

DER VOLKS-SPORTLER

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: SKODA

Er sollte das tschechoslowakische Volk motorisieren, aber die Politik verwehrte dem Skoda 440 «Spartak» eine grosse Karriere – sehr schade, wie die Ausfahrt in einer Rallye-Version aus dem Skoda-Museum zeigt.

96





Der Skoda 440 Spartak ist 1955 eine komplette Neuentwicklung mit Stahlchassis und -karosserie sowie elegantem, sportlichem Design. Die Nachfrage ist gross, die Produktionskapazitäten vorhanden, aber das Angebot zu gering. Denn seit 1948 herrscht in der damaligen Tschechoslowakei der Kommunismus mit allen Nachteilen des Systems und ganz ohne den Segen eines Marshall-Plans.

Michael Velebny, Direktor des Skoda Museums, bringt es auf den Punkt: «Keine Reifen, kein Sprit, keine Autos. Wer etwas wollte, brauchte harte Währung wie D-Mark, Schweizer Franken oder US-Dollar.» Der Bürger, für den der «Volkswagen» eigentlich entwickelt wird, bekommt ihn nur in der Zeitung zu sehen. Bezeichnenderweise findet die Weltpremiere am Salon Brüssel 1955 statt – noch unter dem Namen «Orlik». Die Prototypen heissen «Spartak». Ende 1955 stellt man fest, dass der Name bereits einer Motorradmarke gehört. Ergo muss die Vorkriegstradition wieder her, die Modelle nach Anzahl Zylinder und Leistung benennt. Der Neuling wird so offiziell zum Skoda 440, aber der sehnstüchtig nach einem eigenen Auto dürstende Volksmund spricht weiterhin nur vom Spartak.

97

**»» Der Bürger
kam auf die
Warteliste, denn der
Export ging vor.**

Nur mit Behördengenehmigung
Zur Devisenbeschaffung kurbelt die Exportgesellschaft Motokov den Verkauf nach England, Deutschland oder auch der Schweiz an, für die tschechoslowakischen Kunden gibt es ein Wartesystem. Es reicht nicht, das Geld zu haben – viele haben ja Vermögen angespart, weil sie es für nichts ausgeben können. Man benötigt eine Zusage von den Behörden, und die bekommt natürlich nur der brave und unauffällige Bürger, der zudem Mitglied in der kommunistischen Partei ist. Diverse Abteilungen müssen ihren Stempel unter das Bestellformular setzen, bevor man auf eine Warteliste kommt. Man wartet in den 1950er-Jahren

Der Spartak war optisch und technisch absolut konkurrenzfähig.



98

«nur» etwa zwei bis drei Jahre auf sein Auto, in den 1960er-Jahren wachsen die Wartezeiten auf fünf bis sieben Jahre an.

Internationaler Standard

Der Skoda 440 ist ein geräumiger, über vier Meter langer Fünfsitzer, der damals optisch und technisch mit der internationalen Konkurrenz absolut mithalten kann. Weil Laurin & Klement und später Skoda seit 1905 Autos baut, ist das Ingenieurwissen enorm. Die

Tschechoslowakei hat trotz starrer Fünfjahrespläne die modernsten Fahrzeuge des Ostblocks. Viele Mitarbeiter fühlen sich dem Unternehmen verpflichtet, weil schon ihre Väter und Grossväter dort arbeiteten. Autobau hat Tradition, während er in anderen Ostblock-Ländern per Dekret und unter Nutzung ausländischer Lizenzen verordnet wird.

Der längs montierte 1,1-Liter-Vierzylinder ist wassergekühlt, ein teilsynchronisiertes Vier-

ganggetriebe gibt die 40 PS an die Hinterräder ab, später werden es etwas mehr. Konkurrenzfähig bleibt die Baureihe dank ständiger Modellpflege und Weiterentwicklung: 1959 in den Octavia, 1961 in den Octavia Kombi und 1957 ins hübsche 450 Cabriolet, welches anschliessend den Namen Felicia bekommt und von jungen, systemtreuen Leuten gekauft wird. Aber auch die Cabrios werden grösstenteils exportiert. Es gibt sogar Pläne, den Felicia

in die USA zu exportieren: Miss America ist Markenbotschafterin und räkelt sich auf dem Kotflügel des Felicia.

