



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 20

ŠKODA AUTO Deutschland GmbH
Unternehmenskommunikation
Max-Planck-Str. 3 – 5
64331 Weiterstadt
Telefon 06150 133 120
Telefax 06150 133 129
E-Mail presse@skoda-auto.de
www.skoda-media.de

ŠKODA auf der Techno Classica 2019

Inhalt	Seite
Kurzfassung – Auftritt steht im Zeichen des Jubiläums ‚60 Jahre OCTAVIA‘	2
ŠKODA OCTAVIA – Beginn einer Erfolgsgeschichte	4
ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT – Sieger der Rallye Monte Carlo	8
ŠKODA OCTAVIA WRC – World Rally Car mit großer DRM-Historie	9
ŠKODA FELICIA-Cabriolet – die Glückliche	11
ŠKODA Laurin & Klement BSC – Sportwagen-Rarität von 1908	14
ŠKODA 440 SPARTAK – Vorgänger des ersten OCTAVIA	17
ŠKODA Unternehmenschronik – Historie in drei Bänden	19



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 20

Kurzfassung Auftritt steht im Zeichen des Jubiläums ‚60 Jahre OCTAVIA‘

- › Bunte Palette aus historischen OCTAVIA-Modellen zeigt die Modellentwicklung
- › Einzig erhaltenes Exemplar des Laurin & Klement BSC von 1908 zu sehen
- › Beliebtes ŠKODA FELICIA-Cabriolet zählt zu den Ausstellungsfahrzeugen
- › Buchvorstellung: ŠKODA präsentiert die neue Unternehmenschronik

Bei der Techno Classica in Essen (10. bis 14. April) rückt ŠKODA mit dem Motto ‚60 Jahre OCTAVIA‘ das Herz der Marke in den Mittelpunkt. Fünf verschiedene OCTAVIA führen die Besucher am ŠKODA Messestand 210 in Halle 4 durch mehrere Modellepochen. Mit drei Varianten des FELICIA zeigt der Hersteller zudem technisch eng verwandte Zeitgenossen des ersten OCTAVIA. Zu den weiteren Messe-Highlights zählt der einzig erhaltene Laurin & Klement BSC. Jüngstes Exponat ist mit dem OCTAVIA WRC ein vom modernen OCTAVIA der 90er-Jahre abgeleitetes Rallye-Fahrzeug. Am Donnerstag (11. April) präsentiert der Hersteller zudem seine neue Unternehmenschronik. Die insgesamt 528 Seiten starke dreibändige Buchreihe erzählt die spannende Geschichte der Marke, die auf die 1895 von Václav Laurin und Václav Klement gegründete Fahrradmanufaktur zurückgeht.

Der OCTAVIA ist das meistverkaufte Modell und Herzstück der Marke ŠKODA. Als einziges Importauto rangiert er seit mehreren Jahren in den Top Ten der deutschen Zulassungsstatistik. Die Anfänge dieser Erfolgsgeschichte reichen ins Jahr 1959 zurück. Damals präsentierte ŠKODA das achte Modell der Marke nach dem Zweiten Weltkrieg und zugleich die achte ŠKODA Baureihe mit hochmoderner Einzelradaufhängung rundum. Daher stammt auch der klangvolle Name ‚OCTAVIA‘: Dieser lateinische Begriff bedeutet ‚der Achte‘. Passend zum Jubiläum rückt ŠKODA den Bestseller mit dem Motto ‚60 Jahre OCTAVIA‘ in den Mittelpunkt des diesjährigen Messeauftritts bei der Techno Classica.

In Essen können Besucher gleich fünf verschiedene OCTAVIA-Klassiker bewundern. Angefangen mit einem Vertreter der **ersten OCTAVIA-Generation** von 1959, der unter anderem mit seinem fließenden Karosseriedesign für Aufsehen sorgte. Unter seiner Motorhaube arbeitet ein robuster Reihenvierzylinder mit 1,1 Liter Hubraum und einer Leistung von 29,4 kW (40 PS), der über ein Vierganggetriebe die Hinterräder antreibt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h, der Durchschnittsverbrauch lag bei 7,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Noch 1959 folgte die ebenfalls ausgestellte, leistungsstärkere Variante **OCTAVIA SUPER** mit 1,2-Liter-Motor und einer Spitzenleistung von 33 kW (45 PS). Ein Jahr später erweiterte der Hersteller die OCTAVIA-Familie um den sportlichen **ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT (TS)**. Mit Klassensiegen in den Jahren 1961, 1962 und 1963 gelang dem OCTAVIA TS der Hattrick bei der Rallye Monte Carlo. Fast 2.800 Exemplare hat ŠKODA gebaut, eines davon präsentiert sich bei der Techno Classica dem Publikum. Zudem steht in Essen der erste **OCTAVIA COMBI**. Das Fahrzeug von 1969 befindet sich fast komplett im Originalzustand. Typisch ŠKODA überzeugte die Kombiversion mit jeder Menge Platz für Mensch und Material. Selbst bei voller Besetzung mit fünf Personen fasste der Kofferraum bis zu 690 Liter. Nach Umklappen der hinteren Rücksitzlehnen ließen sich sogar bis zu 1.050 Liter Gepäck verstauen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 20

Motorsporterfahrung bringt der ausgestellte **OCTAVIA WRC** des Baujahrs 1999 mit, ein allradgetriebenes World Rally Car auf Basis des ersten OCTAVIA aus der Zeit nach dem Zusammenschluss des tschechischen Automobilherstellers mit Volkswagen. Zu Beginn pilotierte der Tscheche Roman Kresta den OCTAVIA WRC, später kam der 300 PS starke Turboallradler auch nach Deutschland und sicherte sich mit Matthias Kahle am Steuer zwischen 2002 und 2004 bei 16 von 22 Läufen der Deutschen Rallye-Meisterschaft den Siegerpokal.

