

**SIE HAT DEN CHARME** einer Borgward Isabella, den Kampfgeist und die Ausdauer eines Volvo Amazon. Kurz gesagt, mit ihr kann man Pferde stehlen, wie diese Fotos beweisen. Rendezvous mit Felicia, ja mehr noch, ein Wintermärchen im Cabriolet bei Bad Kleinkirchheim, im Nationalpark Nockberge in Kärnten.

Schließlich gilt die vom Charakter her burschikose, aber zartgesichtige Felicia im Westen als bezauberndste Visitenkarte vollseigener Automobilindustrie. Selbst das Wartburg 313 Cabriolet würde bei einer fiktiven Miss-Wahl sächsischer und slawischer Schönheiten auf dem zweiten Platz landen.

Nicht nur stilistisch, sondern auch konstruktiv gibt es ein paar Gemeinsamkeiten mit der hübschen Tochter aus Bremen – die hintere Pendelachse etwa, die an Schraubenfedern aufgehängte Doppelquerlenker-Vorderachse oder der drehfreudige, sportlich veranlagte OHV-Vierzylindermotor mit nur drei Kurbelwellenlagern. Und sogar das berühmte Borgward-Kürzel TS trug eine werkseitig mild getunte 50-PS-Variante der Octavia Limousine.

Nicht nur deshalb verdienen Skoda Felicia und Octavia das durchaus als Kompliment gemeinte Prädikat Isabella des Ostens. Sie fühlt sich beim Fahren ähnlich sportlich und dennoch verlässlich an, verfügen wie die Automobil-Legende aus Bremen über zahlreiche liebevolle Ausstattungsdetails. Die Lenkradschaltung, eine hübsche komplette Instrumentierung und eine gediegen sowie geschmackvolle Tapeziering gehören dazu. Zudem überzeugen sie durch eine

ähnlich solide Machart wie die Borgward-Mittelklassewagen, welche die Opel- und Ford-Modelle in der Verarbeitungsqualität eindeutig übertrafen.

Natürlich rangiert die Isabella TS in Größe und Leistung dank Wirtschaftswunderbonus eine Wagenklasse höher als die Octavia TS. Die Felicia hätte als korrekte stilistische Parallele nur das extrem seltene zweiseitige Deutsch-Cabriolet auf Coupé-Basis als Pendant, von dem nur neun Exemplare entstanden.

Wie Borgward Isabella und Volvo Amazon verströmen die beiden Skoda-Modelle in Design und Interieur den modischen Zeitgeist der fünfziger Jahre. Auch im Westen kommen sie heute damit gut an – obwohl natürlich das Herz der Felicia- und Octavia-Leidenschaft zwischen Elbe und Oder liegt.

Autobegeisterte wie der Skoda-Spezialist Jens Herkommer aus dem sächsischen Schwarzenberg sind drüben mit dem geflügelten Pfeil aufgewachsen: „Skoda Automobile galten in der DDR stets als etwas Besonderes, waren Ärzte- und Architektenautos. Gerade die Octavia und ihr Vorläufer Spartak galten als robust, unverwüstlich und weniger rost anfällig als die sensibleren Wartburg-Zweitakter“.

Herkommer ist Besitzer genau dieser blauen Felicia. Sie ist Baujahr 1960, besitzt noch Lenkradschaltung und die älteren schöneren Instrumente. Herkommer hat ihr nachträglich den 55-PS-Motor der Felicia Super spendiert. Größere Ventile, eine höhere Verdichtung sowie eine schärfere Nockenwelle bringen den bewährten, leicht langhubigen

1221er-Motor auf mühelose 55 PS. Für die Octavia-Limousine gab es solch einen leistungssteigernden Tuning-Kit mit zwei Vergasern sogar beim deutschen Importeur Aschoff in Krefeld für 285 Mark zu kaufen. 50 statt der serienmäßigen 43 PS waren die schmale Ausbeute.

