

Jan Tuček



# Spartak, Octavia, Felicia

retro



Geschichte, Entwicklung, Technik, Sport



**Jan Tuček**

# **Spartak, Octavia, Felicia**

**Geschichte, Entwicklung, Technik, Sport**

**Grada Publishing**

Jan Tuček

# Spartak, Octavia, Felicia

Deutsche Fassung Dr. Georg W. Pollak, sc. et al.

---

## TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Herausgeber: Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
Tschechische Republik  
[www.grada.cz](http://www.grada.cz)

Verlagsveröffentlichung 5299.  
Grafische Gestaltung und Satz: Jakub Náprstek  
Umschlagfoto: Archiv Skoda Auto a.s.  
Seitenanzahl 224  
1. tschechische Ausgabe 2010  
1. deutsche Ausgabe, Praha 2013  
Druck: Tiskárny Havlíčkův Brod  
© Grada Publishing, a.s. 2013  
© Umschlag & Layout: Ivan Hozák, 2013

*Im Buch verwendete Produkt- und Firmennamen können Schutzmarken  
oder eingetragene Schutzmarken der Eigentümer darstellen.*

ISBN 978-80-247-5036-1

---

## ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

978-80-247-8746-6 (ve formátu PDF)



# Inhalt

---

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 1  | Einführung .....                                 | 7   |
| 2  | Die Nachkriegsgeneration .....                   | 11  |
| 3  | Erste Projekte .....                             | 19  |
| 4  | Die Prototypen .....                             | 31  |
| 5  | Der Skoda 440 geht in Produktion .....           | 47  |
| 6  | Der Spartak und seine Verwandten.....            | 73  |
| 7  | Skoda 450 .....                                  | 87  |
| 8  | Octavia und Felicia .....                        | 101 |
| 9  | Autos mit Flossen .....                          | 123 |
| 10 | Der Kombi lebt weiter.....                       | 145 |
| 11 | Trekka und Skopak .....                          | 159 |
| 12 | Skoda im Motorsport .....                        | 171 |
| 13 | Eine Skoda-Familiengeschichte .....              | 195 |
| 14 | Produktionsübersicht.....                        | 203 |
| 15 | Technische Angaben.....                          | 205 |
| 16 | Erinnerungen in Farbe, Fotogalerie, Werbung..... | 211 |
| 17 | Schlusswort – Danksagung.....                    | 221 |



# 1

## Einige Bemerkungen zur Einführung

---

Spartak, Octavia, Felicia – mit diesem Skoda-Trio begann in den 50er und 60er Jahren in der Tschechoslowakei die individuelle Mobilität. Der Spartak, ein Volkswagen, läutete mit seinem Erscheinen die lange Periode einer ganzen Modellreihe ein, die 1955 begann und mit dem Kombi 1971 ihr Ende nahm. Über die Hälfte der Gesamtproduktion von 380 000 Wagen wurde in 80 Länder exportiert. Der Rest blieb als absolute Mangelware im Inland.

Sprach-Hinweise: In Tschechien schreibt man Skoda – Škoda, Aussprache: Schkoda, alle Typen, beginnend mit S wie S 900, 440, 450 etc. sind eigentlich Š 900 etc. alle Eigennamen wurden ohne Diakritika verwendet, außer dem des Autors: Jan TUČEK, ausgesprochen wird es Tutschek.

Das häufig auftauchende Kürzel AZNP steht für das bis 1990 staatliche Skoda-Automobilwerk Mlada Boleslav (Automobilove Zavody Narodni Podnik)

Angenehme Lektüre wünscht Dr. Georg W. Pollak, sc., Zürich

In den ersten Nachkriegsjahren bauten die Automobilwerke AZNP in Mlada Boleslav die Skoda-Typen S 1101 und S 1102, auch bekannt als Tudor. Der Tudor hatte einen Mittelrohrrahmen mit Querblattfederung vorne und hinten. Am 1,1-l- OHV wassergekühlten 4-Zylindermotor war das teilsynchronisierte 4-Gang-Getriebe direkt angeflanscht. Die einzeln an der Pendel-Halbachse aufgehängten Hinterräder wurden durch eine Kardanwelle angetrieben. Die Karosserie Des Tudors hatte im Mittelteil ein Holzgerippe. Der Tudor wurde bis dahin nach Plänen gebaut, die sich seit den 30er Jahren bewährt hatten.

