



DER DEUTSCHE  
*Straßen*  
*verkehr*

FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT

Unser Test:

Skoda „Oktavia“ und „Oktavia-Super“

August 1959  
Preis 1,- DM  
Verlagspostamt  
Berlin



VERLAG DIE WIRTSCHAFT · BERLIN NO 18

## Unser Test

# „Octavia“ und „Octavia-Super“ von den Skoda-Werken, ČSR

Seitdem im vergangenen Jahr die Skoda-Importe sprunghaft anstiegen, erreichten uns zahlreiche Zuschriften mit Vorschlägen, endlich einmal auch diesen Wagen zu testen. Wir hatten diese Absicht schon vor längerer Zeit, stellten das jedoch wieder zurück, da in Kürze die neuen „Octavia“-Typen erwartet werden, die gegenüber dem bisherigen Wagen „Skoda 440“ bzw. „Skoda 445“ einige Verbesserungen aufweisen. Inzwischen ist der „Octavia“ bereits in einigen Exemplaren in der DDR gelandet, und der „Octavia Super“ wird bald ebenfalls in größerer Stückzahl folgen. Der Name „Octavia“ wurde vom Werk in Mlada Boleslav deshalb gewählt, weil es sich bei diesem Wagen um den achten Typ der Entwicklungsreihe handelt.

Von seinem Vorgänger unterscheidet sich der „Octavia“ durch ein neues Kühlergesicht, ein geändertes Armaturenbrett, neue Heckleuchten und vor allem durch die neue Vorderachse, bei der die Querblattfeder durch Schraubenfedern ersetzt wurde. Die Vorderäder hängen jetzt oben und unten an Dreieckquerlenkern und auch vorn dämpfen Teleskopstoßdämpfer die Schwingungen. Die unteren Querlenker sind durch einen Torsionsstabilisator verbunden.

Der Rahmen, dessen zentrales Rohr zwei Querträger besitzt und sich nach vorn zur Aufnahme von Motor und Getriebe gabelt, die Lenkung mit Schraubenge triebe und dreiteiliger Spurstange und die hintere Pendelachse mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern wurden unverändert vom Vorgänger „Skoda 440“ bzw. „445“ übernommen. Auch die Karosserie ist bis auf die erwähnten Detailänderungen die gleiche geblieben.

Die Federung kann man als sportlich hart bezeichnen, und bei schlechter Straße muß man hin und wieder schon einige Stöße mit in Kauf nehmen. Andererseits liegt der Wagen in der Kurve ausgezeichnet. Die Kurvenneigung ist so gering, daß sie von den Insassen kaum bemerkt wird. Die Stoßdämpfer könnten unseres Erachtens jedoch noch etwas besser abgestimmt sein. Bei Kopfsteinpflaster oder Bodenwellen kommt es vor, daß die Räder kurz-



zeitig die Bodenhaftung verlieren, wodurch die Seitenführung etwas beeinträchtigt wird; vor allem bei nasser Straße ist hier etwas Vorsicht geboten. Bei trockener Straße kündigt sich das Weggehen der Hinterachse sehr allmählich an, so daß man mit der leichtgängigen und relativ direkt ausgelegten Lenkung den Wagen sicher in der Hand hat.

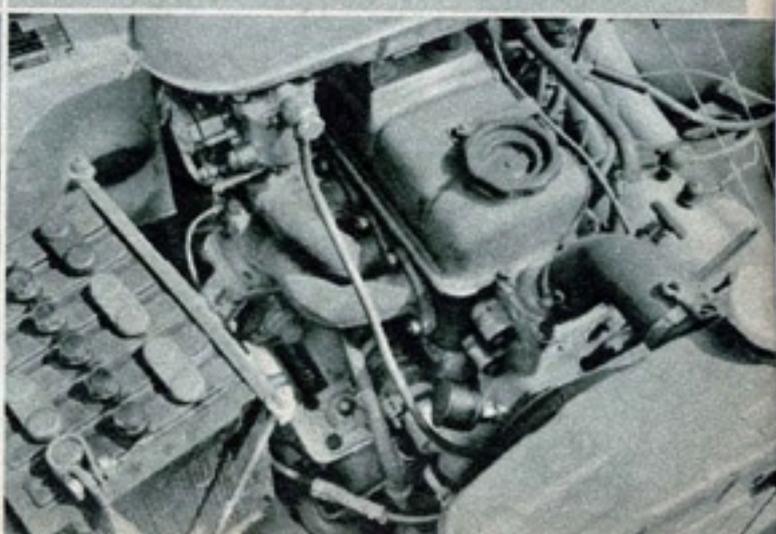
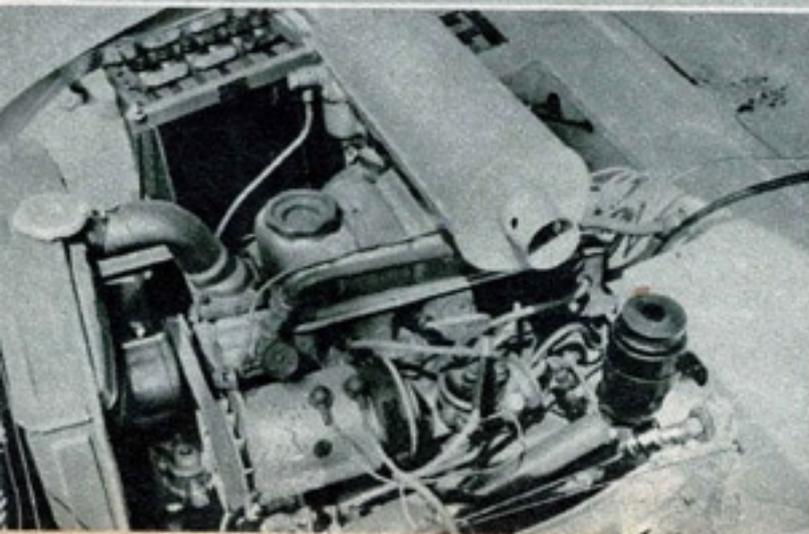
Auf der Autobahn stellten wir bei Geschwindigkeiten über 100 km/h eine gewisse Windempfindlichkeit vor allem bei seitlichen Böen fest. Man kann das etwas kompensieren, indem man hinter jeder Brücke bzw. hinter jedem Waldgebiet sofort die Lenkung etwas in der Richtung anzieht, aus der der Windstoß zu erwarten ist. In seinem Element ist der Wagen auf der Landstraße, speziell auf kurvenreicher und bergiger Strecke. Das ist nicht weiter verwunderlich, schließlich stammt er aus der tschechoslowakischen Volksrepublik, in der es Autobahnen in unserem Sinne nicht gibt, dafür aber kurvenreiche und hügelige Fernverkehrsstraßen sowie zahlreiche Nebenstraßen, mit denen der Wagen auch ohne weiteres fertig wird. Bevor wir jedoch auf die von uns erreichten Fahrleistungen eingehen, noch einige Worte zu den Motoren und zum Getriebe.

