern hatten sowohl bei den Nachbarn im Ost-

block als auch auf westlichen Exportmärkten einen guten Ruf: Österreich, die Benelux-Länder, Großbritannien, Skandinavien, Griechenland, aber auch Neuseeland und Südamerika – um nur einige zu nennen. In Neuseeland, der Türkei und später sogar in Costa Rica gab es Škoda-Montagebetriebe, die aus der CSSR angelieferte Teilesätze zusammenschraubten.

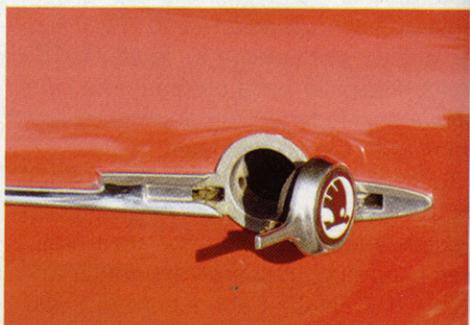
Dabei sollte die Octavia-Reihe (angefangen vom 440 bis hin zum Felicia) nur eine Notlösung sein – ein Übergangstyp, bis der projektierte richtige „Volkswagen“ von Škoda herauskam. Kleinwagen-Prototypen mit Heckmotor von Škoda hatte es bereits in den dreißiger Jahren gegeben, 1956 fuhren die ersten Versuchswagen für das neue Projekt, noch verschiedenartigsten Antriebskonzeptionen folgend. 1964 war es dann soweit: Der 1000 MB erschien. Die Form der selbsttragenden Ka-



Neben der MB-Limousine mit Heckmotor bauten die Tschechen von 1966 bis 1969 auch die Hardtop-Variante MBX



Sozialistische Informationspolitik: Das Kombiinstrument rückt nicht wirklich mit umfassenden Angaben heraus



Wo ist der Tankverschluss? Wer's nicht weiß, kann beim Heckmotor-Škoda richtig lange Zeit mit Suchen verbringen...



rosserie war gefällig, die Straßenlage gutmütig (wenn man Kurven mied), der neu konstruierte Einliter-Heckmotor von anfangs 45 PS klang sonor. In den sechziger Jahren bäumten sich überwiegend Kleinwagenkonstruktionen mit achtern eingebautem Triebwerk ein letztes Mal auf, bevor der Frontantrieb zum endgültigen Siegeszug ansetzte. Auch Škodas wassergekühltes Alu-Triebwerk trieb in späteren Modellen die Vorderräder an, die Außenabmessungen seines Blocks blieben dabei bis zum letzten Fabia 1.4 MPI im Jahr 2003 identisch.

Am Ende geriet der 1000 MB, obwohl ursprünglich als kompakteres Fahrzeug angedacht, ein paar Zentimeter länger als der alte Octavia. Škoda machte sich das Heckmotorkonzept, dem Tatra bereits seit fast 30 Jahren folgte, nun also auch zu eigen, was von eingefleischten Firmentraditionalisten mit Befremden zur Kenntnis genommen wurde. Nichtsdestotrotz hatten die Tschechen den Zeitpunkt gut gewählt, war doch die umfassende Werksmodernisierung und -erweiterung (im Grunde ein kompletter Neubau der Fabrik) in Mladá Boleslav gerade abgeschlossen – zu deren Ehren der neue Wagen die Zusatzbezeichnung MB trug; eben für Mladá Boleslav. Der hübscheste Vertreter

Touristisch ist Tschechien jenseits von Prag kaum erschlossen: MBX, RS 200 und Octavia Combi erklimmen die Auffahrt zur Burg Kost





Škoda 200 RS hieß anno 1974 die ultimative Rallye-Waffe aus Mladá Boleslav: Der ohc-Vierzylinder entwickelte stramme 164 PS

dieser frühen 1000er und 1100er aus den Sechzigern ist das bei uns völlig unbekannt gebliebene Hardtop-Coupé mit der Bezeichnung MBX, das wir Ihnen auf diesen Seiten präsentieren. Es fand leider nur wenig Verbreitung – gerade einmal 2500 der schicken Zweitürer wurden gebaut – im Vergleich zu 440.000 MB-Limousinen. Alles in allem bildeten der 1000 MB und seine Derivate die Grundlage der Škoda-Palette fürs nächste Vierteljahrhundert. Das einzige wirkliche Problem der gesamten Baureihe war allerdings zeitlebens ihre Angewohnheit, schnell eine üble Rostneigung zu entwickeln...