1959 feierte neben dem OCTAVIA noch ein weiterer ŠKODA Klassiker seine Modellpremiere: der FELICIA. Das wohl beliebteste tschechische Cabriolet baute auf der Basis des ŠKODA 440 auf, aus dem später der OCTAVIA hervorging. In Essen gibt es den FELICIA einmal als erste Version von 1959 sowie als leistungsstärkeren FELICIA SUPER zu sehen. Dazu kommt ein sogenannter Scheunenfund, ein komplett unrestaurierter FELICIA von 1961.

Ein echtes Highlight auf dem Messestand ist der letzte erhaltene **Laurin & Klement BSC**. 1908 hatte der böhmische Hersteller lediglich zwölf Exemplare des Sportwagens produziert. ŠKODA AUTO hat den L&K BSC in den vergangenen zwei Jahren aufwändig restauriert und präsentiert ihn seitdem im eigenen Museum. Bei der Techno Classica bekommen erstmals Besucher außerhalb Tschechiens die Chance, diese Rarität live zu erleben.

Zu den Ausstellungsstücken zählt auch der direkte Vorgänger des OCTAVIA: der **ŠKODA 440 SPARTAK**. Das ŠKODA Museum hat das zwischen 1955 und 1959 in Mladá Boleslav produzierte Fahrzeug 1995 erworben und vor Kurzem aufwändig restauriert. In Reminiszenz an Werkseinsätze von ŠKODA Motorsport Mitte der 1950er-Jahre trägt der ŠKODA 440 SPARTAK das Rallye-Design aus dieser Zeit. Zu bestaunen ist dieses Auto in Essen auf dem Stand der Autostadt in unmittelbarer Nähe zum ŠKODA Stand.

Aufbau eines Chassis am ŠKODA Messestand

Neben klassischen Fahrzeugen kann das Publikum die Montage eines in seinen Einzelteilen restaurierten Chassis auf FELICIA-/OCTAVIA-Basis verfolgen, das am letzten Messetag vom Stand rollen soll. An einer Teststation prüfen Mitarbeiter alte Zündverteiler auf Funktion und Einstellung. Zudem sind Messegäste eingeladen, eigene historische Verteiler zum Check mitzubringen.

Darüber hinaus präsentiert ŠKODA am Donnerstag im Rahmen einer Pressekonferenz die neue Unternehmenschronik. Die dreibändige Buchreihe liefert auf insgesamt mehr als 500 Seiten einen Überblick über die Unternehmensgeschichte zwischen 1895 und 2018. Sie ist in Englisch, Tschechisch und Deutsch verfügbar, kostet 49 Euro und ist über eine E-Mail an extratouch@skoda-auto.de bestellbar.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 20

ŠKODA OCTAVIA Beginn einer Erfolgsgeschichte

- › Im Januar 1959 lief die Produktion des ŠKODA OCTAVIA an
- › Mit mehr als 6,5 Millionen verkauften OCTAVIA aller Generationen ist die Modellreihe klar der Bestseller im ŠKODA Programm
- › Vielfalt in Essen: Besucher erleben vor Ort unter anderem den Premieren-OCTAVIA von 1959, den leistungsstärkeren OCTAVIA SUPER sowie die erste Kombiversion



Der ŠKODA Messeauftritt bei der Techno Classica 2019 steht im Zeichen des ŠKODA OCTAVIA. Der kompakte Bestseller feiert 2019 den 60. Jahrestag seines Produktionsstarts: Im Januar 1959 rollten die ersten Exemplare dieser legendären Modellreihe im Werk Mladá Boleslav vom Band. Mitte der 1990er-Jahre übernahmen die ersten OCTAVIA der neuen Generation das Erbe des beliebten Kompaktmodells.

Vor 60 Jahren bereicherte der klangvolle Name ‚OCTAVIA‘ erstmals das Modellangebot der Marke ŠKODA. Dass er sich vom lateinischen Begriff ‚octavia‘ ableitet, war kein Zufall. Er bedeutet ‚die Achte‘, denn bei dem damaligen Newcomer handelte es sich um das achte Modell der Marke nach dem Zweiten Weltkrieg und zugleich um das achte ŠKODA Modell mit hochmoderner Einzelradaufhängung rundum, die der Hersteller 1933 eingeführt hatte.

Die ersten zweitürigen ŠKODA OCTAVIA verließen im Januar 1959 das Stammwerk in Mladá Boleslav, wo sie in den ersten Wochen noch gemeinsam mit den Vorgängermodellen Š 440 und Š 445 produziert wurden. Unter der Motorhaube des OCTAVIA arbeitete ein robuster Reihenvierzylinder mit 1,1 Liter Hubraum und einer Leistung von 29,4 kW (40 PS), der über ein Vierganggetriebe die Hinterräder antrieb. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h, der Durchschnittsverbrauch lag bei 7,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Das attraktive, fließende Karoseriendesign überzeugte ebenso wie die Fahreigenschaften. Technische Neuerungen wie die Vorderachse mit Spiralfedern und Drehstabstabilisator bescherten dem OCTAVIA einen hohen Fahrkomfort und ein angenehmes Handling. Die Einführung der asymmetrischen Scheinwerfer im Laufe des Jahres 1959 erhöhte die aktive Sicherheit. Als leistungsstärkere Variante stellte ŠKODA ebenfalls 1959 den **OCTAVIA SUPER** mit 1,2-Liter-Motor und einer Spitzenleistung von 33 kW (45 PS) vor. Schnell war die Modellreihe OCTAVIA im In- und Ausland sehr gefragt.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 5 von 20

