

Aus dem Buch „Spartak, Octavia, Felicia“ von Jan Tuček, deutsche Fassung Jirka Pollak

Kapitel 5

47

Produktion des Skoda 440

Im Sommer erlebte das Skodawerk AZPN so etwas wie ein geplantes Erdbeben. Während der Betriebsferien wurden hunderte von Maschinen verschoben und neue Blechpressen aus der DDR installiert. Ganz neu wurde ein Schweißwerk eingerichtet. Diese aufwändige, logistische Übung war der einzige gangbare Weg, die neue Aufgabe, die Produktion des Typs 440 in bestehenden Hallen – ohne neue bauen zu müssen – zu bewältigen. Ende September 1955 wurden die ersten Fahrgestelle fertig und nur einen Monat später haben die ersten serienmäßigen Skodas 440 das Werk verlassen.

48

Schwieriger Start

Das anspruchsvollste Unterfangen des ohnehin stürmischen Sommers 1955 war der Totalumbau einer der mechanischen Werkstätten, wo man vorher die Motoren und Fahrgestelle des S 1200 fertigte. Innerhalb von zehn Tagen wurden 300 Bearbeitungsmaschinen in andere Hallen verfrachtet. Erst dann konnte man die baulichen Maßnahmen und die Montage der neuen Schweißanlagen in Angriff nehmen. Hilfe dabei leistete auch Tatra in Koprivnice und AZKG (ehemals Praga). Das Schweißwerk wurde in fünf Fertigungsbereiche eingeteilt, um das Dach, den Boden vorne, die Karosserie vorne und hinten und die Türen zu schweißen. Diese Fertigungseinrichtungen standen senkrecht zu der Fertigungslinie zum Schweißen der gesamten Karosserie. Der reibungslose Produktionsbeginn des S 440 wurde zusätzlich durch eine ministerielle Anweisung erschwert. Nach dieser Anweisung durfte die Herstellung des Sedan und der Fahrgestelle für die Karosserien der Sanitärwagen und der Nutzfahrzeuge in Kvasiny und Vrchlabi nicht beeinträchtigt werden. Die Produktion des Sedan wurde definitiv Ende Oktober gestoppt, die Fahrgestelle wurden jedoch weiter gebaut.

Die ersten Skoda 440 wurden an die Verkaufsläden der Mototechna Ende Oktober ausgeliefert, diese gelangten jedoch nicht in den freien Verkauf, sondern gingen nur an Besitzer eines Kaufscheins (Voucher), die unter der Kontrolle der KPTsch durch die Gewerkschaften und Staatsorgane ausgestellt wurden.

Die viele Jahre wartenden Gutscheininhaber wurden jedoch bitter enttäuscht.

Für 27.450 Kronen bekamen sie nur eine abgespeckte Version mit emaillierten Stoßstangen, Radkappen und Kühlergrill, verchromt waren nur die Scheinwerferzierringe. Autos aus der Oktoberproduktion verfügten nur über einen Scheibenwischer, hatten keine Heizung und die Hinterachse wurde ohne Stoßdämpfer ausgeliefert. Unter Protesten wurden die November-Autos ohne Aufpreis aufgewertet und bekamen zusätzlich eine Sonnenblende auf der Fahrerseite. Bei bereits ausgelieferten Autos wurden fehlende Teile gratis nachgerüstet. Typisches Merkmal der für das Inland bestimmten Wagen war der Schalthebel auf dem Mitteltunnel.

50

Die Verwendung emaillierter Zierteile bei den Standard-Modellen hatte einen einfachen Grund: die Kapazität der werkseigenen Verchromung reichte nur für die Exportfahrzeuge aus. Der Skoda 440 Export hatte leicht überstehende Zierringe an den Scheinwerfern, verchromte Stoßstangen, Radkappen, Kühlergrill und längere Leisten an den Kotflügeln, die an den Pfeil mit Skoda 440 Aufschrift anschlossen, sowie Chromleisten an der Kotflügeloberkante, einen Kofferraumhandgriff und senkrechte Chromleisten unterhalb der Schlussleuchten. Das Reserverad lag in der Standardausführung waagrecht im Kofferraum. In der Exportausführung war das Reserverad an einer Halterung schräg, dicht unter der Heckscheibe

befestigt. Der Schalthebel war in der Exportausführung als Lenkradschaltung ausgeführt, Für die Passagiere auf der Rücksitzbank gab es Armlehnen und in Einbuchtungen in der Seitenverkleidung waren kleine Aschenbecher angeordnet. Im Jahr 1956 bekam der S 440 Export ein neues Lenkrad mit zwei glatten Speichen und einen Hupenring in Halbkreisform. Die Standardausführung war lediglich mit Griffmulden ausgeführt.