Der Motor des „Octavia“ hat 1689 cm<sup>3</sup> Hubraum und leistet 40 SAE-PS bei 4200 U/min. Die vier Zylinder stehen in Reihe, die Ventile hängen und werden über Kipphebel und Stoßstangen von der seitlich liegenden Nockenwelle gesteuert. Die Duplexantriebskette der Nockenwelle wurde inzwischen durch eine Dreifachkette ersetzt. Die Verdichtung beträgt 7:1. Der Verteiler hat neben der Fliehkraftregelung eine Vakuumverstellung, die vom Unterdruck im Ansaugrohr gesteuert wird. Der Jikov-Fallstromvergaser mit Beschleunigerpumpe hat einen Durchlaß von 32 mm. Die Kühlfläche ist sehr reichlich bemessen, so daß auch bei scharfer stundenlangere Fahrt bei Lufttemperaturen von 25 Grad und darüber die Kühlwassertemperatur nie über 80 Grad anstieg. Ein Ölmanometer sucht man auch beim „Skoda“ vergebens. Er hat dafür eine rote Warnlampe, die bei einem Öldruck von weniger als etwa 1 atü aufleuchtet.

Das auffälligste Kennzeichen der „Octavia“-Wagen ist das neue Kühlergesicht. Anstelle der drei Öffnungen für den Lufteintritt ist ein senkrecht verrippter Einlaß getreten, der durch die waagerechte Chromleiste mit dem Skoda-Zeichen breiter wirken soll (Bild oben).

An der linken Motorsseite sind die Lichtmaschine und der Verteiler mit Fliehkraft- und Unterdruckverstellung untergebracht. Rechts im Bild an der

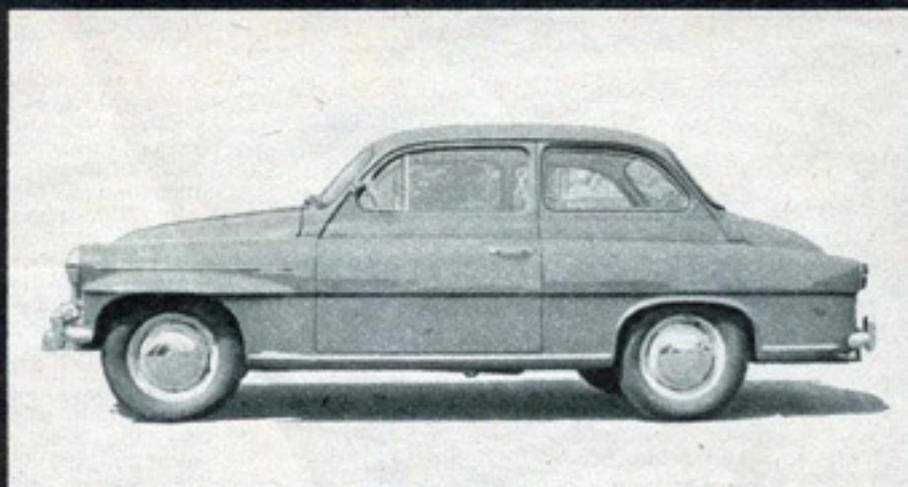
Spritzwand ist der durchsichtige Bremsflüssigkeitsbehälter zu erkennen. Oberhalb der Lichtmaschine liegt der Abstellhahn für den Wasserzulauf zum Heizaggregat (Bild unten links). Der Auslaß- und der Einlaßrührer mit dem Fallstromvergaser liegen auf der rechten Motorsseite. Die Benzinpumpe befindet sich auf der Stirnseite des Motors unter der Wasserpumpe. Das Öl wird eben in den Ventilkammerdeckel eingefüllt (Bild unten rechts).