Der Auto-Salon in Genf sah am 10. März 1960 die Premiere der sportlichen Version **ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT (TS)**, die mit einer auf 37 kW (50 PS) erhöhten Motorleistung aufwartete. ŠKODA beantragte beim Automobil-Weltverband FIA die Homologation des TS für Rennen und Rallyes in der Klasse der nicht modifizierten Straßenfahrzeuge – damit war der Weg frei, den bis zu 130 km/h schnellen Zweitürer im Motorsport einzusetzen. Mit Klassensiegen in den Jahren 1961, 1962 und 1963 gelang dem OCTAVIA TS der Hatrick bei der Rallye Monte Carlo.

Am 11. September 1960 präsentierte ŠKODA in Brünn erstmals den **OCTAVIA COMBI** mit einer zweiteiligen, horizontal geteilten Heckklappe. Trotz kompakter Außenabmessungen bot das Fahrzeug selbst bei voller Besetzung mit fünf Personen einen Kofferraum mit einer Ladelänge von 0,965 Metern und einem Volumen von 690 Litern bis zum Dachhimmel. Nach Umklappen der hinteren Rücksitzlehnen ließen sich sogar bis zu 1.050 Liter Gepäck verstauen.



Die zweitürige Limousine wurde bis 1964 gebaut – am 11. April rollte das letzte Exemplar in Mladá Boleslav vom Band. Als direkter Nachfolger trat die völlig neu konstruierte Baureihe ŠKODA 1000/1100 MB mit selbsttragender Karosserie und Heckmotor an. Der letzte OCTAVIA COMBI verließ am 21. Dezember 1971 das Werk Kvasiny. Zwischen 1959 und 1971 entstanden insgesamt 360.000 ŠKODA OCTAVIA, darunter mehr als 54.000 Kombiversionen.

Der robuste und zuverlässige OCTAVIA lieferte zudem 1966 die technische Basis für das erste in Neuseeland hergestellte Automobil: Der TREKKA entstand in enger Zusammenarbeit mit dem tschechischen Automobilhersteller und hatte das verkürzte Chassis des OCTAVIA SUPER als Basis. Der beliebte Mehrzweckwagen gilt als einer der Vorläufer der aktuellen SUV-Modelle von ŠKODA.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 6 von 20

Spätestens mit dem Debüt des ersten OCTAVIA der neuen Generation wurde der Modellname zum Synonym für die gesamte Marke. 1992 – kurz nach der Eingliederung von ŠKODA in den Volkswagen Konzern – startete die Entwicklung eines völlig neuen Modells, das auf die legendäre Typbezeichnung zurückgriff. Auf einer modernen technischen Plattform kreierte das Team des damaligen Chefdesigners Dirk van Braeckel eine Karosserie mit unverwechselbarem Design. Die OCTAVIA-Limousine mit großer Heckklappe debütierte am 4. April 1996 und begeisterte auf Anhieb mit einem hohen Niveau an aktiver und passiver Sicherheit. Der Kofferraum für 528 bis 1.328 Liter Gepäck bildete die Grundlage für das besonders großzügige Raumangebot. Im März 1998 ergänzte die noch geräumigere und vor allem auf den europäischen Märkten erfolgreiche Karosserievariante OCTAVIA COMBI das Angebot, 1999 kam die erste Allradversion dazu. Bis November 2010 entstanden 970.000 Limousinen und mehr als 470.000 Kombis der ersten OCTAVIA-Generation.

Diesen Erfolg toppte die zweite Generation des ŠKODA OCTAVIA, die zwischen 2004 und 2013 gebaut wurde: 1,6 Millionen Limousinen und 900.000 Kombis fanden einen Abnehmer. Neben dem noch höheren Nutzwert überzeugte diese Generation mit vielen technischen Neuerungen, allen voran die Ottomotoren mit Direkteinspritzung und das automatische Doppelkupplungsgetriebe DSG. Heute bildet die dritte OCTAVIA-Generation das Rückgrat der Modellpalette von ŠKODA. Sie wird seit November 2012 produziert und erhielt im Februar 2017 eine umfassende Aktualisierung. Für diese Generation haben sich bereits mehr als 2,5 Millionen Kunden entschieden.

Längst hat sich der ŠKODA OCTAVIA auf vielen Märkten fest etabliert. Über 6,5 Millionen produzierte Fahrzeuge seit 1959 belegen dies eindrucksvoll. Mehr noch: Die Bestsellerbaureihe von ŠKODA erfreut sich einer immer höheren Beliebtheit im In- und Ausland. In Deutschland liegt er seit Jahren als einziges Importmodell in den Top Ten der Zulassungs-Charts. Außer im ŠKODA Stammwerk Mladá Boleslav rollt der OCTAVIA aktuell auch in China, Indien, Russland, Kasachstan und Algerien vom Band.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 7 von 20



› **ŠKODA OCTAVIA (gebaut 1959 – 1964)**

Vierzylinder-OHV-Motor, 1.089 ccm (Bohrung x Hub 68,0 x 75,0 mm); 42 PS;
Höchstgeschwindigkeit 110 km/h; produzierte Stückzahl: ca. 229.530.

