



Der Ahnherr – Laurin & Klement, 1905

Skoda - 100 Jahre Automobilbau

Skoda kann in diesem Jahr auf eine einhundertjährige Tradition im Automobilbau zurückblicken. Durch die Übernahme der Marke Laurin & Klement im Jahr 1905, die damals mit dem Typ A ihr erstes Auto herausbrachte, gehört der tschechische Hersteller zu den ältesten noch produzierenden Automobilherstellern Europas. Nach Daimler-Benz, Opel und Peugeot ist Skoda eines jener großen Traditionsunternehmen, das damals wie heute für sowohl innovative wie auch solide Technik bekannt ist. Seit 1991 gehört Skoda zur VW Group und ist damit weltweit vertreten.

Die Anfänge

Die Geschichte der Marke Skoda beginnt 1859, als Johann Nepomuk Graf von Waldstein in Pilsen eine Maschinenfabrik gründete. Bereits zehn Jahre später verkaufte Waldstein seine Firma an Emil Ritter von Skoda (1839 bis 1900), der aus dem Betrieb einen der größten Rüstungshersteller der österreichisch-ungarischen Monarchie machte. 1899 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen

„Akciova Spolecnost Skodvy Zavody“ umgewandelt und bis zum Ersten Weltkrieg ständig vergrößert. 1914 arbeiteten bereits 10.000 Menschen für den böhmischen Militärausrüster.

Nach Kriegsende und Gründung der Tschechoslowakei, zu der Pilsen nun als Pilsen gehörte, stand es wirtschaftlich schlecht um das Unternehmen. In dieser Situation übernahm 1919 der französische Rüstungskonzern Schneider in Creusot das in „Skoda“ umbenannte tschechische

Der Autor



Dr. Immo Sievers betreibt das Redaktionsbüro ArTeG und erfüllt seit 1998 Lehraufträge an der Technischen Universität Berlin.

Unternehmen. Man begann nun mit dem Bau von Dampfmaschinen und Lokomotiven. Erste eigene Versuche im Automobilbau waren Dampf-Lastwagen und -Omnibusse, die mit einer Lizenz der englischen Firma Sentinel Waggon Works hergestellt wurden. Auch um die ersten Autos zu bauen, bediente man sich einer Konzession, durch die Verbindungen von Schneider zu Hispano-Suiza kam es zu einem Lizenzbau (1924 bis 1927) des luxuriösen Modells H6B, das Marc Birkigt entworfen hatte. Doch in den Nachkriegszeiten und vor der Kulisse der drohenden Weltwirtschaftskrise ließen sich diese Luxuswagen mit 6,5 l Hubraum nur schwer verkaufen. Wenn überhaupt, dann waren kleine, preiswerte Fahrzeuge und vor allem Motorräder gefragt.

Erste Automobile von Laurin & Klement

Mit beidem hatte die Firma Laurin & Klement in Jungbunzlau, etwa 60 km nordöstlich von Prag, Erfahrung. Der Buchhändler Wenzel Laurin und der Mechaniker Wenzel Klement gründeten dort 1895 eine Fahrradfabrik. Dem Trend der Zeit folgend, beschlossen die Firmengründer ihre Fahrräder zu motorisieren, und bereits 1898 erschien das erste L&K-Motorrad. Dessen 452 cm³ großer Einzylindermotor leistete 4 PS, genug für 60 km/h. Vor allem die zahlreichen Rennerfolge, darunter 1905 die Weltmeisterschaft, machten die L&K-Maschinen so bekannt, dass Lizenzen für die Pro-

duktion nach Frankreich, Italien und Deutschland verkauft werden konnten.