In seinen Laufeigenschaften ist der Motor außerordentlich elastisch. Der Maximalwert des Drehmoments von 7 mkg wird schon bei 2800 U/min erreicht. Mit rotem Tankstellenkraftstoff zeigte der Motor jedoch unterhalb 2000 U/min im vierten Gang eine gewisse Neigung zum Klingeln. Die 2000 U/min entsprechen rund 50 km/h. Versuchsweise fütterten wir ihn auch mit Sonderkraftstoff (87 Oktan). Mit diesem Sonderkraftstoff konnte man im vierten Gang bis 25 km/h — das sind rund 1000 U/min — heruntergehen und von da aus wieder ruckfrei und absolut klingelfrei beschleunigen. Auch in der Höchstgeschwindigkeit reagierte der Motor auf diese 87 Oktan. Während wir mit rotem Tankstellenkraftstoff in beiden Richtungen 122 km/h Höchstgeschwindigkeit stoppten, erreichte der Wagen mit Sonderkraftstoff in beiden Richtungen 127,5 km/h. Überhaupt kam mit dem Sonderkraftstoff die dem Motor von Haus aus mitgegebene Elastizität erst richtig zum Ausdruck. Er lief wesentlich ruhiger und wie man so sagt „runder“. Der Motor des „Octavia Super“, der in seiner Ausführung dem des „Skoda 445“ entspricht, leistet 45 PS bei 4200 U/min und hat sein maximales Drehmoment von 8,6 mkg schon bei 2500 U/min. Die Mehrleistung ist einzig und allein auf den vergrößerten Hubraum von 1221 cm<sup>3</sup> zurückzuführen. Verdichtung und alle übrigen Daten sind die gleichen wie beim kleineren Motor vom Typ „440“. Da beide Skoda-Wagen auch in Getriebe und Achsantrieb völlig gleich übersetzt sind, wirken sich die 5 PS Mehrleistung des größeren Motors erheblich auf das Beschleunigungsvermögen des Wagens aus. Während mit dem kleineren Motor mit rotem Tankstellenkraftstoff fließiger geschaltet werden muß, wenn man flott fahren und dabei nicht in den Klingelbereich kommen will, spielt der große Motor mit dem Wagen. Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß der große Motor auf den Sonderkraftstoff nicht feststellbar reagiert. Sowohl mit rotem Tankstellenkraftstoff als auch mit dem Sonderkraftstoff erreichten wir eine Höchstgeschwindigkeit in beiden Richtungen von 129 km/h. Irgendwelche Unterschiede im Drehverhalten des Motors waren zwischen den beiden Kraftstoffsorten nicht festzustellen.

Die Kurbelwelle ist bei beiden Motoren dreifach gelagert und überträgt das Drehmoment über die Einscheibentrockenkupplung auf das im zweiten, dritten und vierten Gang synchronisierte Getriebe. Das Differential ist hinten an das zentrale Rahmenrohr angeflanscht, und die Kardanwelle läuft innerhalb dieses Rohres. Die Übersetzungen im Differential und in den unteren Gängen des Getriebes sind sehr reichlich gewählt, wodurch sich die hervorragende Gebirgsneigung des Wagens ergibt. An das Schalten muß man sich gewöhnen. Hier drückt nämlich eine Rückstellfeder den Lenkradschalthebel stets in die Ebene des ersten und zweiten Ganges. Beim Hochschalten vom zweiten zum dritten Gang muß man den Hebel gegen den Druck dieser Rückstellfeder in Richtung Armaturenbrett drücken. Vergißt man dieses Drücken einmal, z. B. beim Schalten vom dritten zum vierten Gang, so kann man unversehens im zweiten Gang landen. Logischer wäre diese Feder umgekehrt, nämlich mit Druckrichtung zur Ebene des dritten und vierten Ganges, die man im praktischen Fahrbetrieb viel öfter benötigt als den zweiten oder den ersten.

Die Getrieberäder machten sich in den unteren Gängen geräuschvoll bemerkbar, während das Geräusch der Räder des Ausgleichgetriebes etwas hinter dem sportlich vollen Ton des Auspuffs zurücktrat. Die



## TECHNISCHE DATEN

### Motor „Octavia“

Viertakt, Vierzylinder in Reihe  
Ventilsteuerung OHV  
Hubraum: 1069 cm<sup>3</sup>  
Hub: 75 mm  
Bohrung: 68 mm  
Verdichtung: 7:1  
Leistung: 40 SAE-PS (39 DIN-PS) bei 4200 U/min  
Max. Drehmoment: 7 mkg bei 2800 U/min  
Schmierung: Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe  
Kühlung: Wasserkühlung mit Pumpe und Ventilator, Regelung durch Thermostat  
Vergaser: Jikov 32 SOP b, Fallstrom mit Beschleunigerpumpe  
Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumverstellung  
Zündfolge: 1-3-4-2  
Zündkerzen: PAL 14 195 (Isolator M 14 175)