In den Fünzigern waren die Automobile des Ostblocks noch am Puls der Zeit, technisch und modisch gesehen. Abgehängt wurden sie in Mlada Boleslav erst 1969 – mit dem zweiten, eher kosmetischen Aufguss der Heckmotormodelle, als aus dem Skoda MB 1000 der S 100 entstand und die Sackgasse der Porsche-Konstruktion für populäre Massenautomobile absehbar wurde. Skodas Kooperations-Partner Renault – die geneigt eingebauten 1000er-Reihenvierzylinder trugen eine gewisse konstruktive Verwandtschaft – verabschiedete sich mit dem R8/R10-Nachfolger R 12 endgültig von diesem antikierten Layout.

Skoda fuhr sogar bis Anfang der siebziger Jahre konzeptionell zweigleisig. Der Octavia-Estate lief bis 1971 vom Band, weil sich Heckmotorwagen mit Reihentoren nicht zum Kombi eignen. Der größere kommerziell-spartanische 1202, erkennbar an nur einer Fondtür auf der rechten Seite, schaffte es sogar bis 1973. Der technisch verwandte Van 1203, eine Art tschechischer Ford Transit, überlebte als vielseitig ausbaufähiger Frontlenker-Lieferwagen schließlich bis 1981.

Die Gene der Felicia gründen weit zurück im Skoda 1200 von 1952. Der große Wagen – 4,50 Meter lang, mit dem kleinen 36-PS-Motor –, nimmt bereits typische Octavia-Elemente vorweg. Zen-

Im Cockpit herrscht funktionale Klarheit nach dem Vorbild der Braun-Geräte statt eines schwülstiger Musicbox-Stils. Verspielt gibt sich der Heckschriftzug





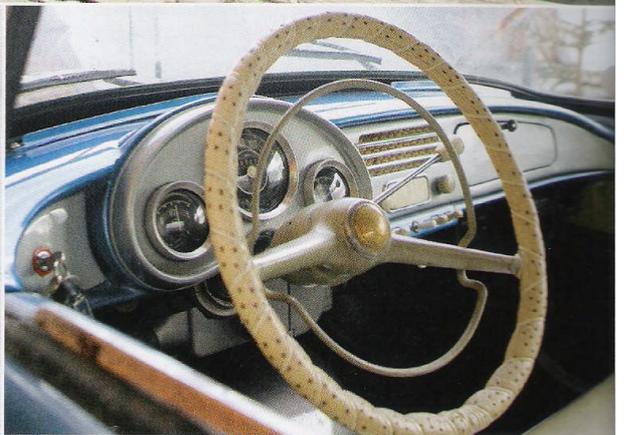
# Die Isabella aus dem Osten



Sie wird geliebt und verhätschelt, nicht nur weil sie offen ist. Die Felicia gilt östlich der Elbe als Schönheitskönigin der Fünfziger, Star des böhmischen Heimatfilms und Symbol der heilen Skoda-Welt vor der Heckmotor-Ära.



Zum freudigen Driften im Schnee lädt der Hinterrad-Antrieb der Felicia ein. Die Pendelachse fällt dabei in einen leicht positiven Sturz. Die großen Räder sorgen für Traktion



Elfenbeinfarbenes Lenkrad mit Hupring, das Instrumentenbrett im Phonostil der fünfziger Jahre. Dem 1200er-OHV-Motor helfen zwei Vergaser auf die Sprünge

tralrohrrahmen und Pendelachse, alte tschechische Ledwinka-Schule und ein kopfgesteuerter 1221-Kubik-Aluminiummotor mit nassen Graugussbuchsen und -Zylinderkopf gehörten zur Rezeptur zeitgemäßen böhmischen Automobilbaus. Nur die Vorderachse mit Dreiecks-Querlenkern über einer Querblattfeder sollte 1959 mit dem Erscheinen der Octavia einer moderneren Schraubenfederkonstruktion mit doppelten Querlenkern und Teleskopstoßdämpfern weichen.