› **ŠKODA OCTAVIA SUPER (gebaut 1959 – 1964)**

Vierzylinder-OHV-Motor, 1.221 ccm (Bohrung x Hub 72,0 x 75,0 mm); 47 PS;
Höchstgeschwindigkeit 115 km/h; produzierte Stückzahl: ca. 79.500.

› **ŠKODA OCTAVIA COMBI (gebaut 1961 – 1971)**

Vierzylinder-OHV-Motor, 1.221 ccm (Bohrung x Hub 72,0 x 75,0 mm); 47 PS;
Höchstgeschwindigkeit 115 km/h; produzierte Stückzahl: ca. 54.000.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 8 von 20

ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT Sieger der Rallye Monte Carlo

- › Mit dem OCTAVIA 1200 TS kehrte ŠKODA Anfang der 60er-Jahre zur Rallye Monte Carlo zurück
- › ŠKODA AUTO Deutschland startet mit einem OCTAVIA 1200 TS regelmäßig bei historischen Rallye-Veranstaltungen
- › In Essen ausgestellt Exemplar gewann die AvD-Histo-Monte 2009



Mit einem OCTAVIA 1200 Touring Sport (TS) kehrte ŠKODA 1960 zur Rallye Monte Carlo zurück. Bei der ‚Königin der Rallyes‘ erreichte die 40 kW (55 PS) starke ‚Touring Sport‘-Version (Typ 999) die Plätze zwei und drei in der Klasse der Tourenwagen bis 1,3 Liter Hubraum. 1961 eroberten die Finnen Esko Keinänen und Rainer Eklund mit einem serienmäßigen OCTAVIA TS auf den eisigen und verschneiten Asphaltstrecken sogar Gesamtrang sechs. In den folgenden Jahren entwickelte sich der zuverlässige Hecktriebler zu einem der beliebtesten Fahrzeuge für die alpine Schneeschicht: Im Jahr 1962 vertrauten gleich 15 der 352 Teams bei der ‚Monte‘ auf den ŠKODA OCTAVIA TS. Heutzutage setzt ŠKODA AUTO Deutschland regelmäßig ein Exemplar bei Oldtimer-Veranstaltungen ein. Das in Essen ausgestellte Modell gewann 2009 bei der Klassiker-Rallye AvD-Histo-Monte.

- › **ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT (gebaut 1961 – 1964)**
Vierzylinder-OHV-Motor, 1.221 ccm (Bohrung x Hub 72,0 x 75,0 mm); 55 PS;
Höchstgeschwindigkeit 130 km/h; produzierte Stückzahl: ca. 2.270.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 9 von 20

ŠKODA OCTAVIA WRC World Rally Car mit großer DRM-Historie

- › ŠKODA OCTAVIA WRC mit Historie in der Rallye-Weltmeisterschaft
- › World Rally Car basiert auf der ersten OCTAVIA-Generation
- › Späteres Meisterauto von Matthias Kahle steht für erfolgreichen Neustart von ŠKODA im Rallye-Sport



Der in Essen ausgestellte OCTAVIA WRC des Baujahrs 1999 bringt Motorsporterfahrung auf Topniveau mit. Das allradgetriebene World Rally Car entstand auf Basis des ersten OCTAVIA aus der Zeit nach dem Zusammenschluss des tschechischen Automobilherstellers mit Volkswagen. 2001 pilotierte der Tscheche Roman Kresta den OCTAVIA WRC in der Rallye-Weltmeisterschaft, später kam der 300 PS starke Turboallradler auch nach Deutschland.

Die Historie von ŠKODA AUTO Deutschland in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) begann am zweiten März-Wochenende des Jahres 2002. Bei der Rallye Oberland schickte die Mannschaft aus dem hessischen Weiterstadt erstmals das 300 PS starke World Rally Car (WRC) auf Basis des ŠKODA OCTAVIA ins Rennen. Der Turboallradler war so kurz vor der Veranstaltung fertig geworden, dass er noch in jungfräulichem Weiß über die Startrampe rollte. Lediglich die wichtigsten Logos zierten die Karosserie, die markante grün-weiße Lackierung folgte erst im Laufe der Saison. Dieser kleine Schönheitsfehler hielt Matthias Kahle und Beifahrer Peter Göbel nicht davon ab, in Oberbayern ein wahres Feuerwerk abzubrennen. Der OCTAVIA WRC gewann die Asphalt-Rallye mit über zwei Minuten Vorsprung – der Beginn einer neuen Zeitrechnung!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 10 von 20

In den folgenden Jahren galt das World Rally Car aus Mladá Boleslav auf den Rallye-Pisten zwischen dem Saarland und Sachsen als Messlatte. Von 2002 bis 2004 sicherte sich der ŠKODA OCTAVIA WRC bei 16 von 22 DRM-Läufen den Siegerpokal – das entspricht einer Erfolgsquote von über 70 Prozent. 2004 markierte den absoluten Höhepunkt dieser Geschichte: Bei sieben von acht Saisonläufen eroberte ein ŠKODA die oberste Stufe des Treppchens. Sechs Triumphe gingen auf das Konto des OCTAVIA WRC von Kahle und Göbel, einen steuerte die damaligen Werkspaarung Armin Schwarz und Manfred Hiemer im neuen FABIA WRC bei.