### Motor „Octavia Super“

Hubraum: 1221 cm<sup>3</sup>  
Bohrung: 72 mm  
Leistung: 45 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min  
Max. Drehmoment: 8,6 mkg bei 2500 U/min  
(Übrige Daten wie Motor „Octavia“)

### Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trocken  
Getriebe: Viergang, 2., 3., 4. synchronisiert, Lenkstabschaltung  
Getriebeübersetzungen: 1. Gang 1 : 4,27  
2. Gang 1 : 2,46  
3. Gang 1 : 1,59  
4. Gang 1 : 1  
R.-Gang 1 : 3,41  
Ausgleichgetriebe: am Rahmenrohr angeflanscht, Gleason-Verzahnung, Kardanwelle innerhalb des Rahmenrohres  
Übersetzung: 1 : 4,78

### Elektrische Anlage

Batterie: 12 V, 40 Ah  
Lichtmaschine: 200 W, spannungsregelnd  
Anlasser: 0,8 PS, mechanische Einrückung des Ritzels durch Seilzug  
Scheibenwischer: in Parallelschaltung

### Fahrwerk

Rahmen: Mittelträger, 2 Querträger, vorn Gabelung aus Längsträgern  
Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern oben und unten, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Hinterachse: Pendelachse, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer  
Lenkung: Schraubenge triebe, Spurstange dreiteilig, 3,5 Lenkrodumkehrungen bei Gesamtschlag  
Wendekreis: etwa 10,6 m  
Fußbremse: hydraulisch, auf alle 4 Räder wirkend  
Handbremse: mechanisch, auf Hinterräder wirkend  
Räder: Scheibenräder, Vierlochteilung  
Bereifung: 5,50-15  
Luftdruck: vorn 1,4, hinten 1,7 atü  
Karosserie: Ganzmetallausführung, geschweißt  
Platzzahl: 4  
Kofferraum: etwa 0,304 m<sup>3</sup>  
Heizung: Warmwasserheizung an der Spritzwand, Frischluftzuführung

### Maße und Gewichte

Radstand: 2400 mm  
Spurweite: vorn 1250, hinten 1250 mm  
Bodenfreiheit: 175 mm  
Länge: 4065 mm  
Breite: 1600 mm  
Höhe: 1430 mm (belastet)  
Gewicht: 890 kg (trocken)  
Gewicht: 920 kg (getankt)  
Zulässiges Gesamtgewicht: 1270 kg  
Tragfähigkeit: 350 kg  
Tankinhalt: 30 l  
Ölinhalt: 2,9 l (etwa 3,5 l bis Maximalstand am Peilstab)

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: „Octavia“ 122 km/h  
„Octavia Super“ 129 km/h  
Steigfähigkeit:

„Octavia Super“ 1. Gang 39%  
2. Gang 20%  
3. Gang 12%  
4. Gang 7%  
R.-Gang 50%

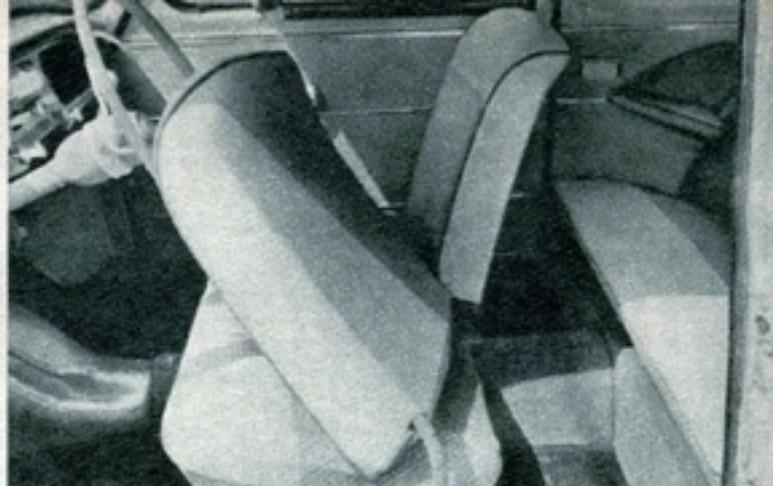
„Octavia“ 1. Gang 33%  
2. Gang 17%  
3. Gang 10%  
4. Gang 5%  
R.-Gang 45%

(Werkangaben, bei vollbesetztem Wagen)

	„Octavia“	„Octavia Super“
Preis	14 500,- DM	14 900,- DM
Kfz.-Steuer (jährlich)	198,- DM	234,- DM
Kfz.-Haltpflicht (jährlich)	127,50 DM	136,- DM (DDR)
	157,50 DM	168,- DM (Berlin)



Das Lenkrad ist beim „Octavia“ schüsselförmig ausgebildet. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld. Der Tachometer zeigte bei beiden Testwagen kaum Abweichungen von den Stoppwerten. Der Hebel des Blinklichtschalters, links von der Instrumentengruppe, ragt weit aus dem Armaturenbrett heraus, damit er vom Lenkrad aus erreichbar ist, seine Anordnung ist etwas ungewöhnlich. Unter dem Armaturenbrett liegen in der Mitte das Heizungsaggregat, links neben der Lenksäule der Handbremshebel und ganz links der Zugknopf für die Haubenverriegelung und die Ketten für Kühlerjalousie und Luftklappen.



