



DER DEUTSCHE
Straßen
verkehr

FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT

Unser Test: Skoda „Felicia“
Frankfurter Automobilausstellung
Neue Minol-Tankschecks

November 1959
Preis 1,- DM
Verlagspostamt
Berlin



VERLAG DIE WIRTSCHAFT · BERLIN NO 18

Unser Test

Sportwagen

Felicia

von den Skoda-Werken, ČSR

Selten erregten wir mit einem Testfahrzeug so viel Aufsehen wie mit dem Skoda „Felicia“. Überall wurden wir angesprochen und nach näheren Einzelheiten gefragt. Das ist durchaus verständlich, denn der Wagen sieht ja auch – besonders offen – sehr nett aus. Hinzu kommt, daß ein Sportwagen ohnehin in den Vorstellungen vieler Interessenten vom Nimbus sagenhafter Spitzengeschwindigkeiten umgeben wird. „Der läuft doch 160“ und ähnliche Bemerkungen bekamen wir mehrfach zu hören. Wir mußten diejenigen leider enttäuschen, denn aus rund 40 PS werden auch in sportlicher Verpackung keine 80. Um es gleich vorwegzunehmen – bei rund 130 km/h war bei unserem Testwagen Schluß. Vielleicht werden einige hier vor lauter Enttäuschung nicht weiterlesen. Wir wollen trotzdem den Wagen etwas genauer betrachten, und zwar von vornherein als das, was er ist: ein Fahrzeug mit sportlicher Note, das sich aber in seinen Motor- und Fahrleistungen im großen und ganzen im Rahmen der bekannten Skoda-Limousinen bewegt. Seine Verwandtschaft mit den „Octavia“-Limousinen kann der Sportwagen ohnehin nicht leugnen, zumindest vorn sieht man das auf den ersten Blick. Lediglich die Kühlerverkleidung weicht etwas vom „Octavia“ ab. Wir fanden den Kühlergrill der Limousine schöner, da das horizontale Stillelement den Wagen flacher und breiter erscheinen läßt. Dieser Eindruck wäre beim Sportwagen ebenso angebracht. Entschädigt wird man jedoch durch das gegenüber der Limousine erheblich günstiger gestaltete flach auslaufende Heck.

Getragen wird die Sportkarosserie von dem gleichen Zentralrohrrahmen mit vorderer Gabelung wie die „Octavia“-Typen. Man muß sich darüber im klaren sein, daß die Karosserie des Sportwagens gegenüber der Limousine in einer Hinsicht immer benachteiligt ist. Ein festes Dach trägt erheblich zur Stabilisierung bei und begegnet damit gewissen Verwindungsmöglichkeiten, die beim offenen Wagen nur schwer vermieden werden können. Mit dem Arbeiten der einzelnen Baugruppen (Bug – Heck – Türen)