Gebremste Entwicklung

Doch bald nimmt die Dynamik spürbar ab. Der Nachfolger 1000 MB mit Heckmotor kommt erst 1964 und wird zu 105 und 120 weiterentwickelt. Der von Giugiaro entworfene Nachfolger bleibt 1972 gar im Prototypenstadium stecken. Erst 1987 gibt es mit



Für vier bis fünf: Das Platzangebot im Fond ist für damalige Ansprüche recht ordentlich.



Für alle Fälle: zwei Ersatzräder und Raum für Werkzeug im Ladeabteil des Rallye-Spartak.



Schlicht: Anzeigen und Lämpchen hinter dem Lenkrad. Die Funktion der unbeschrifteten Schalter lernt man rasch.

dem von Bertone gestylten vorderradgetriebenen Favorit wieder ein halbwegs konkurrenzfähiges Modell. 1990 folgten die Privatisierung der Industrie und die Übernahme durch VW.

Rollendes Museumsstück

Unser Spartak läuft 1957 von den Bändern in Mladá Boleslav und wird von einer Frau im Alltag genutzt. 2015 kauft ihn das Museum als ziemlich verbrauchten Oldie. Weil sich bereits ein Ori-

ginal im Museumsfundus befindet, baut man den Neuzugang gemäss Rallye-Spezifikationen und historischen Fotos des Jahres 1957 – notabene ohne Überrollkäfig – neu auf und nutzt ihn seither für Oldtimer-Rallies.

Spartaks nahmen einst an der Rallye Monte Carlo, der holländischen Tulpenrallye oder der Redex Around Australia mit einigem Erfolg teil. Und weil nicht unbedingt Höchstleistung, sondern Zuverlässigkeit die Hauptrolle spiel-

te, war der Motor kaum getunt, einen speziellen Zylinderkopf oder Ähnliches gab es nicht. Eine etwas höhere Kompression und grössere Düsen brachten etwa zehn Mehr-PS. Die hintere Pendelachse wurde so eingestellt, dass sie mit zwei Personen und wenig Zuladung die bestmögliche Strassenlage aufwies. Beim Serienauto war der Radsturz ein Kompromiss für jede Besetzung und Beladung.

Die Strassenlage ist denn auch so vertrauenserweckend, dass ich

nach etwas Eingewöhnung am liebsten gleich in die Schweiz weiterfahren würde. Die Federung mit jeweils einer quer liegenden Blattfeder vorn und hinten ist recht schluck-, der Motor sehr drehfreudig, allerdings mit den für den Jahrgang 1957 angegebenen 42,5 PS nicht unbedingt impulsiv – und auch nicht gerade leise. Der Lärm ist allerdings mehr auf die fehlende Dämmung der Karosserie denn auf einen lauten Motorlauf zurückzuführen.



Die Strassenlage ist so vertrauenserweckend, dass ich gleich in die Schweiz weiterfahren möchte.



Bewährt und anspruchslos: Der Vierzylinder ist frei von jeglicher Extravaganz – und von Allüren.

Vorn sitzt es sich sehr bequem – selbst ganz ohne Seitenführung der Sitze. Die Bedienung ist denkbar einfach. Nur die Betätigung der Schalterstellung für Stand- und Abblendlicht sowie die drei Zusatzscheinwerfer muss ich mir vor den grossen Fenstern des Museums, die als Spiegel dienen, erarbeiten. Tripmaster und am Innenhimmel montierte Leseleuchte sowie der auf der Lenksäule sitzende Tourenzähler sind das einzige Rallye-Zubehör. Zum Heizen öffnet man zwei Klappen unter dem Armaturenbrett, und schon entströmt warme Luft.