Nein, wir mussten Josef vom Škoda-Museum nicht erst groß animieren, es mit dem 200 RS etwas stauben zu lassen

Da half nur eins: Noch schneller sein! Zu diesem Behufe ersann Škoda das Fastback-Coupé 110 R, welches 1970 dem im Jahr zuvor verblichlenen MBX als gewissermaßen exklusivere Variante nachfolgte. Im Rallyetrimm wurde das Coupé 1974 zum 180 RS und gar zum 200 RS. 164 PS schöpft das ohc-Kraftpaket aus zwei Liter Hubraum. Was die 40er Weber für das Auto an Devisen kosteten, entzieht sich allerdings unserer Kenntnis. Erfolgreichste Version war schließlich der seriennähere 130 RS, der nicht nur in Folge von 1976 bis 1980 die „Rally Bohemia“ gewann, sondern auch Klassensiege bei der Rallye Monte Carlo 1976 sowie einigen Ausgaben der Akropolis-Rallye holte. Die FIA-Unterlagen für den 130 RS unterschrieb damals übrigens der einstige Le-Mans-Gewinner Paul Frère. Man gesteht dem Bel-



Die 40er Weber schnorcheln die Luft fast genauso ungefiltert an, wie sie anschließend wieder hinten rausgepustet wird...

gier in Mladá Boleslav bis heute gerne zu, dass er bei seiner Visite durchaus wusste, dass die Tschechen nicht die zur Homologation nötigen 1000 Exemplare gebaut hatten – ihnen aber gerne ihren Spaß gönnte, zumal sich keiner der westlichen Hersteller für die 1300er Klasse interessierte... Wie gut sich auch heute noch mit

Die FIA-Unterlagen für den 130 RS unterschrieb damals Le-Mans-Legende Paul Frère

dem Rallye-Coupé um die Ecken pfeifen lässt, demonstriert uns Škoda-Museumsmann Josef Barton im 200 RS – der dieser Ehre, das alte Rallyegerät für unsere Fotos bewegen zu dürfen, mit sehr viel Einsatz nachkommt.

Dennoch hatte Škoda nach und nach den Anschluss verloren – und das wusste man dort auch. Dabei hat es wahrlich nicht an Ideen gemangelt, diesen Missstand mit Neuentwicklungen zu beseitigen – gerade zu Beginn der siebziger Jahre waren die Mannen in Mladá Boleslav besonders rührig: Konventionell angetriebene, moderne Kombilimousinen mit ohc-Motoren wurden erprobt, gemeinsame tschechoslowakisch-ostdeutsche Prototypen mit Frontantrieb, Entwürfe von Gior-

getto Giugiaro, zudem eine rassige Mittel-motorcoupé-Studie. Selbst Musterwagen eines Škoda Buggys waren 1972 im Werk gesichtet worden. Doch im Gefolge des „Prager Frühlings“ kam es anders. Die allgegenwärtige planwirtschaftliche Gängelung beförderte die Kreativität nicht gerade. Es machten sogar Gerüchte – die sich im Nachhinein als falsch erwiesen – die Runde, die Sowjets wollten ihren neuen Lada nicht gefährden und hätten daher sämtliche Weiterentwicklungen bei Škoda hintertrieben...