Im Sommer 1952 begann die Produktion eines neuen Modells. Der Skoda S 1200, der auch unter dem Namen Sedan bekannt wurde. Er hatte einen verlängerten Radstand, einen geräumigeren Innenraum und vier Türen. Die Limousine wurde mit einem leistungsfähigeren, auf 1200 ccm aufgebohrten Motor bestückt. Das Fahrwerk und der Antrieb blieben, gegenüber dem Tudor, praktisch unverändert.

Die Typen S 1101/1102/1200, aber auch der 1956 leicht modernisierte Skoda S 1201 wurden mit einer Reihe von verschiedenen Karosserien ausgeliefert. Diese Karosserieformen wurden in den Werken in Kvasiny und Vrchlabi hergestellt.

Nach der Währungsreform am 1. Juni 1953 verloren in der Tschechoslowakei viele Menschen ihre Ersparnisse. Um den Unmut in der Bevölkerung zu beruhigen, setzte die kommunistische Regierung auf mehr Konsumangebote – wie ein Auto fürs Volk. Auf Weisung der Führung in Prag sollte das Skoda-Werk mit Planung und Produktion eines Familienwagens beginnen. Auf bewährten Grundlagen und mit bestehenden Teilen, aber neuer Karosserie. So ent-

stand ein „Zwischentyp“, der den Namen Spartak bekam. Es war allerdings nicht der ersehnte Volkswagen. Das zwischenzeitlich auf Orlik bzw. Rival umbenannte Auto hieß zur Serienherstellung im Herbst 1955 nur noch Š 440.

Im September 1956 wurde während einer Maschinenbau-Ausstellung in Brno als Erweiterung der Skoda-Palette ein offener Wagen vorgestellt. Dadurch wurde der S 440 zum Vorfahren des späteren Roadster S 450. Dieser Typ ging im Sommer 1958 in Kvasiny in Produktion. Zur selben Zeit wurde auch noch ein etwas stärkerer Wagen, der Typ S 445 mit 1200-ccm-Motor, hergestellt.

1959 wurde als technische Verbesserung die ältere Version der Vorderachse bei den Typen S 440/445/450 durch eine Konstruktion mit Spiralfedern ersetzt. Später wich die Bezeichnung S 440 und S 445 den Namen Octavia und Octavia Super. Zur besseren Unterscheidung bekamen die neuen Octavia einen neuen Kühlergrill mit der inzwischen typischen, waagrechten Leiste. Die Typenbezeichnung für den Roadster S 450 wurde in Felicia geändert. „Sie“ (die Glückliche) bekam einen stärkeren Zwei-Vergaser Motor. 1960 wurde der Octavia Touring Sport vorgestellt, der den offene Kühlergrill der Felicia bekam. Diese war ab dieser Zeit auch mit Laminat-Hardtop zu bekommen.



Seit Januar 1961 wurden der Octavia und die Felicia modernisiert und mit der einheitlichen Maske und den typischen Heckflossen angeboten. Das Felicia-Hardtop verfügte von da an über dreieckige Ausstellfenster. Im Sommer 1961 begann in Kvasiny die Produktion eines Kombis mit geteilter Heckklappe, die das Auto mit variablem Interieur fast senkrecht abschloss. Die Antriebseinheit wurde vom Octavia Super übernommen. Das Angebot an Modellen wurde 1962 um den Typ Octavia TS 1200 und Felicia Super erweitert – beide mit einem Zwei-Vergaser 1200-ccm-Motor. Die Modelle des Jahres 1963 bekamen einen feingliedrigen Kühlergrill. Die Limousinen wurden mit einem zierlichen, rot-weißen Blinker im oberen

Teil der B-Säule ausgestattet. 1964 wurde die Produktion von Octavia und Octavia Super eingestellt und durch den neuen Typ 1000 MB mit Heckmotor ersetzt. Die letzten Felicia Super verließen das Werk in Kvasiny im Juni 1964. Nur der Kombi, als letzter Vertreter der klassischen Skodas der Vorjahre, wurde weiter bis 1971 produziert. Ab 1968 mit einer anderen Frontmaske, ab 1969 als „Modell 1970“ mit einer umgestalteten Heckpartie und anderem Armaturenbrett und ohne die kleinen Heckflossen.