In dieser Zeit verdreifachte sich die Produktionsfläche und Belegschaft, und die seit 1904 hergestellten Lastendreiräder ließen sich auch nach Übersee, zum Beispiel an die mexikanische Post, verkaufen. Es war nur eine Frage der Zeit, wann das erfolgreiche Unternehmen auch den Automobilbau aufnehmen würde. Bereits 1901 hatte man einige Testfahrzeuge mit Motorrad-Motoren gebaut, war aber mit dem Ergebnis nicht zufrieden. Klement engagierte den deutschen Ingenieur Karl Slevogt, der zuvor beim Autofabrikanten Ruppe den erfolgreichen „Piccolo“-Wagen konstruiert hatte. Wie dieser hatte der L&K Typ A einen Zweizylindermotor, allerdings einen wassergekühlten. Der 1 l große Motor leistete 7 PS, damit kam der Wagen auf 45 km/h. Sowohl die elektro-magnetische Abreißzündung wie auch das Dreigang-Wechselgetriebe waren eigene Entwicklungen. Ihre Zuverlässigkeit und die respektablem Leistungen des Typs A machten den „Ahnherm“ der heutigen Skoda-Modelle bald beliebt, und in rascher Folge kamen die Typen B bis F auf den Markt, wobei letztere bereits Vierzylindermotoren hatten. Nachfolger von Slevogt als Chefkonstrukteur wurde 1907 Otto Hieronimus, der zuvor bei Gräf & Stift gearbeitet hatte. Er entwickelte den Typ FF, der über einen 45 PS starken Motor mit zwei gusseisernen Zylinderblöcken mit je vier Zylindern verfügte, die auf einem gemeinsamen Aluminiumkurbelgehäuse an-

geordnet waren. Ein Vergaser mit Außenansaugung versorgte alle acht Zylinder – damit hatte der Typ FF den ersten für einen Pkw entwickelten Achtzylindermotor.

Expansion und technischer Vorsprung

Das 1907 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Unternehmen expandierte weiter und bald gehörten auch Nutzfahrzeuge zum Lieferprogramm. 1913 übernahm die Laurin & Klement AG die Reichenberger Automobilfabrik, deren Fahrzeuge unter dem Kürzel RAF erst 1908 auf den Markt gekommen waren. 1912 hatte das auch in Böhmen angesiedelte Unternehmen eine Lizenz von der englischen Daimler Motor Company in Coventry für den Daimler-Knight-Schiebermotor erhalten, **Bild 1**. Dieser Motor war von Charles Yale Knight bereits 1905 konstruiert worden, aber erst in Zusammenarbeit mit Frederick Lancaster und der Daimler Motor Co. zur Serienreife weiterentwickelt worden. Die – meist großvolumigen – Motoren besaßen keine Ventile, sondern vor Aus- und Einlass sitzende Ringschieber, welche die Öffnungen zu präzise gesteuerten Zeiten freigaben. Damit liefen sie zwar leiser als bisherige Automotoren, die Konstruktion war aber aufwändig, hatte einen hohen Ölverbrauch zur Folge und verlor bei hohen Drehzahlen an Kraft. Da diese Nachteile aber durch die Laufruhe aufgewogen wurden, fanden sich bald zahlreiche Lizenznehmer, unter anderem eben auch Laurin & Klement,