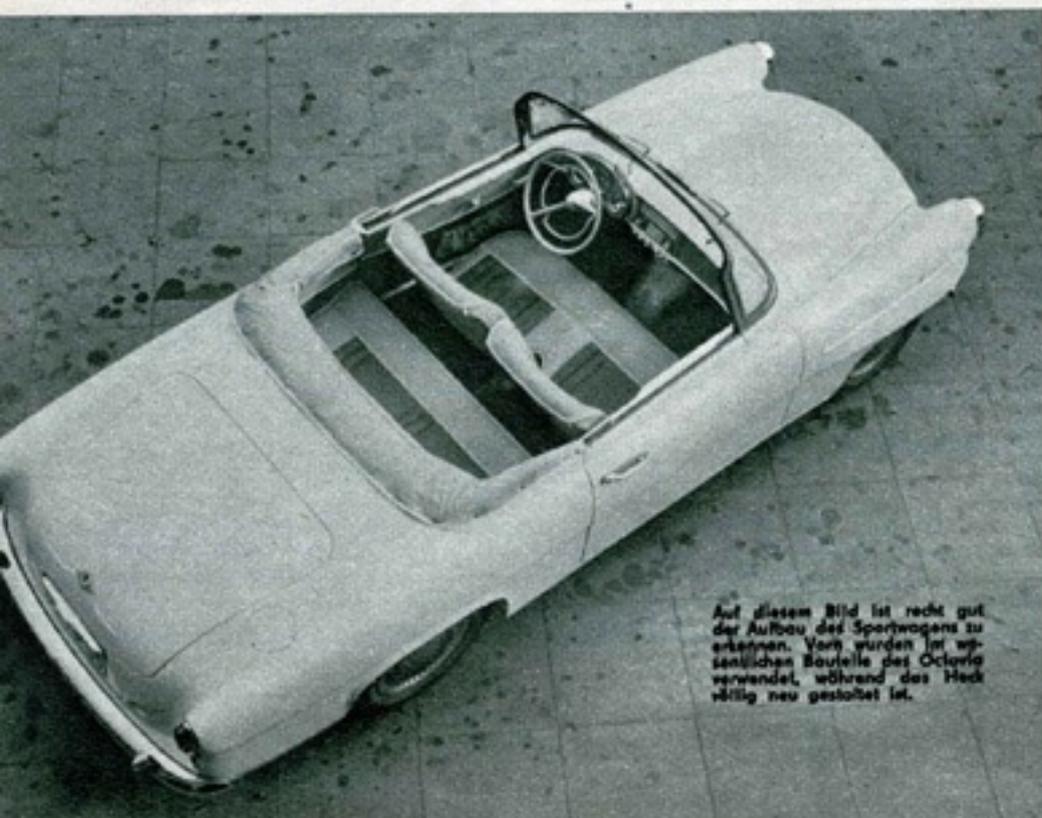
bei schlechten Straßenverhältnissen muß man sich bei dieser Konstruktion abfinden. Die derzeitige Optimallösung wäre ein Gitterrohrrahmen, der jedoch erheblich teurer ist und die Verwendung zahlreicher „Octavia“-Baugruppen kaum noch ermöglichen würde. Die Lenkung und Radaufhängung, vorn doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator und hinten Pendelachse mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern entspricht der Limousine. Mit der neuen Vorderachse, die wir im „Octavia“-Test (Heft 8) ausführlich besprochen haben, bekam der Sportwagen auch den klangvollen Namen „Felicia“. Vorher hieß er schlicht „Skoda 450“.

Der „Felicia“ bietet außer zwei Erwachsenen auf einer hinteren kleineren Sitzbank zwei Kindern bequem Platz. Für kurze Strecken können hinten auch einmal zwei Erwachsene sitzen. Es geht dabei hinsichtlich der Beinfreiheit und bei geschlossenem Verdeck auch in der Kopfhöhe etwas eng zu. Aus Platzgründen wurde die Rückenlehne hinten nicht gepolstert, und außerdem stören bei hochgeklapptem Verdeck die etwas groß ausgefallenen Druckknöpfe des Schutzüberzuges. Für lange Strecken sollte man eben nur mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern rechnen. Der Kofferraum ist dagegen sehr geräumig. Das Reserverad hängt infolge der flacheren Gestaltung des Hecks nicht wie beim „Octavia“ in einer Schwinge, sondern ist auf dem Boden mit einer Gummischlaufe festgelegt. Eine Matte deckt das Reserverad und das mit Riemen angeschnallte Werkzeug ab. Links hinter dem Radkasten sind wie bei der Limousine Platz und Ansnallriemen für einen 20-Liter-Kanister vorhanden, der auch notwendig ist, da der 30-Liter-Tank im rechten Radkasten wirklich etwas knapp bemessen ist. Der Tankstutzen wurde beim „Felicia“ eingelassen und durch einen Decken abgedeckt, der mit einem Zug vom Innenraum aus entriegelt werden kann. Verschlossen wird wie bei den Limousinen die Fahrertür. Das Schloß legt dabei nicht nur den äußeren Türgriff fest, sondern verriegelt die Tür mit dem Holm. Bei abge-

schlossener Fahrertür ist demzufolge auch der im Türholm liegende Öffnungshebel des Kofferraums verschlossen, so daß dieser bei offenem Wagen die Gegenstände aufnehmen kann, die man unter Verschluss haben will. Außerdem ist der Handschuhkasten im Armaturenbrett abschließbar.