51

Die Standard- und Exportausführung waren mechanisch, mit Ausnahme der Anordnung des Schalthebels, identisch. Das Fahrgestell war als einstellbarer Mittelrohrrahmen, vorn mit Vergabelung für die Motoraufnahme, ausgeführt. Vorne waren geteilte Trapezachsen, oben mit Dreiecksquerlenkern zur Aufnahme der Stoßdämpfer, und unten einer Querblattfeder angeordnet. Die Bodenfreiheit betrug 17,5 cm. Die Hinterachse war mit zwei geteilten Schwingachsen und einer Querblattfeder mit Teleskopstoßdämpfern ausgeführt. Alle Trommelbremsen wurden hydraulisch betätigt, die Handbremse mechanisch, auf die Hinterräder wirkend. Der 1089 ccm 4-Zylinder-Motor war wassergekühlt, längs montiert, bei einer Kompression von 7.0 bar gab er eine Leistung von 40 PS (29 kw) bei 4200 U/Min ab. Die Ventile wurden über eine untenliegende Nockenwelle gesteuert, Der Vergaser war vom Typ Jikov 32 SOP. Das maximale Drehmoment von 69 Nm wurde bei 2800 U/ Min. erreicht. Die Einscheiben-Trockenkupplung und das Vierganggetriebe waren mit dem Motor verbunden. Die Antriebswelle führte durch den Kardantunnel zur Hinterachse. Das Lenkrad hatte 420 mm Durchmesser und die Schraubenlenkung erlaubte 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Die Abmessungen in mm: Radstand 2.400, Spur vorn 1.210, hinten 1.250, Wagengesamtlänge 4.065, Breite 1.600 und Höhe 1.430. Der Kofferrauminhalt dieser abgerundeten, nichttragenden Ganzstahlkarosserie betrug 300 Liter. Die Windschutzscheibe vorne war mit der hinteren Heckscheibe in den Abmessungen und der Form gleich ausgeführt. Der Benzintank fasste 30 Liter und war hinter dem rechten, hinteren Radkasten angeordnet. Der abschließbare Tankstutzen war oben am Kotflügel angeordnet.. Das Standardmodell hatte ein Gewicht von 920 kg, die Exportausführung ein Gewicht von 930 kg beide Ausführungen hatten eine Zuladungskapazität von 350 kg. .

52

Die Gewichtsverteilung der Standardversion betrug 540 kg auf die Vorderachse und 730 kg auf die Hinterachse, also 42,5 % zu 57,5 %. Beim Exportmodell betrug die Verteilung 540 kg und 740 kg und entsprach einem Verhältnis von 42 zu 58 %. Laut Werk erreichte der Skoda 440 eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Dauergeschwindigkeit lag bei 85-90 km/h. Dabei verbrauchte der Skoda 440 im Schnitt 7,7 l Benzin auf 100 km. Eine Besonderheit war der vorgeschriebene Ölwechsel beim Neuwagen: Der erste nach 500 km, der zweite nach 1.000 km und dann nach jeweils 1500 km. Bis in den Sommer 1957 waren die S 440-Motoren vom Werk plombiert und der Vergaser, zur Verhinderung zu hoher Drehzahlen, mit einer Sperre versehen, die nur autorisierte Werkstätten erst nach 1500 km entfernen durften. Die Wasserpumpe musste nach einer ausdrücklichen Vorschrift des Herstellers durch eine Umdrehung der Schmierschraube alle 300 bis 400 km geschmiert werden.

52 rechts

In einem von der technischen Abteilung des Zentralen Automobilklubs (UAMK) und dem Werk AZNP durchgeführten Test erreichte ein 1955 hergestellter Skoda 440 eine Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h, verbrauchte bei Fahrten mit 80 km/h 7,8 l und bei 100 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit 9,3 l Kraftstoff. Bei einer Testfahrt um die Stadt Podebrady verbrauchte der Skoda 440 bei 74 km/h 8,2 l und bei einer schnellen Fahrt mit 88,5 km/h Schnitt vernünftige 9,9 l. Dieser Verbrauch entsprach auch dem europäischen Durchschnitt.

Auch die anderen Anforderungen des Tests bestand der Wagen in Ehren.

Beanstandet wurden dagegen die bescheidene Ausstattung und die Qualität der Verarbeitung. Neben weiteren, kleinen Beanstandungen wurde der geringe Anpressdruck der Scheibenwischer auf die Frontscheibe bemängelt. Bei Regen war dadurch das Sichtfeld des Fahrers beeinträchtigt. Als besonderes Ereignis kam noch hinzu, dass der Wischermotor während des Tests sowohl im Testwagen wie auch im Begleitfahrzeug durchbrannte. Jeder Scheibenwischer hatte einen eigenen Motor und beide waren untereinander nicht synchronisiert.

Diverse Probleme verursachten einen schleppenden Anlauf der Produktion, was wiederum dazu führte, dass anstatt der geplanten 3000 Stück Ende des Jahres 1955 nur 1000 Autos das Werk verließen. „In den Kampf um die Planerfüllung des Jahres 1956 !!!“ lautete der propagandistische Titel des Artikels der Werkszeitung „Ventil“, den AZNP-Generaldirektor Stanislav Cisar publizierte. Der Inhalt war überhaupt nicht schmeichelhaft.

