



Skoda stellt seine historischen Autos neuerdings gern

in ein Regal – zumindest für die auffällige Installation im wiedereröffneten Werksmuseum. Wir haben einen klassischen Octavia zurück auf die Straße geholt und mit dem aktuellen Spross der Modellfamilie ein Treffen der Generationen arrangiert.

Als Umschreibung für Erfolg wird bei Skoda in Mlada Boleslav gern der Begriff Octavia verwendet. Dieses Modell, das für den europäischen Markt im Stammwerk der tschechischen Marke gebaut wird, ist zum Symbol für Aufbruch geworden, zum Zeichen für internationale Anerkennung des einst in der westlichen Welt unterschätzten osteuropäischen Autobauers. Gerade erst ist die dritte Generation der Neuzeit vorgestellt worden.

Als bei Skoda in den Neunzigern ein Name für die erste vollständige Neuentwicklung seit der Aufnahme der Marke in den VW-Konzern gesucht wurde, fand man ihn in der eigenen Historie. Octavia hieß schon eine von 1959 bis 1964 gebaute zweitürige Limousine mit vorn platziertem Motor und Hinterradantrieb, der letzte Typ aus Mlada Boleslav vor der insgesamt 26 Jahre dauernden Heckmotorära. Diese Bezeichnung für das achte Skoda-Modell der Nachkriegszeit leitete sich vom römischen Wort für die Zahl ab.

Seit 1996 fuhr der Octavia dank moderner Konzerntechnik und hohen Qualitätsmaßstäben aus dem Tal veralteter Technik und knapper Entwicklungsbud-

gets zu neuen Zielen. Bis heute behauptet sich der Kompaktwagen auf Golf-Basis als Bestseller der tschechischen Marke. Von den über 3,7 Millionen Autos, die Skoda seit 1996 verkauft hat, stammen 41 Prozent aus der Octavia-Familie. Die Tendenz ist steigend: Bei den Verkäufen des vergangenen Jahres lag die Quote sogar bei 44 Prozent.

BESTMARKEN

Octavia ist der Motivations-Künstler für die Mannschaft aus Mlada Boleslav, der die VW-Konzerntechnik, böhmische Pfliffigkeit und einen Spritzer Tradition zur Erfolgsformel machte: 2012 bestverkauftes Auto in der Heimat, bestes Importauto in Deutschland – insgesamt verkaufte Skoda weltweit 409.000 Octavia allein im vergangenen Jahr. Zum Vergleich: Vom Urmodell des Octavia setzte der Hersteller in fünf Jahren insgesamt 365.379 Exemplare ab. Darin sind die rund 54.000 Combi-Exemplare eingerechnet, die mangels Nachfolger in der Heckmotor-Baureihe sieben Jahre länger als die Limousine bis 1971 im Programm blieben.

Natürlich ist der neue Octavia noch besser, schon die Limousine bietet jetzt



maximal 1580 Liter Ladevolumen und wirkt mit dem glatten, sauberen Design noch gereifter. Besonders der 150 PS starke Common-Rail-Turbodiesel in Verbindung mit dem DSG-Getriebe macht den neuen Skoda zum perfekten Langstreckenauto. Der gegenüber dem Vorgänger um fast zehn Zentimeter gewachsene Radstand sorgt zusammen mit dem weiter verbesserten Fahrwerk für eine gute Straßenlage. Neben dem 1,81 Meter breiten Neuwagen wirkt der genau 50 Jahre alte, rote Ur-Octavia mit seinen 1,60 Meter Breite wie ein Mobil aus einer längst vergessenen Galaxie.

CHARME DER FÜNFZIGER

Beim Octavia alter Prägung hat das Wort Einstieg noch seine eigentliche Bedeutung, weil der Aufbau durch die auf einen Zentralrohrrahmen gesetzte Stahlkarosserie recht hoch liegt. Der Sitz umschmeichelt den Fahrer mit dem Charme von Cocktailsesseln der Fünfziger, der kernige Vierzylinder spielt die Musik der späten Dreißiger, und die vier Gänge werden per Lenkradschaltung eingelegt. Passive Sicherheit war im Innenraum ebenso wenig vorgesehen wie ein Radio.

TECHNISCHE DATEN UND FAKTEN

Typ 7083 Zweitürige Limousine auf Basis des Typs 440 mit neuer Vorderachse, Preis: 5060 Mark (1959)

KAROSSERIE: L x B x H: 4065 x 1600 x 1430 mm, Radstand 2400 mm, Leergew.: 905 kg (vollgetankt), Kofferraumvol.: k.A.

MOTOREN: 1,1-Liter (40 bis 50 PS), 1,2-Liter (45 bis 55 PS), nur Vierzylinder-Benzinmotoren mit Vergaser

ABSATZZAHLEN: 365 379 Exemplare insgesamt, Export nach Deutschland: k.A. (Importe über einzelne Händler)

Typ 63 Viertüriges Kompaktmodell auf modularem Querbaukasten von Volkswagen als Limousine und Combi, ab 15990 Euro

KAROSSERIE: L x B x H: 4659 x 1814 x 1460 mm, Radstand 2667 mm, Leergew. ab 1225 kg, Kofferraumvol.: 590 bis 1740 Liter

MOTOREN: Vier Benziner (86 bis 180 PS) sowie zwei Turbodiesel (105 und 150 PS), Schaltgetriebe oder DSG

ABSATZZAHLEN: Seit 1996 wurden über 3,7 Millionen Octavia gebaut, davon in Deutschland bis 2012 zugelassen: 649 866

Selbst die schlichte Heizung, welche die warme Luft über zwei per Hand zu öffnende Klappen über dem Mittelunnel verteilte, kostete hierzulande 150 Mark Aufpreis. Die Innenraumgestaltung missfiel schon Dieter Korp beim Octavia-Test für auto motor und sport im Mai 1959: „Man hat nicht viel Geschick darin entwickelt, solide Verarbeitung auch geschmackvoll erscheinen zu lassen.“ Insgesamt aber erntete der Skoda viel Lob in einem Tenor, der auch auf heutige Modelle der Marke passen würde: „Für einen günstigen Anschaffungspreis wird ein zweckmäßig ausgestatteter, geräumiger Wagen geboten.“

Vergleichsweise bescheidene 8,4 Liter Benzin pro 100 Kilometer gönnte sich das 1,2-Liter-Maschinchen damals und machen den ursprünglichen Octavia zum würdigen Stammvater jener Modellfamilie, die Skoda auch in Zukunft als Schrittmacher für den internationalen Erfolg dienen soll. Der Grundstein des Octavia-Denkmal ist eigentlich viel zu wertvoll, um ihn einfach nur ins Regal zu stellen.

Text: Dirk Johae
Fotos: Arturo Rivas