› **ŠKODA OCTAVIA WRC (gebaut 1999 – 2002)**

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit Turboaufladung, 1.999 ccm (Bohrung x Hub 82,5 x 93,5 mm); 300 PS; Höchstgeschwindigkeit bis 240 km/h; produzierte Stückzahl: 23.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 11 von 20

ŠKODA FELICIA-Cabriolet Die Glückliche

- › Am 1. März 1959 stellte ŠKODA den offenen ŠKODA FELICIA in Leipzig vor
- › Die meisten ŠKODA FELICIA-Cabriolets fanden in Exportmärkten begeisterte Kunden
- › Unter Sammlern zählt der offene 2+2-Sitzer zu den beliebtesten klassischen ŠKODA Modellen



Der ŠKODA FELICIA, das wohl beliebteste tschechische Cabrio überhaupt, feiert dieses Jahr das 60. Jubiläum seiner Weltpremiere. Am 1. März 1959 fuhr der attraktive 2+2-Sitzer auf der Frühjahrsmesse in Leipzig erstmals ins Rampenlicht. Im tschechischen ŠKODA Werk Kvasiny röllten zwischen 1959 und 1964 insgesamt 14.863 Fahrzeuge dieses Typs vom Band. Mehr als zwei Drittel der Produktion wurden in die ganze Welt exportiert.

Am Sonntag, den 1. März 1959, öffnete die Leipziger Frühjahrsmesse ihre Tore. Als Publikumsmagnet der Ausstellung zogen die neuen Pkw-Modelle von ŠKODA die Blicke auf sich: Neben dem OCTAVIA präsentierte sich auch das attraktive Cabriolet ŠKODA FELICIA erstmals dem Publikum. Wenig später sorgte der offene FELICIA auch auf dem Genfer Automobil-Salon vom 12. bis 22. März international für Aufsehen. Und ab dem 4. April 1959 präsentierte ŠKODA sogar auf dem New Yorker Messegelände Coliseum drei Exemplare des neuen Cabriolets – als weltgrößter Automobilmarkt besaßen die USA für alle Hersteller immense Bedeutung. Besonders europäische Cabrios galten jenseits des Atlantiks als Importschlager.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 12 von 20

Vorgänger des schicken neuen Modells war der ŠKODA 450, der 1957 ebenfalls als Cabrio erhältlich war. Die Typbezeichnung leitete sich aus der Zylinderzahl und der Motorleistung ab – der ŠKODA 450 besaß einen Vierzylinder mit 50 PS. Die meisten der insgesamt 1.010 Exemplare, die bis zum Modellwechsel 1959 entstanden, fanden Liebhaber in so anspruchsvollen Märkten wie Großbritannien und den USA.

Der Nachfolger mit dem wohlklingenden Namen FELICIA lief im Werk Kvasiny vom Band und wies eine Reihe bedeutender technischer Innovationen auf. Statt quer eingebauten Blattfedern wie beim 450 erhielt die Vorderachse des Neulings nun Spiralfedern. Dank massiveren Gummi-Silentblöcken wurden deutlich weniger Vibrationen vom Zentralrohr-Fahrwerk in die Ganzmetall-Karosserie geleitet. Die jetzt asymmetrisch geschliffenen Scheinwerfer leuchteten die Straße besser aus. Neben dem serienmäßigen Faltdach bot ŠKODA für den FELICIA sogar ein 27 Kilogramm leichtes GFK-Hardtop als Option an.

In der Basisversion brachte der ŠKODA FELICIA ein Leergewicht von 930 Kilogramm auf die Waage und erlaubte eine Zuladung von 300 Kilogramm. So konnte der 2+2-Sitzer vier Personen und bis zu 320 Liter Gepäck befördern. Bei einem Radstand von 2.390 Millimetern erstreckte sich die Karosserie auf eine Länge von 4.065 Millimeter. Der unter der Fronthaube untergebrachte Otto-Vierzylinder-Reihenmotor mit OHV-Ventilsteuerung und 1.089 ccm Hubraum erreichte seine Spitzenleistung von 50 PS bei 5.500 Umdrehungen. Das maximale Drehmoment von 74,5 Nm stand bereits bei 3.500 Touren zur Verfügung. Das Cabriolet rollte auf 15-Zoll-Rädern und erreichte eine Geschwindigkeit von 130 km/h, der Durchschnittsverbrauch lag bei neun Litern auf 100 Kilometer.

Dank seiner ansprechenden Formen war der ŠKODA FELICIA im In- und Ausland sehr begehrt. Bereits im ersten Produktionsjahr 1959 wurden fast 70 Prozent der 3.251 hergestellten Exemplare exportiert. Selbst auf Automobilmessen an eher exotischen Orten wie Mexiko-Stadt oder Johannesburg erhielt das schicke Cabriolet große Aufmerksamkeit. Zu den bekanntesten ausländischen Besitzern zählte einer der besten Eishockey-Profis seiner Zeit: der Kanadier Maurice 'Rocket' Richard (1921 bis 2000), Teamkapitän der Montreal Canadiens. Als erster Spieler in der Geschichte der National Hockey League (NHL) gelang ihm das Kunststück, in 50 NHL-Spielen 50 Tore zu schießen.

Im März 1961 präsentierte ŠKODA in Genf einen überarbeiteten FELICIA. Neben einem markanteren Kühlergrill fielen vor allem die tropfenförmigen Heckleuchteinheiten ins Auge. Da sich die Vordersitzlehnen jetzt umklappen ließen, bot das Cabriolet sogar die Möglichkeit, liegend im Fahrzeug zu übernachten. Die neue Schalttafel aus dem glasfaserverstärktem Kunststoff Polytex erhielt einen Bezug aus schwarzem Kunstleder, ausstellbare Seitenfenster im GFK-Hardtop verbesserten die Luftzufuhr in den Innenraum. Ein sportliches Merkmal der neuen Generation: Durch die Verlagerung des Schalthebels von der Lenksäule auf den Mitteltunnel konnten FELICIA-Fahrer die Gänge jetzt schneller und präziser wechseln. Dank des hochwertigeren 70-Oktan-Benzins, das in den meisten Ländern inzwischen erhältlich war, stieg die Leistung des 1,1-Liter-Motors um 2 PS.