53

1. Sicherung der Motorhaube

2. Kühlerstutzen

3. Batterie

4. Thermostat

5. Lichtmaschinen-Spannvorrichtung

6. Motorölstutzen

7. Vergaser

8. Verschluss der Heizung

9. Luftfilter

10. Ventildeckel

11. Heizungs-Wasserzufuhr

12. Bremspedal

13. Differenzial

14. Lichtmaschine

15. Ölmesstab
16. Stossdämpfer vorn
17. Querblattfeder vorn
18. Achsschenkel
19. Kugelgelenk der Lenkung
20. Dreiecksquerlenker
21. Zündverteiler
22. Hauptbremszylinder
23. Ausgleichsbehälters der Bremsflüssigkeit
24. Schmiermutter des Kupplungspedals
25. Getriebe
26. Stellschraube des Kupplungspedals
27. Sitzlehnen-Stellschraube
28. Halterung der Schwinghalbachsgabel
29. Gelenkmanschette
30. Querblattfeder hinten
31. Teleskopstoßdämpfer hinten

54

„1955 sind wir der Nationalwirtschaft einiges schuldig geblieben. Den Gesamtwert der Produktion haben wir gegenüber dem Plan nur zu 95,553 % erreicht, die Warenproduktion sogar nur zu 93%. Wir enttäuschten viele der auf den S 440 wartenden Kunden, weil der Plan nur zu 33,3 % erfüllt wurde. Für 1956 schrieb uns der Staatsplan eine Erhöhung des Produktionswertes um 30 % und der Warenproduktion um 37% vor. Die Automobilproduktion müssen wir um 100%, die Fahrgestellproduktion um 51% und die Ersatzteilproduktion um 35% erhöhen.“ Der „Genosse Direktor“ erwähnte auch zutreffend die positiven Seiten, wenn auch im propagandistischen Ton der Zeit, als er den beginnenden Massen-Automobilismus ansprach. Auch die internationalen Aspekte vergaß er nicht. „Der Personenwagen ist in unserer sozialistischen Heimat zum Verbrauchsartikel geworden. Das ist großartig! Das bedeutet, dass ein Auto nicht mehr nur von einer Handvoll Menschen, die das Geld durch die Ausbeutung der Arbeiter scheffeln, sondern auch von unseren Werktätigen, Bauern und der arbeitenden Intelligenz gekauft werden kann. Ein

Autokauf ist ein untrüglicher Beweis für unseren ständig steigenden Lebensstandard. Wir erfreuen uns am Interesse unserer Bevölkerung am Skoda 440, gleichzeitig sind wir auch stolz auf das Interesse an unseren Autos im Ausland. Unsere Erzeugnisse sind ein bedeutender Faktor des Außenhandels. Mit dem Ertrag aus diesen Geschäften können wir wichtige Rohstoffe und Materialien einkaufen, die für die landwirtschaftliche und industrielle Produktion erforderlich sind. Diese Produkte benötigen wir, damit sich unsere Wirtschaft entwickelt und es uns immer besser und besser geht.“

Dem kämpferischen Titel entsprach auch das Schlusswort:

„Alle ehrlichen Arbeiter unseres Kollektivs versprechen zum Neujahr, das Vertrauen unserer Regierung und Partei nicht zu enttäuschen und bereits zu Beginn des Fünfjahresplans und auch später die Vorgaben erfüllen.“

Der Spartak wird exportiert

1956 stiegen die Produktion und der Export des Skoda 440 enorm an. Von den 18.500 Autos gingen über 11.000 ins Ausland. Der größte Teil der Fahrzeuge, 2500 Stück, wurde nach Finnland exportiert, nach Deutschland 1800, nach Österreich fast 1700, nach Belgien, Norwegen, in die Niederlande und Schweden gingen zwischen 700 und 850 Fahrzeuge. Der belgische Händler Healers begann in Brüssel, den S 440 aus importierten Teilen zu montieren.

56

Die Wochenproduktion in Belgien betrug zwischen 12 und 15 Autos, die zumeist während des Autosalons im Januar bestellt worden waren. 1957 wurde das Montagewerk nach Antwerpen verlegt. 1957-58 wurden 80 dieser Autos per Flugzeug in den Kongo gebracht, die Fluglinie Sabena lieferte einige Dutzend der Fahrzeuge auch nach Südafrika.

1956 konnte der Spartak in 60 Ländern vorgestellt werden. Etwa 250 Stück gingen nach Burma und Brasilien, über 100 nach Argentinien, 80 nach Neuseeland, 60 nach Australien, 40 nach Syrien, über 30 nach Sri Lanka und in den Libanon, 20 nach Malaysia und in die USA.

1956 stellte Motokov, das staatliche Fahrzeug-Exportunternehmen der CSSR, den S 440 in 20 Autosalons und Ausstellungen vor, unter anderem in Brüssel, Leipzig, Genf, Casablanca, Beirut, Sydney, Kabul und Surabaya. Der S 440 war nicht nur ein Ausstellungsobjekt, sondern musste sich vor Ort auch im unwegsamen Gelände bewähren, um seine Zuverlässigkeit zu beweisen. Darum kümmerte sich Motokov-Vizedirektor Vladislav Vlček selber. Er überwachte zusammen mit dem Vertreter Darwish in Ägypten Testfahrten von Skoda und Tatra sowie der Last- und Geländewagen von Praga. Sein eigener Spartak hat dort einiges mitgemacht - und überstanden!

