

# **mot**

Ist der Skoda  
ein gutes Auto?



MMER

**6**

AHRGANG

ONI 1001

15 DM 1.20

E 5939 E

**TEST: NEUER NSU/FIAT NECKAR**

**TEST: MOTOBİ-ROLLER**

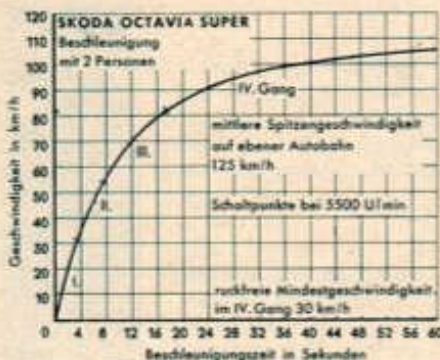




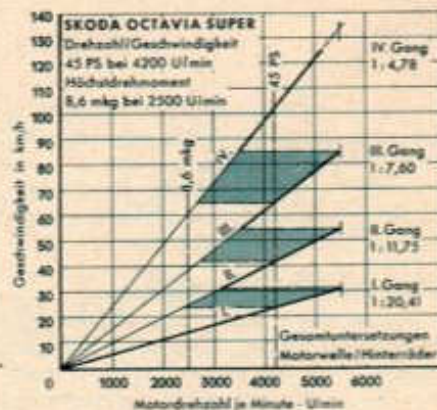
mot prüft

# SKODA OCTAVIA SUPER

Modell 1961



Beschleunigungskurve: 17,5 Sekunden von 0 bis 80 km/h, 39 Sekunden von 0-100 km/h, 125 km/h Spitze. Unten heraus durch die Getriebestufung bessere Werte als beim etwa gleichstarken Fiat 1100, oben schlechtere. Die Octavia mit 1,1 Liter und 40 PS erreicht nahezu die gleichen Werte, Octavia TS und Felicia mit 1,1 Liter und 50 PS sind etwa 5 km/h schneller.



Das Verhältnis von Geschwindigkeit und Drehzahl in den vier Gängen zeigt, daß die unteren drei Gänge vor allem auf Bergsteigefähigkeit angelegt wurden; in diesen Gängen ist der Wagen sehr stark, aber nicht schnell. Darüber liegt ein knapp untergesetzter vierter Gang, der geringe Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten erzielen soll; ein Spargang.

# Ist der SKODA ein gutes Auto?

Kein Tester testet gern ein Auto aus dem Osten. Das hat nichts mit Politik zu tun, sondern wirklich nur mit Technik: man kann ein Auto aus dem Osten, das bei uns verkauft wird, nur an hiesigen Konkurrenten messen. Dabei müssen Autos aus dem Osten zwangsläufig ganz anderen Maßstäben begegnen als im eigenen Land, denn dort gibt es diese Konkurrenten nicht, und was gebaut wird, verkauft sich ganz von selbst. Dadurch ist man im Osten zwar nicht zu dem oft hektischen Weiterentwickeln gezwungen wie bei uns, andererseits aber sind dadurch die Autos aus dem Osten wohl nicht „schlechter“ als unsere, aber sie sind im Entwicklungsstand zurück, weniger kultiviert, viel grober in der Verarbeitung und auf schlechtere Straßen

und viel engere Geschwindigkeitsbegrenzungen abgestimmt als bei uns. Wenn diese Autos nun zu uns in den Westen exportiert werden, müßten sie sich von Rechts wegen dem hier herrschenden Standard anpassen oder aber sie werden immer Autos zweiter Klasse bleiben. Sie passen sich erfahrungsgemäß nicht an, und deshalb sind sie Autos zweiter Klasse.

Da ist es nun für einen Tester wirklich schwer, sich mit einem solchen Auto auseinanderzusetzen, denn er weiß, daß die geringen Exporte und die Planwirtschaft eine Anpassung an unseren Standard von vornherein verhindern, so daß man sich Anregungen gleich sparen kann. Auch ist es illusorisch, zum Bei-

**Die Octavia-Reihe:**

- Octavia, 1089 ccm, 40 PS: 4715.- DM
- Octavia Super, 1221 ccm, 45 PS, 4920.- DM
- Octavia TS, 1089 ccm, 50 PS (zwei Vergaser) 5545.- DM

**Dazu das Cabriolet**

- Felicia-Sport, Motor wie TS, 6690.- DM
- Hardtop zu Felicia 750.- DM

Ausführliche Übersicht über Einzelheiten brachten wir in Heft 2/61.





spiel einem Skoda eine für uns wenig geeignete Getriebestufung vorzuwerfen, wenn man weiß, daß sie für die Berge und die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Tschechoslowakei genau richtig ist. Und wenn ein Skoda rau und lastwagenmäßig ist, so ist eine Kritik daran nicht sinnvoll, weil ein Personenwagen ja dortzulande ein Nutzfahrzeug ist, während wir längst über das reine Gebrauchsfahrzeug hinweg höhere Ansprüche an Verfeinerung und Funktionsschliff geltend machen, die den Ansprüchen unserer Welt entsprechen.