Das im zusammengefalteten Zustand mit einem Schutzüberzug abgedeckte Klappverdeck läßt sich sehr schnell auch von einer Person hochklappen. Es wird am Rahmen der Windschutzscheibe lediglich durch zwei Schnellverschlüsse festgehalten. Einige Druckknöpfe legen die Kanten des Verdecks an den Seiten und an der Windschutzscheibe fest. Das Klappverdeck ist auch an den Kanten erstaunlich wasserdicht, an die Dichtheit gegen Zugluft darf man jedoch bei dieser Konstruktion nicht allzu große Anforderungen stellen. Es bleiben immer einige Ritzen, die für Frischluft sorgen. Dafür entschädigt die sehr wirksame Warmwasserheizung mit Gebläse, die in der Ausführung der der Limousinen entspricht. Ein festes Coupédach gibt es bisher für den „Felicia“ bei uns noch nicht.

Die voll mit Kunstleder überzogenen Vordersitze lassen sich genau wie bei der



Auf diesem Bild ist recht gut der Aufbau des Sportwagens zu erkennen. Vorn wurden im wesentlichen Bauteile der Octavia verwendet, während das Heck völlig neu gestaltet ist.

Limousine schräg nach vorn klappen, um einen weiten Ausschnitt für das Einsteigen nach hinten freizugeben. Das Lenkrad liegt etwas dichter am Armaturenbrett, wodurch die Sitzposition und die Haltung der Arme beim Fahren gewonnen haben. Die Verstellbarkeit der Sitzbank könnte wie bei der Limousine nach hinten etwas reichlicher sein. Andererseits wären gerade bei der Raumaufteilung in Sportwagen getrennt verstellbare Einzelsitze vorteilhaft, so daß unterschiedliche Größen von Fahrer und Beifahrer berücksichtigt und dadurch Platz für den hinteren Raum gewonnen werden kann.

Im Armaturenbrett ist beim Sportwagen Platz für den Einbau eines Lautsprechers eingeplant, nicht aber für das Bedienungsteil eines Radios. Der eingelassene Aschenbecher ist etwas klein ausgefallen und wäre auf der Fläche hinter der Windschutzscheibe noch besser plaziert. Den Blinkhebel — jetzt in der Mitte zwischen den Zugknöpfen — sollte man wie beim „Octavia“ links von der Lenksäule neben dem Zündschloß anordnen, damit er vom Lenkrad aus besser erreichbar ist. Die übrigen Bedienelemente entsprechen denen der Limousine. Auch die Kühlerjalousie hatte die gleiche Eigenschaft, sie ließ sich einwandfrei hochziehen, aber zum Öffnen mußte man vorn nachhelfen. Eine Änderung der Rückstellfedern und des Bowdenzuges, der auch bei der Frischluftzufuhr etwas schwach ausgefallen ist, wäre angebracht.

Nun zum Herz des „Felicia“. In seinen Daten (1089 cm³ Hubraum, Hub 75, Bohrung 68 mm) basiert der Sportmotor auf dem Typ 440. Er hat jedoch gegenüber dem „Octavia“-Motor eine „schärfere“ Nockenwelle, wodurch sich eine etwas größere Überschneidung der Ventilzeiten ergibt. Weiter wurde der Ansaugstutzen verändert, und zwei Vergaser mit 32er Durchlaß versorgen je zwei Zylinder. In der Originalausführung hat der Sportwagen auch geänderte Verdichtungsräume mit einer Verdichtung von 8,4. Mit dieser Verdichtung leistet er 50 PS (SAE) bei 5750 U/min. Da der hochverdichtete Motor mit den in der DDR zur Verfügung stehenden Kraftstoffen nicht



Das Klappverdeck wird, wie im Bild sichtbar, durch zwei Spiegel abgestützt und vorn am Rahmen der Windschutzscheibe mit zwei Schnellverschlüssen gehalten.