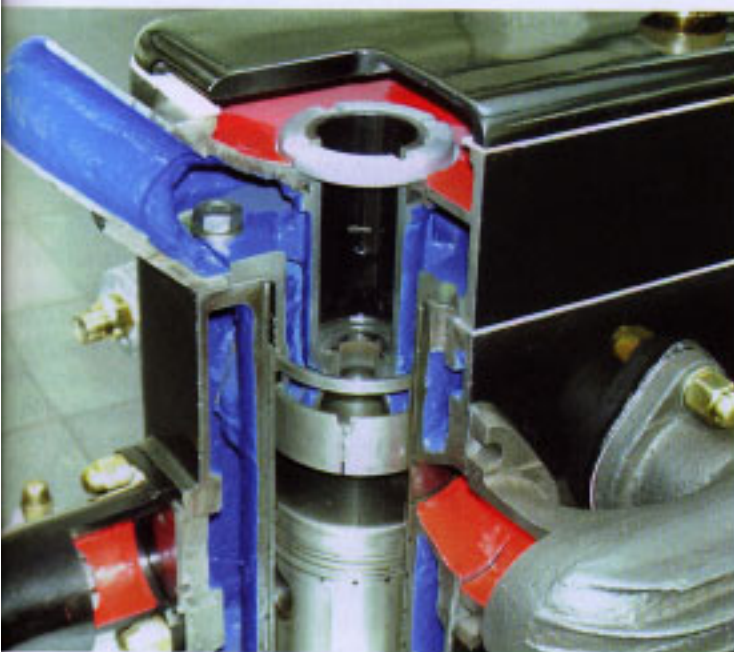


Bild 1: Querschnitt durch einen Zylinder des Knight-Schiebermotors von Laurin & Klement, 1926

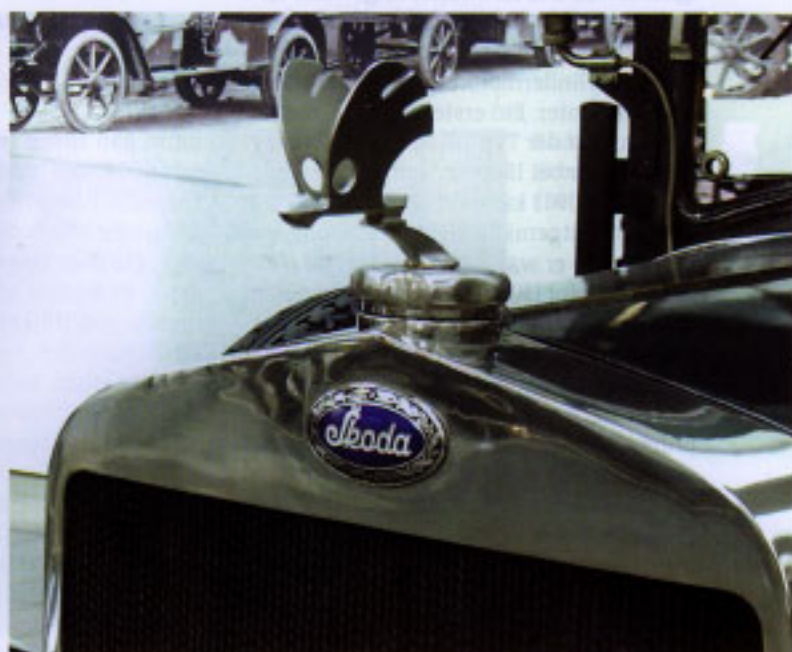


Bild 2: Kühler des Skoda Typ 110, 1926 – nur noch der Lorbeerkranz im Skoda-Emblem erinnert an die Marke Laurin & Klement

die damit zu den damals fortschrittlichsten Motorenbauern der Welt gehörten.

Diesen technischen Vorsprung konnte man aber nur noch kurze Zeit für Automobile nutzen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde die Produktion auf Nutzfahrzeuge und Flugmotoren eingeschränkt. Die Belegschaft wuchs dennoch auf 1350 Mitarbeiter an, die nach Kriegsende versuchten, mit dem preisgünstigen Modell 100 wieder in der Automobilindustrie Fuß zu fassen. Wie andere tschechische Hersteller auch, konnte Laurin & Klement auf dem heimischen Markt nicht genug Käufer finden und sich im Ausland nicht gegen die starke Konkurrenz durchsetzen. In der neu gegründeten Tschechischen Republik gab es immerhin acht Automobilhersteller, die sich einen relativ kleinen Kundenkreis teilen mussten. Laurin & Klement erging es nicht anders als zuvor Skoda, der Wert der Aktien sank, und 1925 wurde das Unternehmen aus Jungbunzlau (nun Mladá Boleslav) von der Pilsener Konkurrenz unter deren Direktor Karl Loevenstein aufgekauft. Der Markenname wurde noch bis 1929 beibehalten, danach erinnerte nur noch der Lorbeerkrans im Skoda-Emblem an die Marke Laurin & Klement, **Bild 2**.