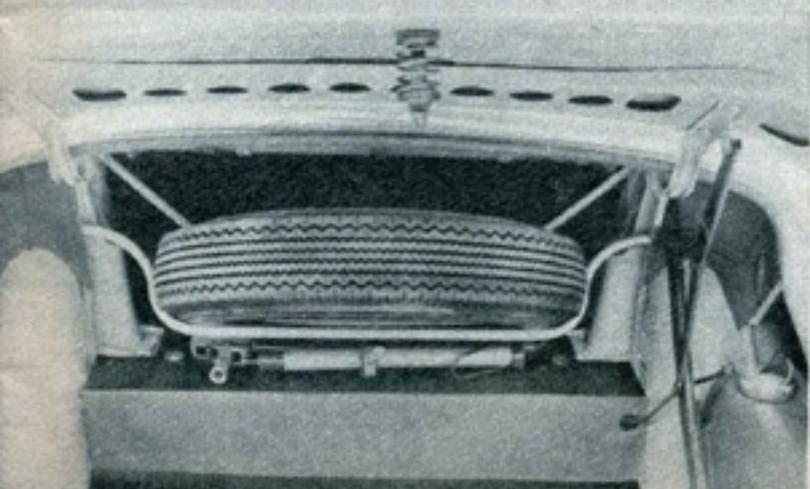
Die vordere Sitzbank hat geteilte Rückenlehnen, die schräg nach vorn klappen und einen großen Einstieg nach hinten freigeben. Die Lehnen lassen sich nicht nach hinten umklappen, sie können aber in ihrer Neigung verstellt werden. Die Verstellbarkeit der Sitzbank selbst reicht für große Menschen nicht ganz aus. Vor dem Heckfenster befindet sich eine große Ablagefläche, und Kleiderhaken sind links und rechts an den Türholmen angebracht. Den Hinterritzenden stehen Armstützen und eingelassene Aschenbecher zur Verfügung.

ist das allerdings nicht möglich. Die Verstellbarkeit der vorderen Sitzbank nach hinten ließ zu wünschen übrig. Für meine Größe (1,68 m) stand die Sitzbank schon im letzten Loch der Zahnreihe. Für große Menschen dürfte der Platz knapp werden, auch wenn der Verstellhebel hinter die Zahnreihe eingerastet wird.

Die Instrumente — Tachometer, Kühlwassertemperatur- und Kraftstoffmengenmesser — liegen gut im Blickfeld. Im Tachometer sind vier Kontrolllampen für Blinker, Fernlicht, Öldruck und Ladekontrolle angeordnet. Links von der Instrumentengruppe befinden sich das Zündschloß und der weit aus dem Armaturenbrett herausragende Blinkhebel, der in seiner Anordnung etwas ungewöhnlich, vom Lenkrad aus aber ebensogut erreichbar ist wie ein an der Lenksäule angebrachter Hebel. In der Mitte sind außer dem Aschenbecher die Schalter für Licht, Scheibenwischer, Heizungsgebläse und Deckenbeleuchtung und die Zugknöpfe für den Startvergaser und den Anlasser angeordnet. Der Handbremshebel liegt links neben der Lenksäule unter dem Armaturenbrett. Ganz links unter dem Armaturenbrett befinden sich der Zugknopf für die Haubenverriegelung und die Zugketten für die Kühlerjalousie und die Lüftungsklappen. Die Kühlerjalousie war bei beiden Testwagen leider nicht verwendbar, da sie sich wohl hochziehen ließ, aber von selbst nicht wieder herunterging. Man mußte dazu die Haube aufmachen und nachhelfen. Rechts im Armaturenbrett befindet sich ein offenes Ablagefach aus lackiertem Blech. Eine Auskleidung mit Stoff oder Kunststoff könnte dem Klappern der eingelegten Gegenstände abhelfen. Für den nachträglichen Einbau eines Radios ist kein Platz vorgesehen. Man muß entweder den Ablagekasten opfern oder das Radio unterhalb des Armaturenbrettes anbringen.

Außerordentlich wirksam ist das in der Mitte über dem Getriebetunnel angebrachte Warmwasserheizungsaggregat der Skoda-Wagen. Das Wasser wird im Nebenschluß zum Kühlwasserkreislauf erwärmt. Dreht man das Zuflußventil zu, so strömt im Sommer bei geöffneten Luftklappen Frischluft in den Fußraum des Wagens. Die Entfrosterdüsen sind nicht getrennt abschaltbar, sie sind aber so bemessen, daß der überwiegende Teil der Warmluft bzw. Frischluft in den Fußraum geht. Ein Gebläse ist in das Warmwasseraggregat eingebaut. Zur zugfreien Belüftung sind außerdem in den Vordertüren Dreiecksausstellfenster vorhanden.