klingselfrei gefahren werden kann, wurde bei der für den Import in unsere Republik vorgesehenen Ausführung die Verdichtung auf etwa 7 herabgesetzt. Sie entspricht damit der des „Octavia“-Motors. Die Leistung dürfte sich nach unseren Geschwindigkeits- und Beschleunigungsmessungen zwischen 40 und 45 PS bewegen. Daraus ergibt sich natürlich auch die gegenüber der Werksangabe etwas geringere Spitzengeschwindigkeit. Alle übrigen Details des Sportmotors entsprechen der Originalausführung, so daß lediglich ein neuer Zylinderkopf erforderlich wäre, um den Motor auf die Verdichtung von 8,4 und damit auf die Leistung von über 50 PS zu bringen. (Es wäre zu hoffen, daß in einiger Zeit auch bei uns Kraftstoff für diese Verdichtung zur Verfügung steht. In der CSR ist das seit Juni dieses Jahres bereits der Fall.) Gegenüber dem „Octavia“-Motor hat jedoch auch der niedrig verdichtete Sportmotor einen bedeutenden Vorteil — er dreht höher. Dafür sorgen vor allem die weiter überschrittenen Steuerzeiten, die auch in hohen Drehzahlen eine ausreichende Zylinderfüllung gewährleisten. Wir haben ohne weiteres Drehzahlen von über 6000 U/min erreicht und gemessen. Besonders im 3. Gang, der dadurch bis über 90 km/h reicht, wirkt sich diese Eigenschaft günstig auf schnelle Überholvorgänge aus, da man während des Überholens kaum zu schalten braucht. Allerdings kommt bei diesen hohen Drehzahlen keine wesentliche Mehrleistung heraus. Die Beschleunigungszeiten mit dem Sportwagen entsprechen unten denen des „Octavia“. Oben liegen sie zwischen den Werten des „Octavia“ und des „Octavia Super“. Die Meßwerte, die an verschiedenen Tagen in beiden Richtungen auf den gleichen Autobahnabschnitten wie mit den „Octavia“-Typen ermittelt wurden, finden Sie in den technischen Daten. Eine Be-



TECHNISCHE DATEN

Motor „Felicia“

Viertakt, Vierzylinder in Reihe, OHV

Hubraum: 1089 cm³

Hub: 75 mm

Bohrung: 68 mm

Verdichtung: etwa 7

Leistung: etwa 40 bis 42 PS (nach unseren Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsmessungen, genaue Angaben lagen uns für den niedriger verdichteten Sportmotor nicht vor)

Vergaser: 2 Jikei 32 SOP, Fallstrom mit Beschleunigerpumpe

Kraftübertragung

Kupplung: Einzelplatten-Trocken

Getriebe: Viergang, 2., 3., 4. synchronisiert, Lenkstocshaltung

Getriebeübersetzungen: 1. Gang 1:4,27

2. Gang 1:2,46

3. Gang 1:1,39

4. Gang 1:1

R.-Gang 1:3,61

Hilfsachs Antrieb: 1:4,78

Elektrische Anlage

Batterie: 12 V, 40 Ah

Lichtmaschine: 200 W, spannungsregelmäßig

Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumregler

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieckslenkern,

Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Pendelachse mit Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schraubenge triebe, Spurstange dreiteilig

Wendekreis: etwa 10,6 m

Bremsen: Fußbremse hydraulisch, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend

Bereitung: 5,50 — 15

Maße und Gewichte

Radstand: 2400 mm

Spurweite: vorn 1210, hinten 1250 mm

Länge: 4065 mm

Breite: 1600 mm

Höhe: 1380 mm

Gewicht: 900 kg

zulässiges Gesamtgewicht: 1200 kg

Tankinhalt: 30 l

Öllinhalt: 2,9 l (etwa 3,5 l bis Maximalstand am Peilstab)

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: 124 km/h (Stoppwert)

Beschleunigung: 0 bis 25 km/h 2,4 sec im 1. Gang

0 bis 45 km/h 6 sec im 1. und 2. Gang

0 bis 80 km/h 16 sec im 1. bis 3. Gang

0 bis 100 km/h 32 sec im 1. bis 4. Gang

(besetzt war der Wagen dabei nur mit dem Fahrer — 60 kg —)