Im Bestreben, die so notwendigen Devisen zu erwirtschaften, aber auch wenigstens einen Teil der wartenden einheimischen Kunden beliefern zu können, wurden 1956 praktisch keine Autos in den Ostblock exportiert. Eine Ausnahme waren 200 Stück S 440 für die DDR, um die von dort gelieferten Karosseriepressen abzubezahlen.

57

Erst 1957 wurden 700 Skoda 440 ins „befreundete Polen“, außerdem 300 Autos nach Ungarn geliefert. Nach wie vor blieb Finnland mit 2800 verkauften Autos der größte Abnehmer, vor Österreich mit über 1200 und der BRD mit 1100 importierten S 440.

1956 war der Spartak auch im tschechischen Film „Honzikova cesta“ („Hans auf Reisen“) zu sehen. In einer humorvollen Szene stand eine sture Ziege im Weg des neuen Spartaks. Der Schauspieler Milan Nedela als stolzer Besitzer und der spaßige Bauer Josef Hlinomaz versuchten, sie vom Weg zu bringen. Erst der schlaue Honza schaffte es mit Hilfe eines frischen, schmackhaften Zweiges.

Spartak-Modelle „spielten“ dann in vielen Lustspielen und Krimis in Film und Fernsehen mit und wurden zu Stars in der damaligen Tschechoslowakei.

Im März 1957 wurde die Herstellung des Skoda 440 in der Standardausführung beendet.

Von dieser Zeit an wurden Spartaks nur noch in der Export-Ausstattung gebaut.

Somit wurde auch der einheimische Markt mit Autos mit verchromten Stoßstangen, Lenkradschaltung, Lenkrad mit Hupenhalbring, vielen Zierleisten und Armlehnen hinten beliefert. Zur Ausstattung gehörten fortan auch Gummi-Teppiche mit Bordüren. Der Verkauf erfolgte im Inland immer noch nur gegen Vouchers. Der Inlandpreis erhöhte sich auf 28.590 Kronen. Seit dem Sommer 1957 führte die werkseigene Wochenzeitung „Ventil“ auf ihrer Titelseite eine gezeichnete Abbildung eines Spartaks. Im Sommer 1957 wurden erstmals zwei synchron arbeitende Scheibenwischer, angetrieben von nur einem Elektromotor, eingebaut.

58

Die Schwellerleiste wurde vereinfacht. Von den vorderen Kotflügeln verschwand ein fächerartiges Element, das durch ein dezent abgerundetes Teil ersetzt wurde. Im Sommer 1957 wurde die Produktion eines neuen Modells mit gleichem Fahrgestell und Karosserie, aber stärkerem, 1221ccm-Motor gestartet. Das neue Aggregat leistete 45 PS (33 kW) bei 4200 U/min. und verfügte bei 2500 U/min. über ein Drehmoment von 84 Nm. Das Gewicht des Wagens betrug 930 kg, damit erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit 115 km/h. Die Reisegeschwindigkeit betrug 90-100 km/h. Der neue S 445 verbrauchte 8 l Benzin auf 100 km, mit zwei Personen an Bord beschleunigte er von 35 auf 65 km/h in 12,5 Sekunden im Gegensatz zum S 440, der dafür 22,2 Sekunden benötigte. Den S 445 erkannte man an einer horizontalen Leiste in der Frontmaske, die die vertikalen Rippen in der oberen Maskenhälfte des S 440 ersetzte. Vorne auf der Motorhaube befand sich in einem breiten V die Aufschrift 445. Am Heck rechts wurde der Schriftzug „Skoda 445“ angebracht. Der Verkaufspreis betrug 32.850 Kronen und die Autos waren immer noch im Inland nur gegen Vouchers erhältlich. Bis Ende 1957 wurden von diesem Typ nur knapp über 1000 Wagen fertiggestellt, während die Produktion des S 440 25.500 Fahrzeuge überstieg. Auch in diesem Jahr wurde der Staatsplan nicht erfüllt. Es fehlten unter dem Strich 710 Spartaks. Weiterhin kämpfte man mit der Qualität der Fertigung. Die beanstandeten Wagen blieben alle im Binnenmarkt, die nicht beanstandeten hat Motokov exportiert.

Im Sommer 1957 verschiffte AZPN die ersten 400 S 440 in die USA. Abnehmer war dort die Firma Vaughan Imported Cars Inc. mit Sitz am Broadway in New York. Unternehmer Vaughan verkaufte die Skodas unter dem Namen S 440 Amerika.