Rechts hinter dem Radkasten ist der Benzintank stehend untergebracht. Sein Verschuß wird mit dem Türschlüssel aufgeschlossen. Hinter dem linken Radkasten sind Kiemens angebracht, mit denen man einen 20-l-Kanister festschnallen kann. Durch die hängende Anordnung des Reserverades steht der Kofferraum in seiner ganzen Tiefe für das Gepäck zur Verfügung. Beleuchtet wird er von den Kennzeichenlampen.



Vor dem gewölbten Heckfenster befindet sich eine breite Ablagefläche, und den hinten Sitzenden stehen Armstützen, Aschenbecher und Kleiderhaken zur Verfügung.

Der Kofferraum wird von einem Hebel am linken Türholm entriegelt und von der Kennzeichenbeleuchtung mit beleuchtet. Der Benzintank steht rechts hinter dem Radkasten, und das Reserverad ruht auf einer Querstange und auf dem Hinterachstunnel. Hinter dem linken Radkasten sind Riemen für die Befestigung eines 20-Liter-Kanisters vorhanden.

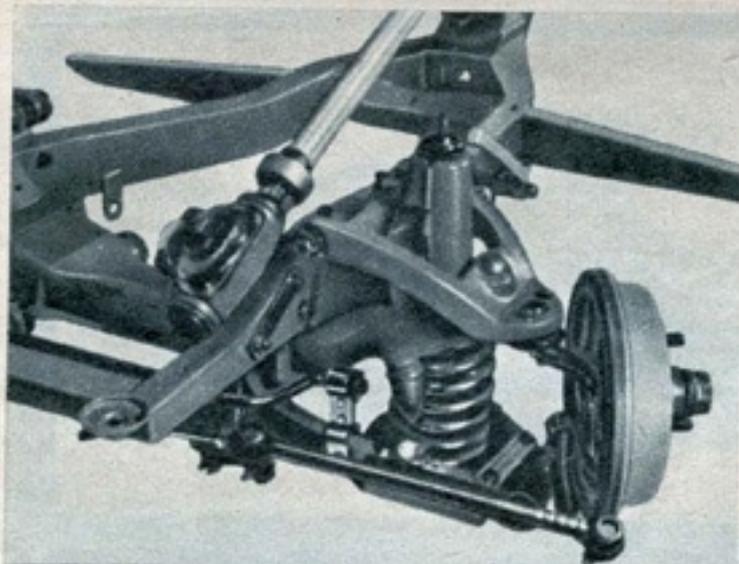
Das Bordwerkzeug ist sehr reichhaltig. Verschiedene Maulschlüssel, Steckschlüssel, Montierhebel, Hammer, Wagenheber, Luftpumpe, Drehkurbel, Kombizange, Fettpresse, Ölkanne, Reifendruckprüfer, Bremsenentlüftungsschlauch usw. Den Bremsenentlüftungsschlauch mußten wir allerdings erst um 1 cm kürzen, um an die Entlüftungsschrauben heranzukommen.

In seiner Innenausstattung könnten wir uns den Skoda noch etwas gediegener vorstellen. Das Hammerschlag-lackierte Armaturenbrett und der nackte Getriebetunnel betonen zu sehr das funktionell Zweckmäßige. In seinen Fahreigenschaften ist der Skoda jedoch ein sportliches Fahrzeug mit außerordentlichen Fahrleistungen, die immer wieder bestechen.

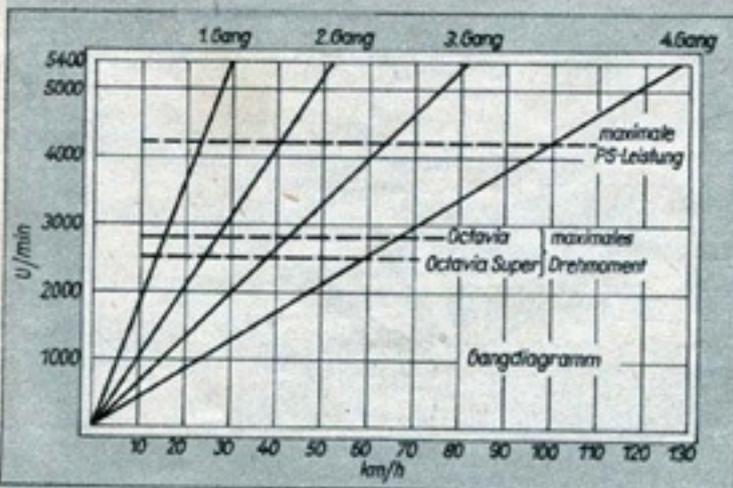
Abschließend kann gesagt werden, daß für diese Fahrzeuge, die vom Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen Export-Import, Berlin, eingeführt werden und uns auch zum Testen von dem Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen zur Verfügung gestellt wurden, in Zusammenarbeit mit dem VEH Automot, Heidenau, ein gut organisiertes Netz von Vertragswerkstätten eingerichtet wurde. In diesen Vertragswerkstätten werden die Fahrzeuge nach festgelegten Normen und von in Speziallehrgängen ausgebildeten Fachkräften betreut und gewartet. Wie uns versichert wurde, wird das Netz der Vertragswerkstätten entsprechend der Menge der Importfahrzeuge laufend verdichtet. Zur Ergänzung sei noch festgestellt, daß die Vertragswerkstätten neben ihrer Aufgabe, Reparaturen durchzuführen, auch die vertragliche Verpflichtung übernommen haben, Ersatzteile ab Lager zu verkaufen. Sollten hier oder da Beschwerden notwendig sein, so empfehlen wir, sich an die Kundendienstabteilung des VEH Automot, Heidenau, Gabelsberger Straße 6-7, zu wenden. e-p