So viel als Einführung. Wenn es Sie interessiert hat, lesen Sie weiter – ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre.

Jan Tuček, Prag



◀◀ Der erste Spartak-Prototyp wurde im Dezember 1953 fertiggestellt

▲ Erholung am Wasser 1961: Octavia mit „beflügelten“ hinteren Kotflügeln



# 2

## Die Nachkriegsgeneration

---

Das Automobilwerk in Mlada Boleslav knüpfte 1945 an die bereits 40-jährige Tradition an, die 1905 mit den ersten als Voiturette bezeichneten Autos der Marke Laurin & Klement begann. Der wichtigste Typ der 30er Jahre war der Popular mit Mittelrohrrahmen und Einzelaufhängung gewesen. Später vervollständigte ein 1,1-l-OHV-Motor die Modellpalette. Diese Konstruktion wurde auch nach dem Krieg im Typ Skoda S 1101 verwendet, dessen zweitürige Karosserie zum Namen Tudor führte. 1952 folgte ein etwas größerer Wagen, der Typ Skoda S 1200, mit einer viertürigen Pontonkarosserie. Dieser Wagen wurde als Sedan bezeichnet.

## Tudor

Als erster Skoda der Nachkriegszeit wurde im Mai 1946 der Tudor vorgestellt. Dieser Wagen schloss sich nahtlos an die Popular-Reihe OHV 1101 von 1940 an. Der Tudor hatte einen wassergekühlten 1089-ccm-Motor mit 4-Ganggetriebe, Hinterradantrieb und Einzerradaufhängung. Er wurde wie sein Vorgänger auf einem Mittelrohrrahmen mit geteilten Trapezachsen, Dreiecksquerlenker (oben), Querblattfeder (unten), geteilten Schwingachsen mit Querblattfedern hinten und hydraulischen Trommelbremsen gebaut. Der Tudor hatte 16-Zoll-Räder mit 5,00-16 oder 5,25-16 Bereifung. Der Motor hatte eine Leistung von 32 PS (23,5 kW). Der Benzintank fasste 35 l und war an der Trennwand hinter dem Motor angebracht.

Eine Holzkonstruktion trug noch die Karosserie des viersitzigen Wagens im Mittelteil. Vorne, hinten und am Boden war sie aus Vollmetall. Die Türen waren hinten angeschlagen und wurden gegen die Fahrtrichtung geöffnet.

Mit dem Radstand von 2485 mm und einer Spur von 1200/1250 mm hatte der Tudor eine Länge von 4100 mm. Seine Breite betrug 1500 mm und die Höhe 1520 mm. Er hatte ein Gesamtgewicht von 940/960 kg und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Sein Verbrauch lag bei 9 bis 10 l Kraftstoff auf 100 km.

◀ Der Škoda 1101 Tudor, Baujahr 1946, war das erste Auto des verstaatlichten Skoda-Werks (AZNP)

▶ Der Lieferwagen Skoda 1101 mit einer Karosserie aus dem Werk Vrchlabi hatte etwas schmalere Türen

▶ Der Skoda 1102 Tudor wurde als viertüriges Modell 1949–51 produziert





Seit dem Frühjahr 1946 wurde in Mlada Boleslav der Skoda Typ S 1101 hergestellt, eine kleine Limousine mit zwei Türen. In der ehemaligen Karosserieschmiede Petera in Vrchlabi begann man währenddessen mit dem Bau eines dreitürigen Sanitätswagens auf gleicher Bodengruppe. Im Herbst kam in Mlada Boleslav ein viersitziges Halbcabriolet mit festen Fensterrahmen hinzu. Gleichzeitig begann in Vrchlabi die Produktion eines Lieferwagens. Die Modellreihe wurde mit einem Leckerbissen abgerundet: einem Roadster mit rundem Heck, der zuerst in Mlada Boleslav, dann in Vrchlabi und Kvasiny in Kleinserien vom Band lief. Im Herbst 1948 kam noch eine viertürige Version des S 1101 auf den Markt, die wie alle Exportmodelle fünf breitere Kühlerleisten bekam. Ab 1949 wurden gleichzeitig ein modernisierter S 1102 mit Lenkradschaltung und weiterhin der S 1101 hergestellt.



