

Eine Vergangenheit muss man haben!

Die Werbefachwelt hat es längst erkannt: Um einem Markenprodukt zum fundierten Image zu verhelfen, müssen seine mutvolle Entstehungsgeschichte und seine rühmliche Vergangenheit in die Publikums-wahrnehmung hineinge-tragen werden. Dies tut jetzt auch Skoda.

ROGER GLOOR

Die drei grossen Premiummar-ken Deutschlands haben man-ches gemeinsam: Eine ähnliche Modellstruktur, wenn auch mit Abweichungen, einen prestigeg-prägten Drang zu möglichst ho-hen PS-Zahlen und einen Hang zur Nostalgie. Dieser äussert sich in der Betonung glanzvoller Ge-schichtsepochen und berühmter Modelle aus der Vergangenheit und zwar sowohl bei Mercedes-Benz wie bei BMW und bei Audi. Mercedes-Benz hatte als erste Marke den werbemässigen Wert einer rühmlichen Geschichte er-kannt. Schliesslich kann dieser Herstel-ler bis zu den Wurzeln einer kommerzi-ellen Automobilpro-dukation zurückblen-den, zu Karl Benz und Gottlieb Daim-ler, die schon 1886 motorisiert auf die Strasse gegangen wa-ren. Auch bei den Engländern, den «Er-fündern» des heute so populären Oldtimerwesens, hat-ten geschichtliche Rückblicke stets

bilproduktion. Allerdings hies-sen die 1905 entstandenen ersten Autos aus Mlada Boleslav, das damals noch Jungbunzlau hiess und zur österreichischen Donaumonar-chie gehörte, Laurin & Klement (vgl. «Stichwort»). Die beiden Jungunternehmer dieser Namen hatten schon 1895 eine Werkstatt für die Reparatur und den Bau von Fahrrädern (aus englischen Teilen) gegründet. 1899 konstru-ierten sie ihr erstes Motorrad, auf das sechs Jahre später der erste Motorwagen folgte.

Wenn nun aber die Skoda-Führung mit Berufung auf das Jahr 1895 behauptet, dass ihr Unternehmen nach DaimlerChrysler und Peugeot das drittälte-ste der Branche sei, so ist dies doch ein wenig vermessen. Denn etli-che weitere Automar-ken waren ebenfalls aus der Zweiradher-stellung hervorgegan-gen, so beispielsweise Opel; die ersten Fahr-räder dieser Marke waren schon 1886 ge-baut worden, und 1898 entstand der erste Onel-Patentmotorwa-

STICHWORT

Laurin & Klement

Václav (Wenzl) Klement (Buchhändler) und Václav Laurin (Mechaniker) gründeten 1895 die Firma. Man kennt ihre Namen heute noch, weil aktuell die Skoda-Topmodelle nach ihnen benannt werden.



Blick ins modern gestaltete Skoda-Museum in Mlada Boleslav; vorne ein Skoda Rapid Typ 901 von 1937 als Sportcabriolet (1386 cm³, 31 PS); dahinter der Popular Coupé Sport «Maladholas» mit Stromlinienheck (gleicher Jahrgang, 995 cm³, 27 PS).



eine grosse Rolle gespielt. Heute betreiben die drei deut-schen Premiummarken wohl-dortete «museale Abteilungen», die sich intensiv um das geschichtli-che Erbe ihres Unternehmens kümmern, Werksammlungen be-treuen, Oldtimerbesitzern zur Hand gehen und die überdies den Werbewert der Vergangenheit zu nutzen wissen. Auch die französi-schen und die italienischen Traditions-marken haben inzwischen die Bedeutung und den Nutzen wohlgepflegter Geschichte er-kannt.

Skoda weckt Erinnerungen

Da müssen Marken ohne lan-ge Geschichte das Nachsehen ha-ben. So etwa Seat, ein aus Fiat-Li-zenzen hervorgegangenes Fabri-kat, oder all die asiatischen Mar-ken, die teils erst in der Nach-kriegszeit auf eigene Konstruk-tionen umstellten. Mit Skoda er-innert sich nun aber ein Herstel-ler an eine Vergangenheit, die reich an Höhepunkten war und auch den an der Autogeschichte Interessierten manche Überraschungen tiefert.

Wie in AR 32/05 berichtet, fei-erte Skoda 2005 das hundert-jährige Bestehen seiner Automo-

gen System Lutzmann. Henry Ford andererseits hatte sein erstes Auto bereits 1896 gebaut. Und in beiden Fällen blieben die Namen von Marke, Ort und Land unver-ändert.