Nachdem die bewährten Heckmotor-Limousinen bereits 1969 und 1976 umfassend modernisiert worden waren, fand der letzte Aufguss (intern Modell M genannt) bei seiner Vorstellung auf der Maschinenbaumesse in Brünn 1983 im mittlerweile automobiltechnisch total entwöhnten Ostblock mehr Beachtung als der Golf II auf der hiesigen IAA. Schon zwei Jahre zuvor hatte das neue Rapid-Coupé im real existierenden Sozialismus für Furore gesorgt, während es beim Klassenfeind allenfalls noch ein müdes Lächeln erntete. Je älter das Konzept wurde, desto weniger genügten Fahrleistungen, Geradeauslauf oder Verarbeitungsqualität den gestiegenen Ansprüchen der Kundschaft zu beiden Seiten des Eisernen Vorhangs. Kein Wunder, dass es immer öfter lautete: „Škoda heißt schade“. Das tut es tatsächlich – der Name Škoda ist bei unseren tschechischen Nachbarn ähnlich verbreitet wie der Nachname Schade in Deutschland. Aber für die Autos aus Mladá Boleslav wurde es mehr und mehr zum Synonym für verpasste Möglichkeiten.

Dabei waren die Heckmotor-Škodas beileibe keine Ladenhüter: Auch wenn sie bisweilen arg verwünscht wurden – immerhin 3,5 Millionen von ihnen kamen

auf die Straßen; es gab jahrelange Warte-fristen in der Tschechoslowakei – wie in der DDR für Trabi und Wartburg. Im Westen ließen sich Škodas indessen nur noch über den Preis verkaufen. Erst 1987 sah man Licht am Ende des Tunnels: Der neue Favorit erschien, modern konzipiert mit Frontantrieb und gestaltet von Nuccio Bertones Designschmiede. Auch Porsche hatte einen Anteil, in erster Linie bei der Beurteilung der Prototypen. Der Wagen wurde, aller Ost-West-Bürokratie zum Trotz, in erstaunlich kurzer Zeit entwickelt. Der Favorit brach völlig mit den bisherigen Typen, deren Produktion 1990 endgültig endete – just zu der Zeit, als der gesamte Ostblock von der Geschichte ber-digt wurde.

Mit dem Favorit – eine alte Škoda-Model-bezeichnung aus Vorkriegstagen – hatte die Marke aus Mladá Boleslav auch nach dem Zusammenbruch des Sozialismus ein vielversprechendes Konzept zur Hand, um sich für die marktwirtschaftliche Zukunft zu empfehlen. Ab 1991 über-nahm Volkswagen das Zepter. Am Ende teilte Škoda nicht das Schicksal von Wartburg oder Trabant – aus dem volkseigenen Betrieb wurde wieder eine AG – und ist heute eine der tragenden Säulen des Wolfsburger Konzerns. Aus dem Favorit wurde schließlich der neue Felicia entwickelt, weitere Modelle folgten. Heute entstehen in Mladá Boleslav Fabia, Octavia und Superb auf den Plattformen von Polo, Jetta und Passat. Und der jüngst erschiene-Minivan Roomster führt Škodas Kombi-Tradition aus den Sechzigern fort.

Eine wahrlich wechselvolle Geschichte, die die älteste Marke im VW-Verbund zu bieten hat. Nicht nur in ihrer Heimatstadt fahren noch reichlich Heckmotor-Škodas, vornehmlich M-Modelle, im Alltagsver-



Kein Zeichen sozialistischer Textilknappheit: Kurze Röcke waren in den Siebzigern auch jenseits des Eisernen Vorhangs in Mode

kehr herum – sie werden dank ihrer zu-meist engagierteren Besitzer noch viele Jahre überdauern, ebenso wie die übrigen Spuren des versunkenen Arbeiter- und Bauernparadieses noch lange nachwirken werden. Wir aber ertappen uns dabei, wie uns die Reise in die automobile Vergan-genheit von Mladá Boleslav sentimental macht: Am Ende finden wir es sehr scha-de, dass wir die Stadt der Škodas, die uns zu guter Letzt doch ans Herz gewachsen war, schon wieder verlassen müssen.

Text: Michael Hundt

**Fotos: Andreas Beyer/Škoda/Archiv
m.hundt@oldtimer-markt.de**



Nach einer wahrlich wechselvollen Historie befinden sich Škodas Geschehnisse unter VW-Ägide nunmehr in ruhigerem Fahrwasser