60

Er rief gemeinsam mit der TV-Station CBS auch einen sehr populären Wettbewerb ins Leben, in den Fernsehzuschauer ihre Lebensgeschichten einbrachten. Ein Skoda war der erste Preis. Die Gewinnerin hieß Lyle Sheppard. Nachdem sie mit dem neuen Skoda erschien, hagelte es Anfragen und Bestellungen. Vaughan bestellte bei Motokov 15.000 Skodas - eine Menge, die weder glaubhaft noch finanzierbar war. Im Oktober 1957 fuhr er mit einer Miss-World-Kandidatin nach London. Obwohl sie nicht einmal ins Finale kam, wurde sie ein Publikumsmagnet am Skoda-Stand des Londoner Autosalons. Sie posierte in attraktiver Robe vor dem Prototyp des zukünftigen Roadsters S 450.

63

Von London aus fuhr Vaughan mit der Kandidatin des Schönheitswettbewerbs und einigen Mitarbeitern weiter nach Prag und Mlada Boleslav. Im AZPN-Werk wurde Mrs. Sheffield an der Fertigungsstraße fotografiert, wofür sie sich sogar in Cowboy-Montur stürzte. Eine weitere Fotoserie entstand mit der Miss

USA vor dem neuen Skoda 450, aber das gehört in ein späteres Kapitel.

1958 wurden in die USA über 600 S 445 exportiert, die seit dem Mai 1958 sogar mit Innenraum-Entlüftung ausgerüstet wurden. Bis 1959 importierten die USA 1100 Spartaks. Ein Spartak wurde sogar in einem Hitchcock-Film mit amerikanischer Polizeinummer in Szene gesetzt. Die Spartaks bekamen auch andere Rollen, als am 13. November 1957, kurz vor seinem 73. Lebensjahr, der kommunistische Präsident Antonin Zapotocky starb. Zu seinen Ehren wurde im AZNP-Werk eine Gedenkfeier organisiert. Die Ehrenwache am roten Stern und Präsidenten-Foto bildeten Pioniere, Jungkommunisten, Miliz- und Feuerwehrleute, Soldaten, aber auch zehn Skodas 440. Je fünf Fahrzeuge, links und rechts, am Abend mit eingeschalteten Scheinwerfern...

64

1958

1958 war für die Automobilfabrik ein Meilenstein. Im Rahmen der Umorganisation der Automobilherstellung in der Tschechoslowakei wurden dem AZNP Mlada Boleslav zur „Herstellung von wirtschaftlichen Einheiten“ die Werke Vrchlabi und Kvasiny zugeschlagen. Die vormals eingegliederten Betriebe in Melnik und Chlumec nad Cidlinou wurden dagegen von den Maschinenbaubetrieben und Gießereien Brandys übernommen. Zu diesem Datum wurde auch der Generaldirektor Stanislav Cisar durch Josef Kaderavek ersetzt, der vorher die Technometra und Letnanske strojirny leitete. Der Grund dazu lag nahe: AZNP erfüllte mehrmals die Pläne nicht und kämpfte mit schlechter Qualität, die den Export behinderte.

Ende Februar 1958 verließ der 50.000. Spartak die Fabrik, trotzdem fehlten 625 Autos zur Planerfüllung und im Exportgeschäft fehlten sogar 2172 Stück der Typen S 440 und 445. Schwierigkeiten bereitete vor allem die Lackierung. Die schlechte Qualität wollte Motokov nicht abnehmen. Im März 1958 übernahm Motokov 50 % der bestellten Wagen nicht, nach der strengeren Kontrolle im Lackierwerk wurden sogar 75% der Fahrzeuge beanstandet.

65

Am 19.4.1958 wurden neue Richtlinien für den Verkauf von Personenwagen vom Binnenhandel- und Finanzministerium und vom Zentralrat der Gewerkschaften erlassen. Die Zuteilung der Kauf-Vouchers für Fahrzeuge wurde noch strenger. Diese Änderung galt nicht nur für die zukünftigen, sondern auch für bereits laufende, unerledigte Bestellungen. Aus dem Erlass im Wortlaut:

„Im Interesse der gerechten Zuteilung der Kaufrechte an private Interessenten wird deren Einsatz für das Wohl des arbeitenden Volkes geprüft. Bei gleich großen Verdiensten werden auch andere, maßgebliche Parameter zur Anwendung kommen.“

Was dabei eine Rolle spielte, beispielsweise die Mitgliedschaft in der KP, ist unschwer zu erraten.

Weiter hieß es: „Kaufanträge, mit Bestätigung der Verdienste durch die zuständigen Gewerkschafts-Betriebsausschüsse und anderen Dokumenten versehen, müssen von den Mitgliedern der Gewerkschaft bei den regionalen Volksausschüssen abgegeben werden. Angehörige der Organe der nationalen Sicherheit und der Armee reichen die Anträge bei den regionalen Vorgesetzten ein, Bauern bei der Landwirtschaftsverwaltung und Mitglieder der Produktionsgenossenschaften bei den Kreiskomitees der Verkehrsverwaltung.“

Der Kaufantrag muss um einen Beleg über die Einzahlung von mindestens 20.000 Kronen auf ein verzinstes Spar- oder Gewinnbankbuch ergänzt werden. Der Betrag wird beim Rücktritt vom Kaufantrag erstattet.