Die große gewölbte Heckscheibe gestattet eine gute Sicht nach hinten. Die zweifelligen Heckleuchten sind in ihrer Form etwas verändert und übersichtlicher gegliedert worden. Oben ist das gelbe Bremslicht und unten kombiniert das Rück- und Blinklicht angeordnet. Die Pendelachse hinten mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern wurde in ihrer Ausführung vom Skoda 440 übernommen.

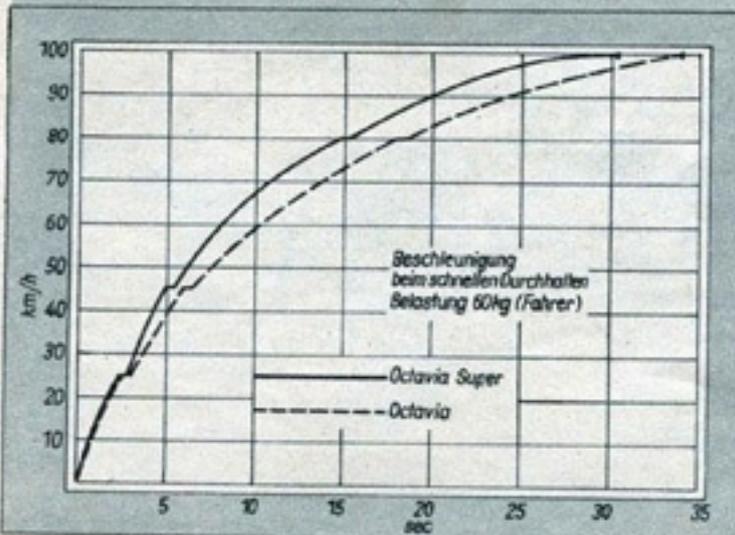




Die wichtigste Neuheit der „Octavia“-Typen ist die Vorderachse. Während beim Skoda 640 die Räder unten an einer Querblattfeder und oben an Dreieckslenkern, die gleichzeitig die Hebel der Stoßdämpfer bildeten, geführt wurden, hat der „Octavia“ jetzt oben und unten Querlenker, so daß sich beim Federn die Spur nicht verändern kann. Die Teleskopstoßdämpfer liegen innerhalb der Schraubenfedern. Um der Kurvenneigung entgegen zu wirken, sind die unteren Querlenker durch einen Torsionsstabilisator verbunden. Die Lenkung hat ein Schraubenge triebe und eine dreiteilige Spurstange.



Das Gangdiagramm (oben) zeigt, daß der Motor trotz seiner erstaunlichen Elastizität in erheblichem Maße überdreht ist. Die Höchstgeschwindigkeit von 129 km/h („Octavia-Super“) liegt weit jenseits der Drehzahl der Höchstleistung von 4200 U/min. Da beide Wagen die gleichen Getriebe- und Achsübersetzungen haben, wirkt sich die Mehrleistung des „Super“ als reine Leistungsreserve aus. Die Wagen haben dadurch annähernd gleiche Spitzengeschwindigkeiten, in der Beschleunigung ergeben sich jedoch wesentliche Unterschiede. Wie die Beschleunigungskurve (unten) zeigt, kann man mit dem „Octavia-Super“ sehr schnell „weg“ sein.



Karosserie des Testwagens „Octavia Super“ blieb auch bei hohen Drehzahlen und Geschwindigkeiten absolut ruhig, während der Aufbau des „Octavia“ oberhalb 100 km/h Dröhngeräusche von sich gab.