Mit der Bezeichnung Skoda 1101 STW wurde ein dreitüriger Kombi mit Sichtholz-Seitenwänden im Stil „Woody“ angeboten. Bei Karosa Brno und dem ehemaligen Karosseriebaubetrieb Brozik in Pilsen wurden zwei kaum unterschiedliche Modelle gebaut, deren Fertigung dann aber nach Kvasiny verlegt wurde. Eine dritte Version mit „Ganzblechkarosserie“ wurde in Rousinov hergestellt.

- ◀ Der Kombi Skoda 1101 STW mit einer Karosserie mit Holzelementen, hergestellt in Kvasiny
- ▶ Der Skoda 1101 VO/P, genannt „Kampf-Tudor“, ausgerüstet für Geländefahrten

Ab 1951 wurden die Lieferwagen auch im Werk Rudy Letov in Letnany/Prag gebaut. Dazu kamen noch Armee- und Polizeiwagen: Der Typ S 1101 VO/P wurde mit herausnehmbaren Türen und einem Faltdach ausgestattet. Die offene Karosserie lag auf dem serienmäßigen Fahrgestell des S 1101, wobei man die größere Bodenfreiheit lediglich mit 18-Zoll-Rädern erreichte. Zwischen 1948 und 1951 entstanden über 4000 dieser als „Kampfwagen“ bezeichneten Versionen. Vom S 1101 und S 1102 wurden zwischen 1946 und 1952 etwa 67.000 Stück gebaut, davon etwa 29.000 zwei- und ca. 18.000 viertürige Fahrzeuge, die – trotz der vier Türen – ebenfalls Tudor genannt wurden. Vom Roadster wurden bis 1951 etwa 2000 Stück hergestellt, die letzten kamen im Mai 1952 aus Vrchlabi.



## Sedan

Inzwischen arbeitete man an einem geräumigeren Typ S 1200 mit Ganzstahl-Pontonkarosserie und stärkerem, auf 1221-ccm aufgebohrten Motor. Der erste Prototyp von 1949 hatte ein abgeändertes Fahrgestell auf Basis des S 1102 mit einem Radstand von 2485 mm und verbreiterter Spur – um 5 cm vorne und hinten um 7 cm auf 1250/1320 mm. Die viertürige Karosserie war um 180 mm breiter als der Tudor.

1950 entstanden ein Cabriolet-Prototyp, eine Limousine mit Rechtslenkung, ein Lieferwagen sowie ein Kombi STW mit klappbarem Hintersitz. Wegen des zu geringen Platzes verlängerte man 1951 den Radstand um 200 mm auf 2685 mm. Es entstand die endgültige Version eines Fünfsitzers, 4500 mm lang, 1680 mm breit, 1520 mm hoch, 1050 kg schwer; genannt Sedan. 400 kg durften zugeladen werden. Der Sedan hatte eine 5,50-16 Bereifung und einen 4-Zylinder-1221-cm<sup>3</sup> Motor mit 36 PS (26,5 kW). Der Benzintank fasste 35 l und wurde auch bei diesem Typ an der Trennwand hinter dem Motor angebracht. Der Sedan erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h und der Verbrauch lag bei 8 bis 10 l Kraftstoff auf 100 km.

- ◀ Der zweisitzige Roadster Skoda 1102 wurde fast nur für den Export gebaut
- ▶ Prototyp des Skoda 1200 Sedan 1950 mit kürzerem Original-Fahrwerk
- ▶ Vom Cabriolet Skoda 1200 entstanden vermutlich nur zwei Exemplaren



Während man bei AZNP am Skoda 1200 arbeitete, kam von der Regierung wie eine Hiobsbotschaft die Weisung, dass der Tatraplan, bis dahin bei Tatra in Koprivnice gebaut, in Mlada Boleslav montiert werden sollte. Der Tatra T 600 hatte einen flachen, luftgekühlten 4-Zylinder-Heckmotor und eine 4540 mm lange, aerodynamische Karosserie. Seit 1951 baute das Skodawerk diesen Tatraplan. Es folgte vom Verteidigungsministerium die Anordnung, alle Autos in der Tschechoslowakei mit luftgekühlten Motoren zu bauen. Erstes Projekt sollte der T 201 werden, mit T 600-Motor vorne und Hinterradantrieb. Diese Pläne endeten mit einem Fiasko. 1952 war der Tatraplan-Spuk in Mlada Boleslav vorbei.