65

Rechts

Weitere Anforderungen für Kaufinteressenten:

1. Der Antragsteller und sein Ehepartner durften zum 19. April 1958 keinen Personenwagen besessen haben. Wenn dies doch der Fall war, musste der Antragsteller nachweisen, dass er den Wagen dem staatlichen Fahrzeughandel Mototechna zum Schätzwert angeboten hatte. Das sollte verhindern, dass die Gebrauchtwagen zu überhöhten Preisen für die Finanzierung neuer Autos verwendet wurden. Beim Rücktritt vom Kaufantrag für einen neuen Skoda konnte das Vorkaufsrecht für die Mototechna gelöscht werden.
2. Nötig war auch eine Bestätigung, dass der Antragsteller keine Steuern, Gebühren und Pensionskassenbeiträge schuldig war und keine Bankschulden hatte – außer: das Kreditinstitut bestätigte, dass es keine Einwände gegen Kauf des Autos vorzubringen hatte.
3. Der Antragsteller musste sich verpflichten, für zwei Jahre ab dem Kauf der Mototechna ein Vorkaufsrecht einzuräumen.

Im Wortlaut hieß es: „Diese Erklärungen – betreffend Kredit und Vorkaufsrecht – müssen auch diejenigen Antragsteller einreichen, die den Antrag vor dem Inkrafttreten der neuen Richtlinien eingereicht haben – spätestens bei der Aushändigung des Vouchers.“

66

Die entsprechenden Formulare sind bei jeder Automobil-Verkaufsstelle erhältlich. Unwahre Angaben werden nach geltendem Gesetz bestraft“, warnte die Rechtsbelehrung.

Die nummerierten Bestätigungen für eingereichte Kaufanträge wurden durch die Regionalausschüsse der Gewerkschaftsverbände und andere zuständige Behörden mit einer Abholfrist von zehn Tagen zugeteilt. „Grundloses Versäumen dieser Frist, hat die Annullierung des Antrags zu Folge. Ein Tausch der Bestätigung ist unter den Antragstellern verboten. Eintragungen und Korrekturen an den Bestätigungen machen sie ungültig. Bestätigungen werden auch an Personen ohne Führerschein zugeteilt“, bekräftigte die Weisung.

Mototechna benachrichtigte den glücklichen Antragsteller per Einschreiben oder Telegramm. Binnen 14 Tage musste der fehlende Betrag bei der Sparkasse eingezahlt werden.

66 rechts

Dann eilte der Glückliche mit der Bestätigung zu Mototechna. Verweigerte er aus irgendeinem Grund die Übernahme des Wagens, etwa wegen sichtbarer Mängel am Auto, wurde ein Protokoll aufgesetzt und er bekam ein zweites Angebot, das wieder 14 Tage gültig war. Nahm er es erneut wegen Mängeln nicht an, verfiel seine Kaufberechtigung. Kurz und gut, der Erwerb eines Autos konnte für den Käufer aus dem Inland jede Menge Ärger bedeuten.

Während des Sommers 1958 gelang es AZNP, die Monats-Produktionspläne zu erfüllen, auch die Bilanz des Export verbesserte sich allmählich. Trotzdem fehlten noch 1000 Spartaks am Ende des ersten Halbjahrs. Die Qualitätsverbesserung erfolgte nur schleppend. Die Wochenzeitschrift „Ventil“ ermahnte die AZNP-Arbeiter zum Kampf für eine bessere Qualität, Erfüllung des Pläne und zögerte nicht, auch harschere Töne einzuschlagen.

Als abschreckendes Beispiel wurde der Brief eines erbosteten S 445-Besitzers unter dem Titel „Spartak von Mototechna in den Schrott“ veröffentlicht, Untertitel „Schauprofil eines Blindgängers“.

„Ich wende mich an euch alle, die direkt an der Herstellung des Skoda 445 beteiligt sind. Als ich in unserem Betrieb mit dem Kaufvoucher ausgezeichnet wurde, habe ich mich für einen S 445 entschlossen. Da wusste ich noch nicht, dass ich 32.850 Kronen für ein neues Auto zu bezahlen habe, das schon nach

200 km die ersten Reparaturen braucht. Es ist abstoßend, mit welcher Gleichgültigkeit manche von uns an ihre Aufgaben herantreten.

67

Ist das überhaupt möglich, dass ein neues Auto von Mototechna schon am ersten Tag solche Mängel hat?