Wirklich sehr ungewohnt ist nur die Seilzuglenkung. In der Mittellage ist sie zwar extrem leichtgängig, aber auch sehr schwammig. Je weiter man lenkt, desto mehr verhärtet sie. Will man nach der Kurve wieder geradeaus

steuern, muss das Lenkrad richtiggehend in die Mittellage zurückgefahren werden. Hat man sich an diese Eigenheiten gewöhnt, fährt sich der 440 sicher und schnell. Auf der Landstrasse pendelt der Tacho zwischen 80 und 100 km/h. Die Gänge lassen sich sauber und geräuschlos schalten, die hydraulisch betätigten Trommelbremsen verzögern ganz passabel, denn wir bewegen inklusive Fahrer nur rund eine Tonne.

Der Fond bietet für die 1950er-Jahre auch Erwachsenen genug Platz. Dass das Raumgefühl an den Käfer erinnert, ist kein Zufall, denn der Radstand ist mit 2,4 Metern identisch mit dem des VWs.

Heute sehr selten

Der von Macchi in Luzern importierte Skoda 440 kostete 1957 in der Schweiz als Grundmodell

6850, als De Luxe 7250 Franken. Zum Vergleich: Den VW Standard-Käfer gab es ab 5555, den Opel Rekord ab 6990 Franken. Ein Schnäppchen war der Spartak also nicht, und ein «Kommunisten-Auto» wollten auch nur wenige Eidgenossen fahren. Heute würde ein 440 rund 7000 Franken kosten, in seinem Heimatland ist er rund doppelt so viel wert. Allerdings werden so gut wie keine Spartaks angeboten. Man wird eher bei den moderneren Octavia oder Felicia landen, die genauso viel Spass bieten. ■

Skoda 440 «Spartak» (1957) R4-Benziner, 1089 cm³, 32 kW/42,5 PS, 71 Nm bei 3200/min, 4-Gang manuell, Hinterrad • ca. 10 l/100 km, 0–100 km/h k. A., Spitze 115 km/h • L/B/H: 4065/1590/1430 mm, Leergewicht: 930 kg, Ladevolumen: 300 l • Preis 1957 ab 6850 Franken; Wert 2019 ca. 7000–14000 Franken (Zustand 2).

TERMIKALENDER

02.03.2019: Oldtimer- und Teilemarkt, Brunegg



Bis 21. April 2019
23. Sonderausstellung «BMW», Pantheon Basel, Muttenz
www.pantheonbasel.ch

Bis 22. April 2019
Ausstellung GP Suisse 1934–54, Historisches Museum, Bern
www.bhm.ch

Bis Mitte 2019
«Italo Design» Verkehrshaus, Luzern
www.verkehrshaus.ch

02.03.2019
Oldtimer- und Teilemarkt, Brunegg
www.nicanautm.ch

07.–17.03.2019
89. Automobilsalon, Genf
www.gims.swiss

16./17.03.2019
Seegeförne, Konstanz (D)
www.oldtimerland-bodensee.eu

23./24.03.2019
Oldtimer- und Teilemarkt, Fribourg
www.oldtimer-teilemarkt.ch

28.03.2019
3. Oldies-But-Goldies, Döttingen
www.bott-schweiz.ch

30.03.2019
Classic Car Auction, Toffen
www.oldtimergalerie.ch

06.04.2019
Auto & Töff @ 10W40, Füllinsdorf
www.10w40.ch

14.04.2019
Rallye-Kurs, Mülligen
www.rallye-yors.ch

14.04.2019
13. Busoldtimer-Linientag, Bauma
www.hnf.ch

27./28.04.2019
Historic Vehicle Days, Diverse Termine in der ganzen Schweiz
www.shvf.ch

27./28.04.2019
50's Rocket Show & Market, Zofingen
www.50srocket.ch

28.04.2019
ACS Oldtimer-Treffen, Frauenfeld
www.acs.ch

28.04.2019
Rädli-Träff Landihalle, Uster
www.oldtimermesse.ch

28.04.2019
Oldtimer-Treffen, Bleienbach
www.flügerli.ch

04./05.05.2019
Young Raiders Challenge, Safenwil
www.raid.ch

Monte Carlo 1956:
Zuverlässigkeit ist wichtiger als Leistung.