Im Folgejahr 1962 erschien der leistungsstärkere FELICIA SUPER. Den 1.221 ccm großen Vierzylinder versorgten zwei Fallstromvergaser der tschechoslowakischen Marke Jikov mit Kraftstoff-Luft-Gemisch. Durch diese und weitere technische Optimierungen standen den Kunden



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 13 von 20

jetzt 55 PS (40,5 kW) bei 5.100/min sowie 82 Nm bei 3.000/min zur Verfügung. Mit diesen Leistungsdaten erreichte der FELICIA SUPER, der nur zehn Kilogramm mehr wog als das Basismodell, auf breiteren Reifen der Dimension 5.90-15 eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h.

Die Produktion der beliebten ŠKODA FELICIA-Modellfamilie lief auf den Bändern in Kvasiny parallel zur Fertigung des ebenso erfolgreichen OCTAVIA COMBI. Bis 1964 wurden dort 14.863 Fahrzeuge des FELICIA und des FELICIA SUPER hergestellt, bevor die Ära der ŠKODA Modelle mit offener Karosserie, Zentralrohrrahmen und dem klassischen Heckantriebskonzept mit Frontmotor endete. ŠKODA bereitete sich auf die Fertigung der völlig neu konstruierten Heckmotor-Generation vor, die im gleichen Jahr mit dem Š 1000 MB startete.

Auch heute, 60 Jahre nach seiner Weltpremiere, erfreut sich der ŠKODA FELICIA noch immer großer Beliebtheit. Dies zeigt sich nicht zuletzt am wachsenden Interesse von Oldtimer-Sammlern sowie an steigenden Marktpreisen gut erhaltener Exemplare. Zum anderen spüren FELICIA-Fahrer bei Oldtimer-Veranstaltungen unmittelbar die große Begeisterung, die dieses Modell bei Klassikerfans von Westeuropa bis China weckt.

› **ŠKODA FELICIA-Cabriolet (gebaut 1957 – 1964)**

Pkw mit Heckantrieb; Vierzylinder-Reihenmotor, 1.089 ccm (Bohrung x Hub 68,0 x 75,0 mm); 50 PS; Höchstgeschwindigkeit 125 km/h; Länge x Breite x Höhe 4.065 x 1.600 x 1.380 mm, produzierte Stückzahl: ca. 15.870.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 14 von 20

ŠKODA Laurin & Klement BSC Sportwagen-Rarität von 1908

- › 110 Jahre alter Zweisitzer jetzt wieder im Originalzustand
- › Einzig erhaltenes Exemplar von zwölf gebauten Laurin & Klement BSC
- › Wesentliche mechanische Fahrzeugkomponenten inklusive des Motors sind Originalteile von 1908



2008 feierte der Sportwagen Laurin & Klement vom Typ BSC seinen 110. Geburtstag. Rechtzeitig zu diesem Ehrentag zog er in die Ausstellung des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav ein. Das seltene Fahrzeug wurde zuvor zwei Jahre aufwendig restauriert. Ein Expertenteam hatte anhand von Originalzeichnungen und anderen historischen Quellen den Auslieferungszustand rekonstruiert. Besonders bemerkenswert: Alle wichtigen mechanischen Komponenten des fahrbereiten Einzelstücks sind Originalteile, der Motor trägt die authentische Seriennummer, mit der der Sportwagen 1908 die Werkshallen in Mladá Boleslav verließ.

Andrea Frydlová, Leiterin des ŠKODA Museums, sagt: „Der sportlich konzipierte Laurin & Klement BSC aus dem Jahr 1908 ist das einzige erhaltene Exemplar von insgesamt zwölf hergestellten Fahrzeugen. Nach der umfassenden Überholung von Fahrwerk, Motor, Getriebe und weiteren Baugruppen sowie dem Einbau einer neuen Elektrik erhielt der Laurin & Klement BSC eine Karosserie, die exakt nach den historischen Quellen gefertigt wurde. Der 1.399 ccm große Zweizylinder erwacht wieder zuverlässig nach nur wenigen Umdrehungen der Handkurbel zum



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 15 von 20

Leben. Der Sportwagen zählt jetzt zu den wertvollsten Exponaten des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav.“

Laurin & Klement BSC mit zahlreichen Filmauftritten

Der einzige erhaltene Laurin & Klement BSC, der jetzt im Rahmen der Techno Classica in Essen und sonst im ŠKODA Museum zu besichtigen ist, wurde am 12. Juli 1908 fertiggestellt. Die Motornummer 5635 bestätigt die Originalität des Fahrzeugs. Die rollende Rarität wechselte oftmals ihre Besitzer und erfuhr zahlreiche Modifikationen. So wurde der L&K BSC für den Film ‚Dědeček automobil‘ (Großvater Automobil) von Alfréd Radok, der am 27. März 1957 in die tschechoslowakischen Kinos kam, zum Rennwagen umgebaut. Später wurden die Form der Motorhaube und der Kotflügel sowie viele Details am BSC verändert – auch für weitere Filmauftritte. Alle wesentlichen mechanischen Teile jedoch blieben im Original erhalten und das über all die Jahre stets fahrbereite Fahrzeug zählte zu den Fixsternen der tschechoslowakischen Oldtimerszene.