1. Das Armaturenbrett – falscher Anschluss der Kontrollleuchten fürs Öl und die Batterie
2. Der Scheibenwischermotor ist schlecht befestigt, der linke Wischer, weil das Ende des Antriebs versetzt ist, springt in die obere Position und verklemmt dort.
3. Der Gangwechsel ist erschwert: der erste Gang schwer einlegbar, wahrscheinlich klebt die Kupplung oder sie ist schlecht eingestellt.
4. Die Kühlerjalousie funktioniert gar nicht.
5. Die Abdeckung des Armaturenbrettes an der Unterseite ist auf der Fahrerseite nicht befestigt.
6. Die Radlager vorne sind zu fest, daher nicht drehbar, und bereits braun verfärbt.
7. Die Bremszange hinten rechts ist undicht, Bremsflüssigkeit dringt durch.
8. Die Bremsen ziehen einseitig,
9. Das Tankdeckelschloss funktioniert nicht.
10. Die Batterie ist falsch bezeichnet, Plus und Minus sind vertauscht.
11. Der Handschuhfach-Hebel ist durch eine im Durchmesser um einen Millimeter zu starke Schraube zerbrochen.
12. Die Türen sind undicht – die Dichtung lässt Wasser beim Waschen ins Wageninnere.
13. Der Halter der hinteren Feder ist gebrochen.
14. Die Hupe funktioniert nicht richtig.
15. Die Positionslichter hinten kann man nicht ausschalten.
16. Die Benzinpumpe ist undicht.
17. Die Lackierung ist mehrfach beschädigt, mit fremder Farbe „bekleckst“.

Diese Mängel müssten bei etwas Aufmerksamkeit zu vermeiden sein. Die Unzulänglichkeit einiger Arbeiter darf den guten Ruf der Fabrik nicht schädigen und eine Unzufriedenheit des Kunden verursachen. Es reicht nicht zu sagen: „Wenden Sie sich an den zuständigen Reparaturdienst.“

Mit solchen Methoden erreichen Sie keine Verbesserung der Fertigung und erreichen keine zufriedene Kunden. Wünsche noch viel Erfolg und freue mich auf Ihre Antwort.

Frantisek Petrik, Hefefabrikation n.p. Trencin“

Herr Petrik hatte möglicherweise Pech. Denn andere Spartak-Besitzer waren hingegen höchst zufrieden. In der Regionalpresse erschien folgender Brief: „Unsere Rückreise aus Prag nach Moskau haben wir mit einem neuen Spartak S 445 absolviert. Diese Strecke habe ich mit meiner Frau in drei Tagen bewältigt und kann mit großer Zufriedenheit über die Qualität des Autos aus Mlada Boleslav berichten und den Arbeitern im

Werk meinen aufrichtigen Dank aussprechen. Das Auto fuhr fabelhaft, wir haben nicht die geringste Panne gehabt. Der Durchschnittsverbrauch auf einer Entfernung von 2182 km betrug 7,4 l/ 100 km und wir erreichten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 56 km/h. Das tschechoslowakische Erzeugnis hat seine hohe Qualität bewiesen. Ing.

V.Pavlicek, Moskau“

Der Sommer 1958 brachte noch weitere positive Nachrichten, eine davon kam aus Wiesbaden. Ein modernisierter Prototyp, ein zweifarbiger Skoda 440 mit ovalem Kühlergrill und Spiralfedern vorne, bekam während einer Prämierung in der Kategorie Reiselimousinen das Goldene Band. Ebenso ein Skoda S 450 Roadster, dessen Produktion in Kvasiny eben angelaufen war. Der prämierte Tudor war ein Prototyp der späteren Octavia, trug aber diesen Namen noch nicht.

Gute Nachricht war auch die Lieferung einer automatischen Fabrikationsvorrichtung für Getriebe aus West-Deutschland von der Firma Karl Hüller in Ludwigsburg.

68

Diese Fertigungsanlage ersparte im Skoda-Werk den Betrieb von 16 Universaldrehmaschinen und ersetzte den Einsatz von 19 Arbeitern. Die Inbetriebnahme dieser Anlage verzögerte sich etwas, seit Mitte November arbeitete sie aber einwandfrei. Aus der Bundesrepublik wurde in 42 Eisenbahnwaggons auch eine komplette Galvanisierungsanlage geliefert. Diese Anschaffung löste alle bisherigen Probleme mit der Oberflächenbehandlung - Verchromung, Vernickelung und Verkupferung.

Großereignis zur „Feier 60 Jahre Automobilbau in Mlada Boleslav“ war die Aktion „Mit dem Skoda zum Skoda“, die vom 9. bis 12. Oktober 1958 stattfand. Es nahmen hunderte von Besitzern neuer Skodafahrzeuge teil, aber auch Veteranenliebhaber mit alten Skodas und Laurin &Klement-Fahrzeugen.