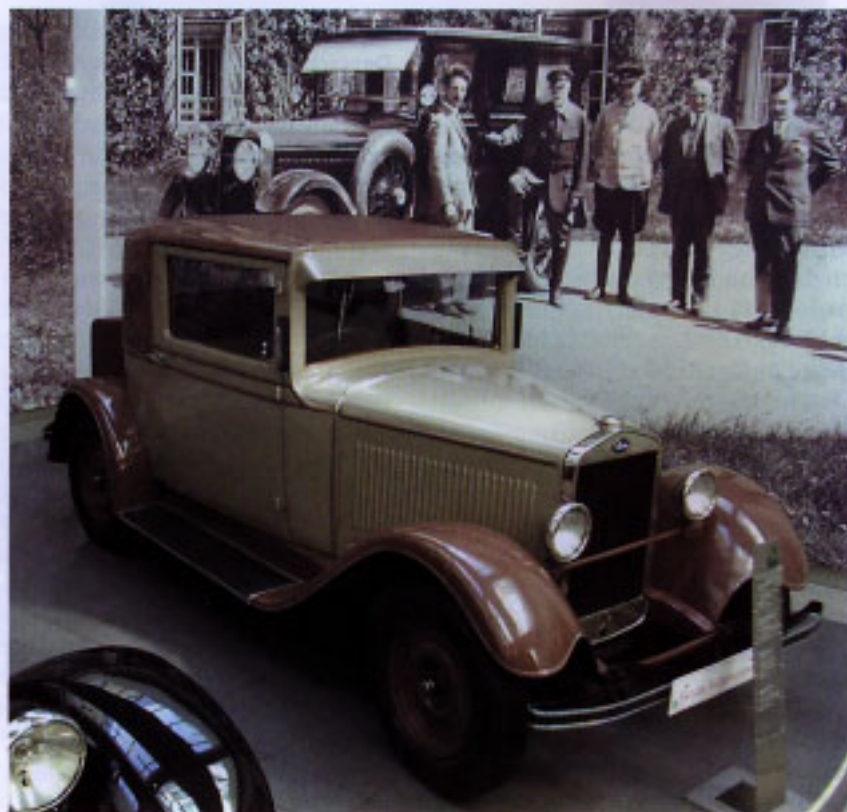


Bild 3: Skoda Tudor, 1930

Übernahme durch Skoda und wirtschaftlicher Erfolg

Mit diesem Zukauf hatte sich Skoda wesentlich verstärkt und investierte in das Werk, behielt aber die unzeitgemäße Produktionspalette von großvolumigen Motoren bei. Neben der Lizenzfertigung des H6B gehörten dazu sechs- und achtzylindrige Schiebermotoren mit 2,5 l beziehungsweise 3,9 l Hubraum. Nur die von Laurin & Klement entwickelten kleineren Modelle 110 und 120 mit Vierzylindermotoren und 2 l Hubraum lagen darunter. Ein erster Versuch, dies zu ändern, war der Typ 110 A, dessen Zweizylindermotor bei 1800 cm³ gut 25 PS leistete, **Bild 3**. Erst 1933 kam mit dem Typ 420 eine wirklich zeitgemäße Neuentwicklung auf den Markt – er war mit einem Einliter-Vierzylindermotor (30 PS, 100 km/h) und einem damals modernen Zentralrohrrahmen ausgestattet. Die Räder waren einzeln aufgehängt und gefedert, Motor und Getriebe waren nach dem Transaxle-Prinzip angeordnet: Motor und Kupplung befanden sich vorn, Getriebe und Differenzial hinten. Dieses Modell bescherte dem seit 1930 aus dem Gesamtkonzern Skoda ausgegliederten und nun selbständigen Automobilwerk ASAP endlich den erhofften wirtschaftlichen Erfolg. Man beschloss, das Typenprogramm einzuschränken, beginnend mit dem Nachfolger des Modells 420, dem „Popular“, den es in einer 30-PS-Version mit 995 cm³ Hub-