Preis: 18 900 DM

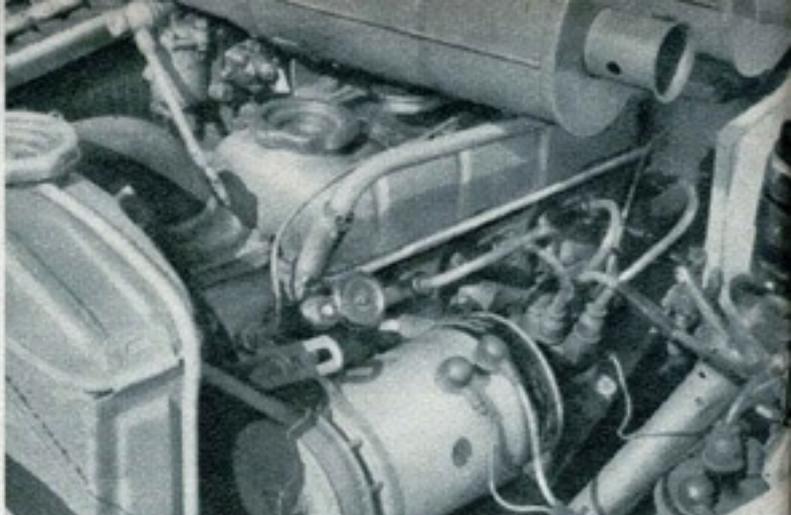
Kfz.-Steuer: 198 DM (jährlich)

Kfz.-Haltpflicht: 136,- DM (DDR)

166,- DM (Berlin)



In der Mitte des Armaturenbrettes ist Platz für einen Lautsprecher. Das Bedienteil eines Bordradio muß man allerdings anderweitig unterbringen. Unter der Lautsprecherabblendung befinden sich links der Lichtschalter und rechts vom Aschenbecher der Regelwiderstand für die Armaturenbekleuchtung. Darunter die Zugknöpfe für Gebläse, Scheibenwischer usw., in der Mitte der Blinkerschalter.



Beim Sportmotor des „Felicia“ fallen sofort die beiden mächtigen Ansaugeräuschkämpfer und Luftfilter ins Auge. Bis auf die zwei Vergaser sieht der Motor äußerlich genauso aus wie seine Schwesterstypen. Die Benzinpumpe sitzt an der Stirnseite des Motors und hat einen Handhebel zum Vorpumpen. Bei Temperaturen um null Grad ist das auch notwendig, wenn der Wagen über Nacht im Freien gestanden hat.

schleunigungskurve können wir uns sparen, sie fällt bis 45 km/h mit der des „Octavia“ zusammen, darüber liegt sie zwischen der des „Octavia“ und des „Octavia Super“ (siehe Heft 8). Offensichtlich bringt die vor allem hinten etwas leichtere Sportkarosserie eine günstigere Achslastverteilung beim Bremsen mit sich, denn die Fußbremse des Sportwagens ergab mit $8,5 \text{ m/s}^2$ eine um $1,1 \text{ m/s}^2$ höhere mittlere Verzögerung gegenüber den Limousinen. Die Handbremse brachte 3 m/s^2 .

Auf langen Strecken zeigte der Sportmotor auch bei hohen Drehzahlen die gleiche Standfestigkeit wie seine Schwesterstypen. Auf Autobahnabschnitten von über 100 km Länge erreichten wir Geschwindigkeitsdurchschnitte von 110 km/h. Auf der Landstraße lagen die Durchschnitte bei 80 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit stoppten wir mit 124 km/h. Diese Werte beziehen sich sämtlich auf roten Kraftstoff. Mit dem Sonderkraftstoff B 87 (87 Oktan), den wir bereits mit den „Octavia“-Limousinen probierten, ergab sich eine Höchstgeschwindigkeit von genau 130 km/h.

Der Kraftstoffverbrauch betrug durchschnittlich im Stadtverkehr 10 l/100 km, bei scharfer Fahrt auf der Autobahn stieg er auf 11,9 l/100 km an. Bei ruhiger Fahrt, wobei 90 km/h nicht überschritten wurden, lag der Verbrauch bei 8,9 l/100 km auf Fernverkehrsstraßen und bei 8,1 l/100 km auf der Autobahn. Die Verbrauchsangaben beziehen sich wieder auf roten Kraftstoff. Die Werte liegen sämtlich etwas über denen der Limousinen.