68

rechts

Den Preis für die weiteste Anreise gewann ein Finne, der mit einem S 445 aus Helsinki zuerst zum Polarkreis aufbrach und dann via Berlin und Prag nach Mlada Boleslav kam. Er war über 2790 km gefahren und hatte noch eine anspruchsvolle Rückreise vor sich. Den Preis für die einheimischen Teilnehmer gewann ein gewisser Stanislav Cisar – ja, es war der ehemalige AZNP-Direktor, auf einem Skoda 445. In den letzten Monaten des Jahres 1958 stellte AZPN 5000 S 440 und 445 fertig, die für die DDR bestimmt waren. Täglich verließen die Fabrik ca. 35 Eisenbahnwaggons mit je vier Spartaks. Somit wurde die DDR Abnehmer für Skoda-Fahrzeuge. Insgesamt kaufte die DDR über 6500 Autos, die meisten waren S 445. An zweiter Stelle der Abnehmerländer stand Polen mit 2500 S 440, Westdeutschland mit 1700, Ungarn mit über 1600 Fahrzeugen, wovon über die Hälfte S 445 waren. Österreich belegte den fünften Platz mit über 1300 und Norwegen mit 1000 Autos. Zu den neuen Abnehmern gehörte mit über 500 S 440 und S 445 Kanada und überholte so die traditionell wichtigen Abnehmer in Skandinavien. 200 Autos gingen 1958 nach Australien und 100 nach Neuseeland und Ägypten. 1958 gingen von den produzierten 27.000 S 440 über 15.000 in fremde Länder, von den 7500 S 445 waren es mehr als 5000. Einheimische Käufer mussten sich mit dem Rest, ca. 14.000 Spartaks, begnügen.

69

Modellwechsel

Schon Anfang Januar konnte man auf der Fertigungsstraße ab und zu eine modernisierte Karosserie mit ovalem Kühlergrill, neuem Armaturenbrett und der Bezeichnung Octavia sehen. Die Herstellung der S 440

und 445 mit dem Ensemble dreier Messanzeigen im Armaturenbrett wurde Mitte Januar 1959 gestoppt. Die modernisierte Karosserie wurde aber bis Ende Februar auf dem alten Fahrgestell mit vorderer Querblattfeder montiert, diese Autos wurden als „Zwischentyp“ bezeichnet. Von diesem „Zwischentyp“ wurden im Januar und Februar ca. 3200 Stück produziert und verkauft. Sie gingen weiterhin im Inland nur gegen Vouchers zum alten Preis von 28.590 und 32.850 Kronen in den Handel. Die Produktionszahlen betragen für die Jahre 1955 bis 1959 75.417 Stück S 440, zusätzlich seit 1957 9375 vom Typ S 445, zusammen also 84.792 Autos. Nach Abzug des Zwischentyps ergab sich die Zahl 81.600 „reiner“ Spartaks. Diese Zahl zitierte auch der Werksdirektor Josef Kaderavek im Juni 1959 während einer Feier.

Seit März wurden in Mlada Boleslav nur noch die mit Spiralfedern bestückten Vorderachsen der Typen Octavia und Octavia Super produziert. Solche Octavias wurden auch „Ganze Octavia“ genannt, um sie vom „Zwischentyp“ zu unterscheiden. Den Modellwechsel bemerkte man auch am Kühlergrill, der von nun an den Namen Octavia zeigte.

70

Spartak in Afrika

Ein Abenteuer besonderer Art erlebte im Frühjahr und Sommer 1959 ein roter Skoda aus der CSSR mit der Zulassung RB-18-36. Ladislav Mikes Parizek, Afrikakenner, bat das AZNP-Werk um ein Auto, mit dem er von Guinea bis zu den Quellen des Nigers fahren wollte. Er bekam dafür einen generalüberholten S 440, der schon 30.000 km zurückgelegt hatte. Am 15. April fuhr er auf eigener Achse über Stuttgart und Paris nach Bordeaux und verschiffte sich auf der „Brazza“ nach Konakri. Dort wartete schon Dokumentarfilmer Lubomir Mikula, der per Flugzeug angereist war. Nach den nötigen Vorbereitungen fuhren beide am 10. Mai los - quer durch Guinea mit dem Ziel der Niger-Quellen.

Ihr Spartak erduldet die Strapazen auf allen Wegen und Umwegen bis auf den letzten Abschnitt an der Grenze zu Sierra Leone. Den bewältigten die beiden mit einem Range Rover, der auch Guides und Polizei beförderte. Am 21. Mai 1959 waren die zwei Tschechoslowaken möglicherweise die ersten Weißen, die die Niger-Quellen erblickten. Zuvor hatten Einheimische den ersten sieben weißen Forschern aus Angst vor Flügen und aus Aberglaube andere Stellen als Quellen gezeigt.

Parizek und Mikula fuhren dann Richtung Südosten an die Grenze der Elfenbeinküste und von dort nach Nordwesten bis in den Senegal. Sie legten in 75 Tagen 7623 km zurück. Am 15. Juli schifften sie sich auf die „Beyla“ ein und fuhren nach zurück Bordeaux. Am 28. Juli wurden die Weltenbummler am Valdstejske namesti in Prag von einer applaudierenden Menschenmenge begrüßt. In Mlada Boleslav glich der Empfang einer Staffel-Übergabe. Während Parizek mit dem Spartak ankam, der jetzt 11.000 km auf dem Buckel hatte, verließ der weltreisende Journalist Frantisek Alexander Elstner die gleiche Veranstaltung in einem neuen Octavia zu seiner Fernreise in Richtung Sowjetunion. Parizek beschrieb seine Reise im Buch „Guineische Odyssee“ (Praha, 1961). Die Reise F. Elstners besprechen wir noch später.