Doch der 1200 mit seiner eigenwilligen, lang gezogenen Pontonkarosserie im amerikanischen Stil kam im Ausland trotz moderner Konzeption nicht gut an. Zunächst war er auch noch untermotorisiert. Vor allem jedoch verhinderten Preis und Größe eine Karriere als Volksautomobil, die ihm später doch noch als Kombi 1202 und 1203 gelang.

Also entwickelten die Tschechen ein preiswertes, hübsch gezeichnetes Volumenmodell. Sie bedienten sich dabei aus dem 1200er-Teilerregal und präsentierten den Kompaktwagen im Format eines VW Käfers oder DKW-Dreizylinders 1955 als Spartak im Osten und als Orlik im Westen. Generell hörte er aber auf die nüchternen Typenbezeichnungen 440, 445 und 450, ein einfach zu entschlüsselnder Code aus Zylinderzahl und Leistung.

Die Wagen fanden auch im Westen wegen der modernen, soliden Konstruktion großen Anklang: kopfgesteuerte Motoren, eine komfortable hintere Pendelachse, ja sogar eine 12-Volt-Anlage. Das war in den Fünfzigern keineswegs selbstverständlich, als der Ford Taunus

12 M noch einen Flat Head hatte und Starrachsen an Blattfedern bei konventionellem Antrieb up to date waren.

Beim Octavia, der 1959 mit der neuen Vorderachse und einigem Ausstattungs-Feinschliff erschien, vermisste Tester Dieter Korp in auto motor und sport (10/1959) „das raffinierte Finish unserer Autos, das Ausgeglichene, Wohlabgestimmte und Ruhige im Zusammenspiel von Motor, Kraftübertragung und Fahrwerk.“ Vor allem der heftige Drehzahl-sprung von zu kurz übersetztem dritten bis zum langen vierten Gang missfiel ihm, „wenngleich es in gebirgigen Ländern durchaus ein Vorteil sein kann.“

Sicher gibt es auch bei einer Felicia aus dem Jahr 1960 noch technische Anachronismen. Der Ölfilter sitzt im Nebenstrom, Simmerringe zur Abdichtung der Kurbelwelle sind noch nicht vorgesehen, und der Motor muss sich wie das sportliche Triebwerk des Mercedes 190 SL mit nur drei Hauptlagern begnügen.

Der Zentralrohr-Rahmen mit seinen vier Auslegern bildet immerhin ein ausreichend steifes Rückgrat für das viersitzige Cabriolet. Heftige Verwindungen spürt man nur bei groben Unebenheiten, etwa beim schnellen Überqueren eines ausgefahrenen Bahnübergangs. Schon die Sitzposition in der Felicia ist einladend, man sitzt aufrecht aber bequem, der Abstand zu den stehenden Pedalen ist genau richtig.

Nach dem linken Schlüsseldreh bei gering dosiertem Choke erwacht der Zweivergaser-Motor mit sonorem Klang. Der kleine Vierzylinder ist ein unterneh-

mungslustiger Brummer, in seiner rustikalen Akustik erinnert er an die kernigen Volvo B 18- und B 20-Motoren im Amazon und P 142 bis 145. Die Lenkradschaltung arbeitet leichtgängig und verblüffend exakt im üblichen H-Schema. Ungewöhnlich ist der hohe Widerstand zwischen den Schalteebenen eins-zwei und drei. Laut und unsynchronisiert lärmt der erste Gang, schnell in den versöhnlichen zweiten, der dritte ist ausgesprochen zugkräftig und bei der Felicia gar nicht so kurz wie im Test montiert. Der stärkere Super-Motor verfügt auch über eine längere Gesamtübersetzung, Dauertempo 130 ist kein Problem mehr.