Im Jahr 2016 fand der einzigartige Laurin & Klement BSC seinen Weg in den Bestand des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav. Hier analysierten Experten zunächst ausführlich den Zustand des Fahrzeugs und recherchierten seine Historie in Archiven. Anschließend begann eine aufwendige zweijährige Restaurierung mit dem Ziel, den BSC wieder in seinen Auslieferungszustand von 1908 zu bringen. Der Laurin & Klement BSC zählt nun zu den wertvollsten Exponaten des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav.

Die Geschichte der BS-Modellfamilie

Nach dem Start der Fahrradproduktion Ende 1895 erweiterte das Unternehmen von Václav Laurin und Václav Klement das Angebot ab 1899 um Motorräder. Nur wenige Jahre später, ab Ende 1905, präsentierten die Unternehmer die Serienversion ihres ersten Automobils: die Laurin & Klement Voiturette A. In den folgenden zwei Jahren entwickelten die jungen Automobilbauer die Modellpalette weiter und setzten mehrere tiefgreifende konstruktive Änderungen um. Die schnell steigende Nachfrage nach den modern konzipierten Fahrzeugen aus Mladá Boleslav mit ihrem schon damals guten Preis-/Leistungsverhältnis ließ die Produktionszahlen in die Höhe steigen – von einigen Dutzend im Jahre 1906 bis auf fast 500 Automobile des Jahrgangs 1908.

Eine wichtige Position nahm in jenen Jahren die Modellreihe BS ein. Im Gegensatz zu den zunächst gebauten Modellen Voiturette Typ A, B und B2 mit Zweizylinder-V-Motoren besaß der BS einen Reihen-Zweizylinder mit 1.399 ccm Hubraum und 10 PS (7,4 kW) Leistung. Weil sich das aufstrebende Unternehmen bereits damals konsequent an den Bedürfnissen der Kunden orientierte, leitete Laurin & Klement von der BS-Familie spezifische Ausführungen für unterschiedliche Kundengruppen wie Ärzte oder Geschäftsleute ab. Die Modellreihe umfasste mindestens sechs verschiedene Radstände von 1.905 bis 2.380 Millimeter und fünf Spurweiten von 1.120 bis 1.300 Millimeter. Auf dieser Basis bot der Hersteller zahlreiche Karosserieausführungen an. Die Bandbreite reichte von Personen-Voiturettes – die französische Bezeichnung für Kleinwagen – über Taxis bis hin zu leichten Nutzfahrzeugen. Zwischen 1908 und 1909 entstanden so 66 L&K-Fahrzeuge der Baureihe BS.

Zu den wertvollsten Versionen zählen zwölf Fahrzeuge in der sportlichen Ausführung BSC. Deren Motorleistung wurde von den serienmäßigen 10 PS (7,4 kW) auf 12 PS (8,8 kW) gesteigert. Der erste BSC rollte am 10. Juni 1908 aus den Werkshallen von Laurin & Klement, der letzte am 20.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 16 von 20

Oktober 1908. Der sportliche Typ BSC wurde sowohl als fahrbereites Chassis angeboten als auch als Komplettfahrzeug mit Karosserie. Das Chassis, für das Kunden individuelle Karosserien nach ihrem Geschmack anfertigen lassen konnten, kostete 5.000 K – so die Abkürzung für Österreichungarische Kronen. Ein Komplettfahrzeug mit offener Zweisitzer-Standardkarosserie war bei L&K für 5.500 K erhältlich.

› **ŠKODA Laurin & Klement BSC (gebaut 1908)**

Reihen-Zweizylinder, 1.399 ccm (Bohrung x Hub 90,0 x 110,0 mm); 12 PS;
Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; produzierte Stückzahl: 12.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 17 von 20

ŠKODA 440 SPARTAK Vorgänger des ersten OCTAVIA

- › Vom Übergangs- zum Erfolgsmodell
- › ŠKODA 440 feiert 1955 seine Premiere
- › Erfolgreicher ŠKODA 440 SPARTAK prägte jahrzehntelang das Gesicht der Marke



In den 50er-Jahren sollte bei ŠKODA erneut ein massentaugliches Fahrzeug für das Volk – wie einst der POPULAR – entwickelt werden, um die Stimmung der Bevölkerung aufzuhellen. Die kommunistische Regierung hatte es eilig und drängte auf ein Übergangsmodell, bis eine Neuentwicklung Marktreife erlangen würde. Daraufhin entstand auf Basis des ŠKODA 1101 der 440. Um Kosten und Zeit zu sparen, wurden rund 80 Prozent der mechanischen Teile vom Vorgänger übernommen.

Der erste Prototyp wurde in Windeseile auf die Räder gestellt: Zum Geburtstag des damaligen tschechoslowakischen Präsidenten Antonin Zapotocky rollte das SPARTAK genannte Vorserienmodell am 19. Dezember 1953 aus den Produktionshallen. Im Januar 1955 feierte der neue Wagen auf dem Brüsseler Automobilsalon seine Weltpremiere und fand sofort große Aufmerksamkeit. Im Oktober des gleichen Jahres begann die Serienfertigung. Dass die Grundform des Wagens für das folgende Jahrzehnt das äußere Erscheinungsbild von ŠKODA prägen würde, ahnte zu diesem Zeitpunkt niemand.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 18 von 20

Ein bis heute klingvoller Name

Wie in der Vorkriegszeit dienten Zahlen zur Modellbezeichnung. Der Vierzylinder leistete 40 PS, woraus sich der Name ŠKODA 440 ergab. Eine zweite Version der Limousine erschien im Juli 1957 mit einem 45 PS starken Motor. Sie wurde folgerichtig als ŠKODA 445 bezeichnet.