Über die Straßenlage gibt es kaum etwas zu sagen. Sie entspricht in allem den im Heft 8 besprochenen Limousinen. Auf trockener Straße ist die Kurvenfestigkeit erheblich und die Kurvenneigung kaum zu spüren. Auf nasser Straße ist Vorsicht geboten. Die Windempfindlichkeit fanden wir bei hohen Geschwindigkeiten auch mit dem Sportwagen in gleichem Maße bestätigt wie mit den Limousinen. Hinsichtlich der Fahrgeräusche waren wir mit dem offenen Wagen zunächst angenehm über die hervorragende Laufruhe überrascht, die so ganz im Gegensatz zu unseren Erfahrungen mit den Limousinen stand. Als wir jedoch das Verdeck hoch-

klappten, war es wieder der vertraute Skoda mit dem sportlich vollen Auspuffton und dem unterschiedlichen Getriebegegeräusch, je nachdem ob der Motor zog oder beim Gaswegnehmen geschoben wurde. Das Getriebe und die Hinterachse entsprechen auch in den Übersetzungen denen der „Octavia“-Typen, so daß sich für Drehzahlen und Geschwindigkeiten die gleichen Verhältnisse ergeben. (Siehe Gangdiagramm Heft 8.)

Noch einige Worte zur Ausstattung. Beim Sportwagen ist wie bei der Limousine der Kofferraum durch die Kennzeichenbeleuchtung mitbeleuchtet. Die Innenlampe der Limousine ist in den Motorraum gewandert und leuchtet dort bei eingeschaltetem Standlicht, wenn die Motorhaube geöffnet wird. Im Fahrgastraum herrscht absolute Dunkelheit. Wenn auch das Stoffverdeck die Befestigung einer Lampe verbietet, so sollte man dennoch eine Beleuchtungsmöglichkeit schaffen. Eine Lampe unter dem Armaturenbrett wäre z. B. völlig ausreichend — wir haben das ausprobiert. Ferner würde der Wagen durch eine Matte über dem Getriebetunnel und mit Weißrandreifen sehr gewinnen.

Der Innenspiegel ist brauchbar, wenn das Verdeck geöffnet ist. Bei hochgeklapptem Verdeck betrachtet man damit allenfalls die Oberkante des schmalen Heckfensters. Um unserer StVZO § 65 zu genügen, sind eine tiefere Anbringung des Innenspiegels oder zwei Außenspiegel erforderlich.

In der obligatorischen Schlußbemerkung möchten wir feststellen, daß der Sportwagen entgegen seinem schmeichelnden Namen „Felicia“ (die Glückliche) eher ein Fahrzeug für rauhe Männer ist, die die Annehmlichkeiten eines Wagens nicht missen, aber auch nicht auf den vom Motorradfahren her bekannten frischen Wind verzichten wollen. Ob der Wind nun von vorn oder infolge der Windschutzscheibe als Wirbel und Sog von hinten kommt, ist schließlich gleichgültig. Jedenfalls ist der „Felicia“ kein alltägliches Beförderungsmittel, sondern ein Fahrzeug für Liebhaber, die zugunsten des zweifellos hohen Fahrgenusses — besonders bei schönem Wetter — auch bereit sind, einige Konzessionen im Hinblick auf die Annehmlichkeiten einer Limousine zu machen, e-p

Die Windschutzscheibe ist weit heruntergezogen. Die Tür gibt jedoch durch den Ausschnitt einen bequemen Einstieg frei. Das hintere Sitzkissen ist nur aufgelegt. Man kann bei Herausnahme den Raum gut für Gepäck ausnutzen.

Infolge der flacheren Gestaltung des Hecks wurde das Reserverad liegend im Kofferraum untergebracht und mit einer Gummimatte abgedeckt. Platz und Anschlaggurte für einen 20-Liter-Kanister sind hinter dem linken Redkasten vorhanden.