Die Außenwelt reagiert begeistert auf das fröhlich-blaue Cabriolet mit dem markanten Chromgrill. Die niedlichen Lanzetten über den vorderen Radausschnitten verleihen ihm einen Hauch von SL, und die große Panoramascheibe hat Stil. Doch die imitierten Speichenfelgen mit Zentralverschluss erinnern an den Talmi-Look halbstarker Mopeds.

Im Cockpit geht es nostalgisch heimelig zu – Lenkrad, Schalthelbknauf und Schalter tragen das gemütliche Elfenbein-Biedermeier der Nierentisch-Ära, die nicht nur in Gelsenkirchen, sondern offenbar auch in Prag und Pilsen zuhause war. Das Instrumentenbrett wiederum ist von wohlthuender Sachlichkeit. Es erinnert an die Braun Radio- und Phono-Entwürfe von Dieter Rams, denen man bei aller Funktionalität immer auch etwas Zeittypisches nachsagen kann.

Die Felicia ist kein großes Auto. Dennoch offeriert sie den Vornitzenden er-



## HISTORIE

**1952:** Skoda 1200 (Typ 955), erster Nachkriegs-Skoda der Mittelklasse mit Ponton-Karosserie.

**1955:** Debüt des Skoda 440 (Typ 970), Prototyp-Name „Spartak“, Octavia-Vorläufer mit 1089 cm<sup>3</sup>, 40 PS, Konzeption wie 1200. Jetzt 1201 mit mehr Leistung, 45 statt 36 PS.

**1957:** Skoda 445 (1221 cm<sup>3</sup>, 45 PS) und 450 (1089 cm<sup>3</sup>, 50 PS) erweitern das Programm, Premiere des 450-Roadster, Typ 984.

**1959:** Neue Bezeichnungen Octavia und Felicia (Roadster), jetzt Typ 994. Der 445 heißt nun Octavia Super. 1960 folgt die Octavia TS (50 PS).

**1961:** Neues Interieur für Octavia und Felicia, Heckflossendesign, Felicia Super und Octavia TS mit 1221 cm<sup>3</sup>, 55 PS, zusätzlich Octavia-Kombi.

**1964:** Ende der Reihe, Octavia-Kombi bis 1971.

**Skoda Octavia von 1959.** Vier Jahre zuvor feierte die neue Baureihe 440 ihr Debüt. Nur zweitürig lieferbar und kompakter als der Paralleltyp 1200. Im Bild der 1202 Kombi von 1961. Felicia-Auslieferung in Kvasiny



Aufgesetzte Rücklichter in Heckflossenform bekam die Felicia erst 1961. Die schlichte Variante harmoniert besser mit der unaufdringlichen Heckgestaltung

freuliche Platzverhältnisse, etwa wie im MGB Roadster. Hinten allerdings wird es eng, nur Kinder können auf den hübsch gepolsterten Fondsitzen Platz nehmen. Der Käfer-Radstand von 2,40 Meter schafft eben keine Raumwunder, zumal der Raum für die Kapuze, eine Art offener Verdeckkasten, dem hinteren Abteil verloren geht.

Später, ab 1961, bekommen Felicia und Octavia neue Rückleuchten in modischer Heckflossenform. Und die Felicia darf sich jetzt Super nennen – mit Knüppelschaltung, neuem Instrumentenbrett und höher verdichtetem Motor.

Die Felicia rollt recht komfortabel ab, das liegt vor allem an ihren schmalen 15-Zoll-Rädern und den modernen Teleskopstoßdämpfern. Die Vorderachse ist jedoch ziemlich hart abgestimmt – Tribut an das rustikale Straßennetz der fünfziger Jahre. Temperamentvoll zieht der Wagen die Bergstraßen hinauf, 55 PS für eine Tonne Gewicht inklusive Besetzung sind keine so schlechte Relation. Auch im heutigen Landstraßenverkehr lässt sich mit der Felicia gut mitschwimmen.