Skoda basiert seine Geschich-te auf den Standort Jungbunzlau bzw. Mlada Boleslav. Doch Emil Skoda (1938–1900) hatte sein Unternehmen in Pilsen schon 1869 gegründet. Es spezialisierte sich auf den Maschinenbau und stellte in den Zwanzigerjahren zudem Lokomotiven und dampf-getriebene Nutzfahrzeuge her. Eie-nen Höhepunkt verkörperten die in reduzierter Anzahl unter fran-zösischer Lizenz gebauten Luxuslimousinen und -cabrios Skoda-Hispano-Suiza.

Da die Lage für Laurin & Klement nach dem Ersten Weltkrieg alles andere als glänzend war, kam das Unternehmen im Jahre 1925 unter die Fittiche von Skoda. Da-mit ergab sich schrittweise auch der Markenwechsel. Zur gleichen Epoche waren übrigens auch die Marken Mercedes und Benz zu-sammengeschlossen worden. Im Jahre 1930 erfolgte die Auf-teilung in Skoda Auto (Tochterge-sellschaft) und Skoda Pilsen (Schwerindustrie).



Arbeit am Motor eines Skoda Rapid 418 von 1937. Die Modellbezeich-nungen wiesen zu jener Zeit auf die Zylinder- und die PS-Zahlen hin (4 Zyl., 18 PS).



In der Museum-eigenen Restaurationswerkstatt sind fünf Spezialisten beschäftigt (nur die Holz-arbeiten werden auswärts vergeben). Für eine Totalrestauration werden bis zu 8000 Arbeitsstunden auf-ge-wendet. Im Bild ein Laurin & Klement Typ 115 von 1925, von dem nur noch Fragmente erhalten waren.



Neben kleineren Modellen baute Skoda bis 1949 auch mächtige Oberklassewagen, die meist im üppigen US-Stil gehalten waren (teils sogar mit 4-L-V8). Hier in der Oldtimer-Lagerhalle ein Modell Superb OHV von 1940, als Cabrioletlimousine karosiert von Uhlik (6 Zyl., 3137 cm³, 85 PS).



Stark an den Skoda-Konkurrenten Tatra erinnert der in zwei Exemplaren gebaute Prototyp 935 aus dem Jahre 1935: Zentralrohrrahmen (auch als Benzintank genutzt), Pendelachsen, Motor vor der Hinterachse (Boxer, OHV, 1995 cm³, 55 PS), elektromagnetisches Cotal-Vorwählgetriebe.

«The sleeping beauties»

In Mlada Boleslav, gut 60 km nordöstlich von Prag, wo auch das Skoda-Hauptwerk liegt, zeugt heute ein modernes Museum von den Laurin & Klement und Skoda der Vergangenheit. Zum Anlass des 100-Jahr-Jubiläums wurde zusätzliche ein Saal eingerichtet, in dem unter dem Titel «Sleeping beauties» (engl. = schlafende Schönheiten) gut ein Dutzend noch nicht restaurierte L & K und Skoda sowie zahlreiche Motoren und weiteres Anschauungsmate-rial zu bewundern sind.

Diese Zusatzschau macht das Werkmuseum nun erst recht be-suchenswert. Denn in diesem Saal stehen Fahrzeuge und Proto-typen, deren Konstruktion und Design in besonderem Mass von der Kreativität böhmischer Auto-bauer zeugt. Bei einem Besuch dürfen wir auch Einblick in die weiteren Oldtimer-Werkbestän-de nehmen, einem Sammelsturi-um automobilier Ruinen, die auf ihre Auferstehung warten.

Die werkeigene Restaura-tionswerkstätte dürfen da noch auf Jahrzehnte ausgebuht blei-ben. Dass Skoda alle Vorausset-zungen für hundertprozentig ori-ginalgemässe Erneuerungsarbei-ten besitzt, bewies ein Blick ins Archiv. Hier lagern in langen Re-galen Dokumente zu allen Mo-dellen der Vergangenheit, und mit einem Griff in die extrabrei-ten Metallschubladen lassen sich sogar die Baupläne frühesten Laurin & Klement-Modelle auf den Tisch zaubern. So lässt sich Mar-kengeschichte wirklich wahr-und greifbar erleben.



Ein Militär- und ein Polizeifahrzeug aus der Nachkriegszeit: links der Skoda 1101 P (Abwandlung von einem Personwagen, 1946–1949, 1089 cm³, 32 PS); rechts der Prototyp Skoda 973 (1952–1956, 1491 cm³, 52 PS, 4x4; dieser Wagen erdachte als Filmauto «Afabeta»; Bekanntheit)



Skoda schuf auch aerodynamisch angehauchte kleinere Modelle; links der Popular Special mit glatten Ponton-Seitenflächen (1936, 995 cm³, 22 PS); rechts ein neuerer Popular OHV (1938, 995 cm³, 27 PS)