Bild 4: Skoda Popular Monte Carlo Roadster, 1936

raum gab sowie in der stärkeren Version mit 1089 cm³ und hängenden Ventilen. Ebenfalls hängende Ventile hatte der 1560 cm³ große Motor des „Rapid“. Der „Favorit“ verfügte über einen fast 2 l großen Motor, der 55 PS leistete und eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h erlaubte. Nach oben hin rundete der „Superb“ das Programm ab, er hatte einen Sechszylindermotor mit zuerst 2480 cm³, später 3140 cm³ Hubraum. Eine besonders sportliche Variante war der „Popular Monte Carlo Roadster“, der von 1935 bis 1938 gebaut wurde, **Bild 4**.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde die Produktion bei Skoda wiederum auf Rüstungsgüter umgestellt und der Konzern den Hermann-Göring-Werken unterstellt. Bis 1944 wurden unter anderem Geländewagen und Nutzfahrzeuge für die Wehrmacht gebaut.

Verstaatlichung nach dem Zweiten Weltkrieg

1946 wurde das Unternehmen Skoda verstaatlicht und im Rahmen der damaligen volkswirtschaftlich und politisch bestimmten Arbeitsteilung mit der Produktion von Pkw beauftragt. Anfangs behielt man sich mit Plänen der Vorkriegsmodelle, wobei der „Rapid“ bis 1947, der „Popular“ bis 1948, **Bild 5**, und der „Superb“ sogar bis 1949 gebaut wurden. In diesem Jahr kam das neu entwickelte Modell 1102 heraus, dem 1952 der „1200er“ folgte. Trotz Verstaatlichung konnte das Unternehmen mit den weiteren Fahrzeugmodellen wie „Spartak“, „Octavia“ und „Felicia“ einen relativ guten Standard wahren. Die 1959 herausgebrachte Cabrio-Version des „Felicia“, die über einen Vierzylindermotor mit hängenden Ventilen ver-



Bild 5: Skoda Popular Roadster, 1948



Bild 6: Skoda Felicia Cabrio, 1959

fügte, der bei 1221 cm³ 50 PS leistete, hatte zudem eine gelungene Karosserieform. Der „Felicia“ erwies sich als Verkaufs- und Exportschlager; in 28 Länder konnte das Modell abgesetzt werden, **Bild 6**.

1959 legte Skoda den Grundstein für ein neues Automobilwerk, das auf Grund seiner enormen Ausmaße der größte Industriekomplex der Tschechoslowakei wurde. Nach der Einweihung 1964 wurde dort die Produktion der Heckmotor-Modelle 1000MB und 1100MB aufgenommen. Obwohl diese Modelle ein problematisches Fahrverhalten hatten, blieben sie bis 1987 im Programm, später unter den Typenbezeichnungen 105, 110, 120 und 130 und als „Rapid“ Coupé und Cabrio. Zumindest mit den Modellnamen hatte man versucht, an alte Traditionen anzuknüpfen.

Modernisierung mit westlicher Hilfe

Ende der 70er-Jahre begann die Nachfrage zu sinken und man fing an über eine Modernisierung auch unter Beihilfe westlicher Zulieferer nachzudenken. Der Erfolg des 1987 auf den Markt gebrachten, frontangetriebenen Modells „Favorit“ gab dieser Entscheidung Recht, **Bild 7**. Im April 1991 beteiligte sich der Volkswagen-Konzern an Skoda und aus dem „Favorit“ wurde 1994 das Modell „Felicia“, das bereits mit Motoren von VW ausgestattet war. 1996 brachte das mittlerweile hundertprozentige Tochterunternehmen der VW Group die vielbeachtete Limousine „Octavia“ heraus, die in die VW-Plattformreihe eingegliedert ist. Damit knüpft die Marke Skoda an ihre Tradition für technisch fortschrittliche, zuverlässige und wirtschaftliche Automobile an. ■



Bild 7:
Skoda Favorit,
1990