Premiere feierte sie schon 1957. Damals hieß sie noch 450 Roadster, ab 1959 bekam sie passend zur neuen Octavia

den schönen Namen Felicia. Damals heute füllt sie die Nische des erschwerten Familiencabriolets.

15 000 Euro sind nicht viel für alltagstaugliches und in jeder Hinsicht genügsames Fünfziger-Jahre-Cabrio. Ein Isabella Coupé kostet das Doppelte und ist noch nicht einmal offen.

Wer sich mit der Felicia schwert, weil sie hier zu Lande ein Exot ist, sollte sie einmal fahren. Denn Liebe geht kanntlich durch den Wagen.

TEXT: Aif Cremers

FOTOS: Lena Barthelmess

## DATEN & FAKTEN

### Skoda Felicia, Typ 994, Baujahr 1960

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder in Reihe, Zylinderblock aus Aluminium, nasse Grauguss-Laufbuchsen, Zylinderkopf aus Grauguss, dreifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle über Dreifach-Rollenkette angetrieben, hängende, parallele Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Hubraum 1221 cm<sup>3</sup>,

Bohrung x Hub 72 x 75 mm, Leistung 55 PS bei 5750/min, maximales Drehmoment 74,5 Nm bei 3500/min, Verdichtung 8,4 : 1, Nebenstrom-Ölfilter, zwei Fallstromvergaser Jikov 32 SOP, 12-Volt-Anlage

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Vollsynchrongetriebe mit Lenkradschaltung

**Karosserie und Fahrwerk:** Offene Ganzstahlkarosserie mit Zentralrohrrahmen verschraubt, vorn Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Pendelachse mit obenliegender, progressiver Querblattfeder. Teleskopstoßdämpfer und Trommelbremsen rundum, Spindellenkung, Räder 4J x 15, Reifen 5.50/6.00 -15 oder 155/165 x 380 X

**Maße und Gewicht:** Länge 4065 mm, Breite 1600 mm, Höhe 1380 mm, Radst. 2400 mm, Gewicht 900 kg, Tank 32 + 20

**Fahrleistungen und Verbrauch:** Spitze 140 km/h, 0 bis 100 km/h in 18,5 Verbrauch 8,5 bis 10,0 Liter auf 100 km

**Bauzeit und Stückzahl:** Skoda 450, Felicia Super 1957 bis 1964: 15 873 Expl.

## KAUFBERATUNG SKODA 440, 445, 450, OCTAVIA, FELICIA (1955-1964)

Die Octavia ist ein knorriger 50er-Jahre-Oldtimer mit günstigen Unterhaltskosten. Die offene Felicia ist nur etwas kapriziöser, jedoch deutlich teurer. Beide Skoda-Modelle leiden vor allem unter improvisierten Karosserie-Reparaturen und Restaurierungen. Die Technik ist beherrschbar.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**  
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**  
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**  
★★★★★ **Nachfrage**

### KAROSSERIE-CHECK

Gute Blechqualität, wenig Hohlräume und großzügig dimensionierte Blechstärken sorgen dafür, dass die Octavia- und Felicia-Modelle dem Rost weit besser standhalten als ihre Heckmotor-Nachfolger mit dem Kürzel MB 1000. Trotzdem haben beide ihre speziellen Schwachstellen. Die **verschweißten Vorderkotflügel** rosten gern über den Scheinwerfertöpfen und entlang der A-Säule. Die **A-Säulen** selbst faulen schon mal am unteren Ende durch, auch die flachen **Schweller** erwischt es vorzugsweise an ihren Enden.