Zwei weitere Jahre später stellt der tschechische Automobilbauer die nächste Generation der Mittelklasse vor. Ihr Name? OCTAVIA – ein ebenso hübsches wie zeitgemäßes Fahrzeug. Das achte Nachkriegsmodell von ŠKODA zeichnete sich vor allem durch eine verbesserte Vorderachskonstruktion aus. Die Räder wurden an Dreiecksquerlenkern geführt und die Querblattfedern durch Schraubenfedern ersetzt.

„Die OCTAVIA lebt nach dem Grundsatz: Was einfach zusammengebaut ist, lässt sich auch einfach auswechseln oder reparieren“, lobte das Fachmagazin „auto, motor und sport“ 1959. „Sie ist keine Blenderin. 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 Öl gering ist.“

Insgesamt hat ŠKODA in Mladá Boleslav vom 440 mehr als 75.000 Exemplare gefertigt. 40 Jahre später führt die erste OCTAVIA-Generation neuer Zeitrechnung die Erfolgsgeschichte dieser Typbezeichnung bei ŠKODA fort.

› **ŠKODA 440 SPARTAK (gebaut 1955 – 1959)**

Pkw mit Frontantrieb; Vierzylinder-OHV-Motor, 1.089 ccm (Bohrung x Hub 68,0 x 75,0 mm); 40 PS; Höchstgeschwindigkeit bis 110 km/h; produzierte Stückzahl: ca. 75.400



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 19 von 20

ŠKODA Unternehmenschronik Historie in drei Bänden

- › **Premiere: ŠKODA präsentiert auf der Techno Classica die neue Unternehmenschronik**
- › **Repräsentative Chronik erzählt die einzigartige Historie und Entwicklung von Laurin & Klement und ŠKODA**
- › **3 Bände, 528 Seiten, 705 Abbildungen und drei Sprachversionen: Tschechisch, Englisch und Deutsch**



Am Donnerstag präsentiert ŠKODA im Rahmen einer Pressekonferenz auf der Techno Classica seine neue Unternehmenschronik. Die ‚ŠKODA AUTO Chronik‘ ist das wohl umfassendste Werk über die tschechische Erfolgsmarke. In drei Bänden beschreibt sie auf insgesamt mehr als 500 Seiten die einzigartige Tradition und dynamische Entwicklung eines der ältesten Automobilhersteller der Welt. Die Zeitreise beginnt mit der Gründung des Unternehmens in Mladá Boleslav 1895 und erstreckt sich bis 2018. Das repräsentative Werk ist als tschechische, englische und deutsche Ausgabe erhältlich. Die ‚ŠKODA AUTO Chronik‘ kostet 49 Euro und ist über eine E-Mail an extratouch@skoda-auto.de bestellbar.

„Die ‚ŠKODA AUTO Chronik‘ in drei Bänden ist nicht nur ein umfangreiches Werk über das Unternehmen ŠKODA, sondern auch eine einzigartige Sammlung von Geschichten über die Leidenschaft für Automobile und Technik, welche den Grundstein unseres Erfolgs legte“, sagt Jens Katemann, Leiter der Kommunikation von ŠKODA AUTO, und fügt hinzu: „Die Leser lernen die wichtigsten Modelle aus der 124-jährigen Historie der Marke aus Mladá Boleslav kennen und



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 20 von 20

können sich verzaubern lassen von vielen faszinierenden Geschichten über den tschechischen Erfindergeist, den Wagemut der Marke und die Fähigkeit der Škodianer, selbst aus schweren Krisen gestärkt hervorzugehen.“

Mehr als ein Jahr lang arbeitete ein Expertenteam an der neuen ‚ŠKODA AUTO Chronik‘. Autor Zdeněk Vacek und seine Co-Autoren Lukáš Nachtmann, Michal Velebný und Vítězslav Kodým haben unzählige interessante Storys aus der stolzen Tradition des Unternehmens aufbereitet. Sie schildern den Weg des Erfolgsunternehmens aus Mladá Boleslav von der Gründung durch die Fahrradpioniere Václav Laurin und Václav Klement bis zur laufenden Transformation von ŠKODA AUTO – das Unternehmen wandelt sich vom Automobilhersteller zum Anbieter komplexer Mobilitätsdienste. Eine Sammlung statistischer Daten aus den Jahren 1895 bis 2018 rundet die Fülle an Informationen ab.

Die Reise durch die Unternehmensgeschichte führt entlang wichtiger Meilensteine und Errungenschaften, zu denen neben wegweisenden Modellen und fortschrittlichen technischen Lösungen auch sportliche Erfolge und aufregende Fernreisen gehören. Die drei Bände der ‚ŠKODA AUTO Chronik‘ in einem attraktiven Schuber umfassen insgesamt 528 Seiten. Prägnante, chronologisch angeordnete Texte ergänzen die 705 Bilder, von denen viele erstmals überhaupt veröffentlicht werden.

Der erste Band der Chronik schildert die Entwicklung des Unternehmens zwischen 1895 und 1945 und umfasst damit die gesamte Ära der Marke Laurin & Klement sowie die anschließende Phase nach der Eingliederung in den Pilsener ŠKODA Konzern. Der zweite Band widmet sich der Entwicklung des Unternehmens nach seiner Verstaatlichung und während der Zeit des Sozialismus in den Jahren 1946 bis 1990. Im dritten Band, der die Jahre 1991 bis 2018 nachvollzieht, geht es um den Aufstieg von ŠKODA zu einer weltweit erfolgreichen Marke unter dem Dach des Volkswagen Konzerns.