Wir als Tester können unsere Maßstäbe nicht einem Skoda zuliebe ändern, wir haben aber durch Jahre mit seiner Entwicklung in praktischer Erprobung Kontakt gehalten. Vor etwa einem Vierteljahr berichteten wir zusammenfassend über die bisherigen Skoda-Typen. Kurz danach kam die Modellreihe 1961, und wir nahmen uns also einen Octavia Super vor, weil man uns sagte, das sei nun ein feines Auto. Als Vergleich zum Neckar-Test in diesem Heft bringen wir oben Kurvenblätter. Sie zeigen, daß der Skoda rein technisch ein vollwertiges Automobil mit einer Leistung ist, die unseren Maßstäben voll gerecht wird. Auch ergibt ein Aufzählen der Ausstattung und der technischen Daten im Verhältnis zu den fabelhaft niedrigen Preisen, daß man nicht einmal bei einem VW so viel Auto fürs Geld bekommt wie bei einem Skoda. Auch sind Verarbeitungsqualität und Material einschränkungslos gut zu nennen, die voraussichtliche Haltbarkeit eines Skoda unter harter Beanspruchung wird eher über als unter vergleichbaren westlichen Wagen liegen. Und dennoch wird unsereins mit diesem Wagen nicht froh, weil er einfach zu hart gefedert, zu derb in der Bedienung, zu primitiv in der Gestaltung von Einzelheiten ist. Die Qualität allein macht es einfach nicht mehr; wenn allenthalben enge Hosen getragen werden, kommt man sich in einer weiten Hose irgendwie dumm vor, auch wenn sie aus bestem Stoff ist. Er ist ein Auto zweiter Klasse, ohne daß er etwas dafür kann. Man kann ihn mögen, er kann sehr nützlich sein, aber nichts an ihm spricht dafür, gerade ihn und keines unserer Autos zu wählen. Jedoch spricht eine ganze Menge gegen ihn: ein mageres Kundendienstnetz mit fast ausnahmslos zweitklassigen Werkstätten, oft schwieriger Wiederverkauf im Zusammenhang mit seinem geringen Geltungswert, und irgendwie ein Mangel an Charme. Sogar das elegantere Cabriolet Felicia ist nicht recht attraktiv. Wir mögen es eigentlich gern, wie überhaupt den Skoda; es ist etwas Redliches an diesen Wagen und sie sind auch „gut“, keine Blender und keine Zivilisationspflänzchen. Aber „gut“ ist nicht alles, und ein paar hundert Mark Ersparnis gegenüber einem 12M beim Kauf spielen für die Jahre des Besitzes und die Probleme des Wiederverkaufs keine Rolle.

Das alles zu sagen, ist uns schmerzlich, denn wir wissen, daß in der CSSR ganz hervorragende Automobilbauer sitzen, die für ihr großes Projekt arbeiten: den 1000er Heckmotor-Skoda, der ab 1963/64 mit täglich 1000 Stück aus funkelneuen Fabriken in seinem Heimatland und in Österreich (Export-Montage) vom Band laufen wird – zweitürig, viertürig, Kombi, Cabrio vorgesehen. Bis dahin soll die Octavia reichen ... PS

## KLIPPSCHULE II

# Keine Angst vor der Elektri

Leider müssen wir unsere heutige Fortsetzung nochmals mit etwas Theorie beginnen:

### Das Ohmsche Gesetz

Hoffentlich hat jeder Leser inzwischen verstanden, daß ein elektrischer Strom (gleichgültig, wie und wo die als Voraussetzung dafür erforderliche Spannung erzeugt wird) nur fließen kann, wenn zwischen den Polen der Stromquelle eine Spannungsdifferenz besteht. Und tatsächlich lassen sich nun die Zusammenhänge zwischen Spannung und Strom durch einen Vergleich mit fließendem Wasser recht schön verdeutlichen:

Auch ein Wasserstrom kann nämlich in einem Leitungsrohr nur fließen, wenn zwischen dem Anfang und dem Ende des Rohres (des Leiters!) eine Spannung besteht, wenn also das Wasser (die Elektronen!) „unter Druck gesetzt“ werden. Je höher der Druck (bei Elektrizität die Spannung), desto mehr Wasser wird durch das Rohr, desto mehr Elektronen werden durch den Leiter fließen. Abhängig wird dieser Fluß allerdings auch noch davon sein, welchen Widerstand die Leitung dem Wasser bzw. den Elektronen entgegensetzt – ob es also ein sehr weites Rohr (ein sehr dicker Draht) oder ein dünnes Rohr (ein dünner Draht) ist – oder ob das Rohr etwa durch rauhe Innenwandungen dem Fluß des Wassers ebenso einen größeren Widerstand entgegensetzt, wie das beim elektrischen Strom ein Draht mit geringerer elektrischer Leitfähigkeit tun würde. Je größer der Widerstand, desto höher muß der Druck (die Spannung) sein, um den gleichen Strom fließen zu lassen – beim Wasser wie bei der Elektrizität.