Der Zentralrohrrahmen besitzt unter der Fahrgastzelle zwei Ausleger auf jeder Seite, die in Form von Längsträgern die Karosserie aufnehmen. **Träger und Befestigungspunkte** rosten mit Vorliebe durch, ebenso die verstärkten **Aufnahmen der Vordersitze**. Das gravierendste Karosserieproblem bei der Felicia sind jedoch stark unterschiedliche **Spaltmaße** als Folge unsachgemäßer Karosserie-Reparaturen. „Selbst wenn die Spaltmaße einigermaßen stimmen, sind die Karosserien oft nicht maßhaltig, sondern krumm und regelrecht nach unten durchgesackt“, klagt Jens Herkommer, der Spezialist für klassische Skoda aus dem sächsischen Schwarzenberg.

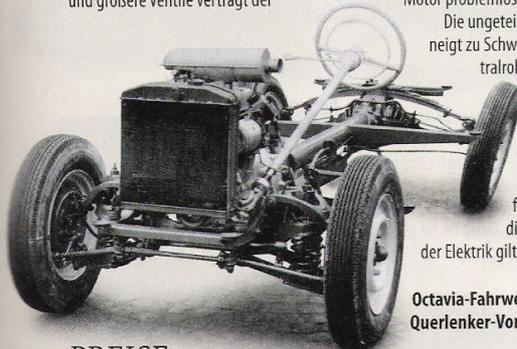
Er rät deshalb zu Raritäten im unrestaurierten Originalzustand, ob gut oder schlecht, oder zu pingeligem Sachverständigenrat beim Einkauf. Sonst erwischt es die rundliche Karosserie von Octavia und Felicia gelegentlich an den **Türböden**, den **Endspitzen** und den **Bodenblechen im Kofferraumbereich**. Auch die **Innenausstattung** speziell des Cabriolets hält keine 50 Jahre, aber es gibt inzwischen authentische Nachfertigungen.

### TECHNIK-CHECK

Die kopfgesteuerten, dreifach gelagerten Octavia/Felicia-Motoren mit 1098 und 1221 Kubik sind robust, drehzahlfest und vertragen hohe Laufleistungen. Die nassen Grauguss-Laufbüchsen lassen sich problemlos austauschen. Trotzdem empfiehlt Herkommer bei einer Motorüberholung die **Umrüstung der Hauptlager** auf moderne Dreistoff-Lagerschalen und den Einbau moderner Wellendichtringe. Das typische Bläuen verhindern die **Ventilschaftdichtungen** des VW Golf II. Skoda hat einen weniger effektiven **Nebenstromölfilter** vorgesehen. Der Umbau auf einen Hauptstromfilter ist die bessere Lösung. **Leichtes Tuning** wie schärfere Nockenwelle, höhere Verdichtung und größere Ventile verträgt der

Motor problemlos.

Die ungeteilte Kardanwelle neigt zu Schwingungen im Zentralrohr. Schiebestücke mit neuen **SAE-Kreuzgelenken** mildern dies. Eine **Tellerfederkuppung** sorgt für ruckfreies Anfahren und dichtet besser ab. Bei der Elektrik gilt: Plus an Masse.



Octavia-Fahrwerk mit moderner Querlenker-Vorderachse

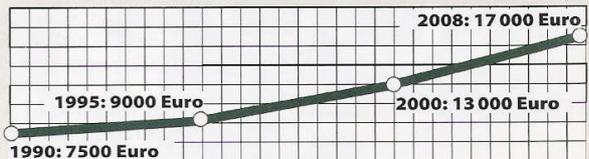
### PREISE

Bei Einführung 1959 (Skoda Felicia) ..... 6650 Mark  
Bei Produktionsende 1964 (Skoda Felicia Super) ..... 7020 Mark

Substanziell gute Skoda Felicia mit vorbildlichen Fahreigenschaften werden mittlerweile für 15 000 Euro gehandelt. Auch das Ost-West-Gefälle verringert sich, die Felicia hat inzwischen auch in den alten Bundesländern einen festen Liebhaberkreis erobert.