Mit dem „Octavia“ führen wir auf der Autobahn Geschwindigkeitsdurchschnitte zwischen 103 km/h und 105,5 km/h über Strecken von 240 bzw. 180 km. Auf der Fernverkehrsstraße erreichten wir mit dem „Octavia“ Geschwindigkeitsdurchschnitte von 70,5 bis 74 km/h über Entfernungen von 70 und 200 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten beziehen sich wie auch beim „Octavia Super“ sämtlich auf roten Tankstellenkraftstoff. Da man beim Super die gleiche Achsübersetzung und die gleichen Getriebeübersetzungen wie beim Octavia beibehalten hat, wirkt sich die motorische Mehrleistung kaum auf die Höchstgeschwindigkeit, dafür aber um so mehr auf die Beschleunigung und im Zusammenhang damit auf die erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten über lange Strecken aus. So führen wir mit dem „Super“ 95 km Autobahn in 47 Minuten. Das ist ein Durchschnitt von 121 km/h. Die 71 km Fernverkehrsstraße von Anklam nach Stralsund schafften wir in 47 Minuten, Durchschnitt 90,5 km/h. (Eine Nachahmung empfehlen wir nicht, da diese Geschwindigkeiten ohne Sondergenehmigung lt. STVO nicht gestattet sind.) Hier zeigt sich die motorische Leistungsreserve des „Super“. Der dritte Gang schafft den Wagen beim Überholen sehr schnell auf 80 km/h, und mit dem vierten Gang hat man dann freie Bahn. Man bedauert manchmal, daß der Sprung vom dritten zum vierten Gang nicht etwas knapper gewählt wurde. In manchen Situationen könnte der dritte Gang ruhig noch etwas höher reichen. Andererseits setzt der vierte Gang mit seinem maximalen Drehmoment schon bei 60 km/h (beim „Octavia“ bei 67 km/h) voll ein, und wenn man auf etwas Rasaner verzichtet, kann man die meisten Überholvorgänge mit dem Gaspedal ohne zu schalten erledigen. Aber der Skoda verleitet schon von der Sitzposition her zum sportlichen Fahren, ganz abgesehen von seiner Kurvenlage, die erhebliche Geschwindigkeiten verträgt. Bei nasser Straße ist es ratsam, beim scharfen Beschleunigen im ersten und zweiten Gang das Gaspedal etwas vorsichtiger zu bedienen, sonst ist es leicht möglich, daß die Hinterachse zu schwänzeln anfängt. Allerdings konnten wir das nur bei Belastung mit einer Person beobachten. Ist der Wagen mit drei bis vier Personen besetzt, so liegt er absolut ruhig. Die Mehrleistung des „Super“ gegenüber dem „Octavia“ bekommt man natürlich nicht umsonst geboten. Beim „Octavia“ betrug der Kraftstoffverbrauch mit rotem Tankstellenkraftstoff im reinen Stadtverkehr 9 l/100 km. Der „Super“ brauchte unter gleichen Bedingungen 11,2 l/100 km. Dabei darf nicht verschwiegen werden, daß wir die Möglichkeit, mit dem „Super“ zuerst von der Kreuzung wegzusein, auch reichlich ausnutzten, und das kostet eben Kraftstoff. Auf der Fernverkehrsstraße brauchte der „Octavia“ bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,5 km/h etwa 8,2 l/100 km. Der Super benötigte 10,1 l auf der Fernverkehrsstraße bei 90 km/h Geschwindigkeitsdurchschnitt. Auf der Autobahn lag der „Octavia“ bei einem Durchschnitt von 103 km/h bei 8,6 l/100 km, und der „Super“ brauchte für seinen 121er Schnitt 10,5 l/100 km. Bei ruhiger gemüthlicher Kaffeefahrt kamen wir mit dem „Octavia“ mit 7,7 l/100 km auf der Fernverkehrsstraße aus, während der „Super“ 8 l für die gleiche Strecke brauchte. Mehr Leistung kostet eben Geld. Die hydraulische Fußbremse der „Octavia-Wagen“ setzt sehr weich und geschmeidig ein und erreichte eine mittlere Verzögerung von 7,4 m/s<sup>2</sup>. Die Bremswege betragen bei 50 km/h 13 m und bei 40 km/h 8,3 m. Mit der Handbremse brauchten wir einen Bremsweg von 30 m aus 50 km/h und 19,2 m aus 40 km/h. Das entspricht einer mittleren Verzögerung von 3,2 m/s<sup>2</sup>. Der Wagen war bei den Bremsversuchen nur mit dem Fahrer belastet. Der Handbremshebel ist als Zuggriff ausgebildet und liegt unter dem Armaturenbrett. Die Bremskraft wird über Seilzüge auf die Hinterräder übertragen. Der Hauptbremszylinder der hydraulischen Bremsanlage ist unten am Rahmen befestigt. Der Bremsflüssigkeitsbehälter jedoch befindet sich oben an der Spritzwand und ist aus durchsichtigem Material gefertigt, so daß man auf einen Blick kontrollieren kann, wieviel Bremsflüssigkeit vorhanden ist. Die „Octavia“-Typen sind gegenüber ihren Vorgängern auch mit einem neuen Bremslichtschalter ausgestattet, der in seiner Funktion eingestellt werden kann. Eine Madenschraube verändert dabei den Federdruck der Rückstellfeder des Schalters. Falls das Bremslicht nicht ausgeht, braucht man praktisch nur die Madenschraube etwas anzuziehen und schon arbeitet er wieder exakt. Diese Erkenntnis hat uns immerhin einige Stunden nutzloses Bauen gekostet, denn in der Betriebsanleitung findet man keinerlei Hinweis auf die betreffende Madenschraube und darauf, daß die bisher verwendete Ausführung des Bremslichtschalters geändert wurde. Auch die Abmessung des Keilriemens ist in der Betriebsanleitung nicht angegeben. Anstelle der ausführlichen Behandlung, wie man den Wagen wäscht und wie man Flecke aus den Polstern entfernt, wäre eine exakte technische Beschreibung mit Schnittzeichnungen und Detailfotos der einzelnen Aggregate des Wagens zweckmäßiger gewesen, denn nicht immer ist gleich eine Skoda-Vertragswerkstatt in der Nähe, wenn man mal eine Panne hat. Die Rückenlehnen der Vordersitze lassen sich in ihrer Neigung mit zwei gekonterten M-8-Schrauben verstellen. Während der Fahrt