Für die Elektrizität hat nun diese Zusammenhänge zwischen Spannung, Strom und Widerstand einst ein kluger Mann, nämlich Herr Ohm, im „Ohmschen Gesetz“ niedergelegt. Die Grundformel dafür lautet:

Spannung = Strommenge × Widerstand  
oder umgestellt:

$$\text{Strommenge} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}}$$

oder nochmals umgestellt:

$$\text{Widerstand} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Strommenge}}$$

Kennt man zwei der voneinander abhängigen Werte, so kann man mit Hilfe dieser Formeln den dritten ermitteln.

Aber keine Angst: unsere (notwendige!) Theorie-Vorlesung artet nun nicht etwa auch noch in eine Sammlung von Formeln aus! Nur – das Ohmsche Gesetz ist auch für die Praxis der Kraftfahrzeugelektrik so wichtig, daß es hier wenigstens erwähnt werden mußte.

Und das wußten Sie doch schon, daß man für die auch im Ohmschen Gesetz verankerten Werte Maßeinheiten eingeführt hat und allgemein benutzt – daß man also die Spannung in Volt (V), die Strommenge in Ampere und den Widerstand in Ohm ( $\Omega$ ) mißt?

So – das soll also das Wesentlichste der Theorie gewesen sein; nach Möglichkeit kommt nun nur noch pure Praxis!

### Woraus setzt sich die Elektroanlage zusammen?

Wenn man sich ganz systematisch einen Überblick darüber verschaffen will, was denn nun

eigentlich an „lebensnotwendigen“ bzw. Aggregaten zur Elektroanlage Kraftfahrzeugs gehört (denn diese ist ja erste Voraussetzung dafür, daß einer Störung mit einiger Erfolgsaussicht hin langen kann, wo die Fehlerursachen ist), dann sollte man immer einfach und simplen, aber durchaus zutreffenden auszugehen, daß es nur zwei für Funktionssicherheit des Fahrzeugs lebensnotwendige Komplexe in der Elektroanlage gibt: die Stromquelle und der Verbraucher.

Verbraucher sind Anlasser, Signal, Fahrtrichtungsanzeiger, Wischer, Beleuchtung und dazu eine ganze Anzahl anderer, aber nicht eben lebensnotwendiger Zubehöraggregate, wie etwa Zündkerzen, Radio, Innenventilator und sonstige nette Spielereien.

Die Stromquelle ist die Batterie, aber unserem Blickwinkel zunächst Batterie!

„Und was ist denn mit der Lichtmaschine dem Regler, der Ladekontrolllampe und das sind doch diese Dinger, vor dem letzten Defekt mir so graut“, werden Sie leicht sagen. Und sie werden mich ja doch alles verloren sei und Sie der Wüste stünden, wenn an diese Aggregaten etwas Außerprogrammabiges Gemach, gemacht Gerade darum geht es hier: klarzustellen, daß wir uns mit Aggregaten, die uns bisher so bescheiden sympathisch waren, am wenigsten sollten. Natürlich können auch an ihnen Störungen auftreten, natürlich können sie auch wegs zunächst unangenehm sein – nie werden wir uns, um es gleich zu sagen, mit Bordmitteln und mit Kenntnissen von der Elektrik dort eine Behebung des Schadens machen. Aber – und das ist wichtig – wenn es bei nicht gerade um einen mechanischen Schaden handelt, wenn da also nicht ein Teil auseinandergeflogen ist und von der mechanischen Seite her die Funkmotor stört –

elektrisch gesehen brauchen wir uns für die Strecke bis zur nächsten Tankstelle oder auch von dort dann nach Hause den Lichtmaschinenanteil gar nicht!

Eine sehr ketzerische Behauptung, was sagen? Aber Sie werden sehen, daß mit Ausnahmen – zutrifft!

Denn die Stromquelle, wir sagten oben, ist für sämtliche Verbraucher die Batterie. Die in einwandfreiem Zustand halten, die in falls leihweise gegen tauschfähige auszutauschen, wenn von einem Schaden im Lichtmaschinenteile über Gebühr strapazieren und das ist das Wichtige.

Leider brauchen wir in unseren Fahrzeugen noch eine Möglichkeit, um die Kapazität der Batterie entnommen haben zu ergänzen, d.h. um nachzuladen. Wir mit der Entwicklung der Batterie weiter – hätten wir solche mit einem geringeren Gewicht pro Amperestunde könnten wir eine Batterie, ohne ihr den, im Bruchteil der heute benötigten am Schnellladegerät der Tankstelle aufladen, wenn wir tanken – wenn so weit wären, dann könnten wir

Fortsetzung auf