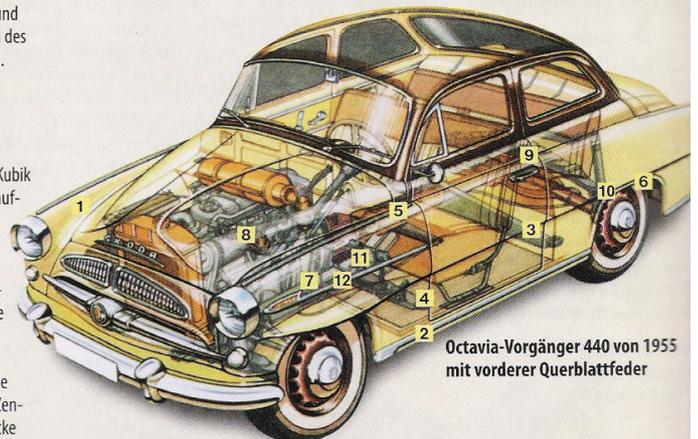
Anders sieht es bei Octavia nebst Vorgängern aus. Die urige tschechische Limousine mit dem herben Charme eines Volvo Amazon ist selbst in tadellosem Zustand für weniger als die Hälfte des beliebten Schweden-Klassikers zu haben. Sie bleibt auch eher Hausmannskost im Osten, hier zu Lande gilt die Octavia noch als preiswerter Geheimtipp für diejenigen, die einen 50er-Jahre-Oldtimer zum Schnäppchenpreis erwerben wollen.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Skoda Felicia Super, Baujahr 1961 bis 1964



### SCHWACHPUNKTE

- |                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| 1 Verschweißte Vorderkotflügel | 7 Kurbelwellenlager       |
| 2 Schweller und A-Säule        | 8 Ventilführungen         |
| 3 Rahmenausleger               | 9 Gelenke der Kardanwelle |
| 4 Karosserie-Anschraubpunkte   | 10 Fahrwerksbuchsen       |
| 5 Spaltmaße und Maßhaltigkeit  | 11 Kurbelwellendichtung   |
| 6 Radäufel und Endspitzen      | 12 Kupplung               |



Octavia-Vorgänger 440 von 1955 mit vorderer Querblattfeder

### ERSATZTEILE

Die Teile-Situation für die Felicia ist entspannt und unproblematisch. Es gibt zahlreiche Nachfertigungen für Karosserie- und Interieurparts. Auch Reparaturbleche und Zierteile werden reichlich angeboten. Mit kleinen Einschränkungen gilt das auch für die Octavia und ihre Vorgänger. Die technische Seite profitiert von der langen Bauzeit des Octavia-Kombi – immerhin bis 1971 –, und des verwandten Kombis 1203, bis 1973.

Dessen geteilte Kardanwelle lässt sich beispielsweise zwecks Optimierung anpassen. Selbst eine Getriebeübersetzung für höheres Tempo bei niedrigerer Drehzahl, die den typischen Octavia-Drehzahlsprung vom Dritten auf den Vierten vermeidet, ist so realisierbar.

### SPEZIALISTEN

**Auto Herkommer**, Jens Herkommer, Kfz.-Service und Restaurierungswerkstatt, Crandorfer Straße 49, 08340 Schwarzenberg, Tel. 0 37 74/2 50 60  
**Skoda Veteranenteile**, Modelle von 1946 bis 1989, Ersatzteildienst J. Rath, Heidelandstraße 29, 12589 Berlin-Rahnsdorf, Tel. 0 30/65 48 98 30 [www.skodateile.de](http://www.skodateile.de)

### CLUBS

**Skoda Oldtimer IG Deutschland**, Rudi Maas, Hauptstraße 91, 61267 Neu-Anspach, Tel. 0 60 81/72 75, Fax 95 55 94, [www.skoda-oldtimerclub.de](http://www.skoda-oldtimerclub.de)  
**Skoda Cabrio-Freunde**, (auch Coupés bis Rapid), Winfried Loddo, Dormettinger Straße 13, 72356 Dautmergen, Telefon 0 74 27/9 15 39 72