Jetzt konnte das Skodawerk wieder am S 1200 arbeiten, dessen Produktion im Sommer 1952 an lief. Gleichzeitig wurden Fahrgestelle für Nutzfahrzeuge an die Karosseriewerke in Vrchlabi und Kvasiny geliefert. Schon im Herbst erschienen die ersten Liefer- und Sanitätswagen des S 1200. 1953 kam eine Kombi-Version dazu, die eine asymmetrische Karosserie mit zwei Türen rechts und nur einer Tür links hatte. Die senkrechte Heckklappe öffnete nach links.



Diese Mehrzweckautos hatten einen Radstand von 2685 mm, eine Spur von 1250 und 1320 mm, eine Gesamtlänge von 4360 mm, eine Breite von 1690 mm und waren 1580 mm hoch. Der hintere Klappsitz öffnete eine Ladefläche von 1750 x 1380 mm. Der Kombi bekam bald den Spitznamen „Steischen“, abgeleitet vom englischen Begriff «Station Wagon». Er war 1120 kg schwer, hatte eine Zuladung von 500 kg, eine 6,0-16 Bereifung und erreichte über 90 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Produktion des S 1200 Sedan wurde in Mlada Boleslav 1955 beendet, als die des neuen Typs Spartak S 440 anliefe. Der modernisierte Personenwagen S 1201, mit einem 1221-ccm- 45 PS- Motor und 15-Zollrädern, wurde noch bis 1959 in Kvasiny produziert. Die Gesamtproduktion des Sedan S 1200 und S 1201 erreichte zwischen 1952 und 1959 27.000 Stück. Die Nutzfahrzeuge S 1201 entstanden in Vrchlabi bis 1961 und wurden dann durch einen modernisierten S 1202 ersetzt. Vom S 1200 und S 1201 aus Kvasiny und Vrchlabi gab es 40.000 Stück, inklusive mehr als 15.000 Kombis STW. Von 1961 bis 1971 kamen noch 57.000 Wagen des Typs S 1202 dazu. Der Skoda S 1202 war der letzte Typ der ersten Nachkriegsgeneration von Autos mit dem Logo des geflügelten Pfeils.

- ◀ Der Skoda 1200 Sedan wurde in viele Länder exportiert – dieser fuhr in Schweden
- ◀ Als Sanitätswagen wurde der Skoda 1200 hinten verlängert und bekam eine Kipptür am Heck





- 
- ▲ Der Skoda 1201 STW hatte links nur eine Tür, rechts zwei Türen
  - ▶ Ein modernisierter Sedan 1201, seit 1956 mit stärkerem Motor



# 3

## Erste Projekte

---

Im Sommer 1953 entstanden die ersten Vorschläge für den Bau eines viersitzigen Kleinwagens mit der Bezeichnung Skoda 900. Schon kurz darauf mussten diese Pläne geändert werden, weil die Regierung einen größeren Wagen wünschte. Er sollte die bereits vorhandenen, mechanischen Elemente der Typen 1101, 1102 und Sedan 1200 nutzen. Nur die Karosserie durfte neu sein. Unter diesen Vorgaben kam ein „Zwischentyp“ eines Volksautos zustande. Er wurde im Dezember 1953 fertig, trug die Bezeichnung Skoda S 990 und den Namen Spartak.



Im September 1953 entstanden laut der Dokumentation, die im Werksarchiv erhalten ist, drei Vorschläge. Zwei stellten eine konventionelle Bauart mit Frontmotor und Hinterradantrieb dar. Die viersitzige Karosserie mit zwei Türen war bei einem Prototyp – vorne wie hinten – auffallend abgerundet. Bei einem Radstand von 2200 mm sollte das Auto 3720 mm lang, 1500 mm breit und 1370 mm hoch sein. Er hatte eine 5,0-14-Zoll-Bereifung. Die dreiteilige Skizze, im Gegensatz zur technischen Zeichnung, trug bereits den Namen „Spartak“ Typ 900.

Die zweite Version hatte dezenterer Rundungen und wies den gleichen Radstand auf.

◀◀ 1953: Vorschlag für einen Kleinwagen Skoda 900

▲ Dreifache Ansicht eines Skoda-Kleinwagens mit markanter Front- und Heckpartie

► 1953: Zeichnung eines Skoda 900-Kleinwagens, Radstand 2200 mm