

Charmanter Tscheche

Der alte Ostblock war nicht nur grau und trübe. Es gab sogar offene Autos, die einem richtig den Tag versüßen konnten. Daran erinnert uns die Skoda Felicia.

Petticoats wippen, der Hula-Reifen kreiselt, Kennedy lächelt an der Wand, zarte Heckflossen recken sich in den Wind. Das schöne Leben! Unsere Laune hebt ab und schwebt über schmale Landsträßchen durch unberührte Täler, in denen Hase und Fuchs uns zuwinken, bevor sie einander Gute Nacht sagen. Der kleine Motor schnarzt sein fröhlich Lied, der Schaltstock flutscht flink durch die Gänge, während die schmalen Räder lustig übers Pflaster tanzen. Die flotte Felicia macht ihrem Namen alle Ehre und macht uns glücklich: aaah, die Leichtigkeit des Seins!

Anderen Autos hält man zugute, dass sie wie Bretter auf der Straße liegen – die Felicia macht es genau umgekehrt: Ihr Zentralrohr-Skelett spannt sich wie eine Brücke übers Pflaster. Gut so! Denn damals, in ihren Jugendtagen, sind die Straßen eine löchrige, rumpelige Angelegenheit, der man möglichst nicht zu nahe kommt. So tanzt die Felicia durchs Hügelland Böhmens und über die Hohe Tatra, leichtfüßig wie eine Ballett-Elevin. Rums! Das war vielleicht ein bisschen zu viel des Idylls, weshalb unsere postmoderne Skepsis den Rettungsanker wirft und uns auf den Boden zurückholt. 1961 war bestimmt da und dort idyllisch – aber gab es nicht auch Mauerbau und einen drohenden Atomkrieg? Und überhaupt, da lächelt gar nicht der Kennedy, sondern der gesprayte Comic-Cowboy Lucky Luke, eine belgische Erfindung. Wo ist in der heutigen Ironie-Kultur noch Platz für ein kleines Auto mit seltsamer Technik? In den Herzen ihrer Verehrer natürlich. Von denen hatte sie schon immer jede Menge, weshalb sie heute genauso häufig anzutreffen ist wie ihre gesittete (weil geschlossene) Schwester namens Octavia – von der 20-mal mehr Exemplare gebaut wurden. Das High-Tschech Coupé: [Skoda S110R](#)

Gut geklaut, Skoda!



West oder Ost? Die Designlinien gleichen sich Ende der 50er-Jahre noch. Die Wülste über den vorderen Radausschnitten trägt auch der Mercedes 190 SL.

©U. Sonntag

Was unsere hollywoodgeschulten Herzen aber besonders anspricht, ist das dunkle Familiengeheimnis, das der Baureihe innewohnt. Ihr Rückgrat nämlich, das tragende Zentralrohr mit angeflanschter Motor-Getriebe-Einheit vorn und Differenzial hinten, das haben ihre Schöpfer unter zwielichtigen Umständen akquiriert – um nicht zu sagen: einfach geklaut. Die Idee stammt von der Konkurrenz, von den Visionären bei Tatra, die schon 1922 diese geniale und ultra-fortschrittliche Lösung für ein leichtes, variables Chassis mit Einzelradaufhängung rundum vorstellten. Der Inlands-Patentschutz war schwach damals, und so bekam der Skoda Popular von 1934, Felicias frühester Vorfahr, auch dieses Chassis. Die Leute bei Tatra hat das damals sehr getroffen – aber immerhin kann man sagen: gut geklaut, Skoda! Bis Mitte der 60er war dies das Fahrgestell der Wahl für die

Straßen der Zeit. Man konnte sogar schnell sein damit, ein Octavia errang 1961 den Klassensieg bei der Rallye Monte-Carlo. Ist das nicht spannend? Die fröhliche Felicia tanzt und schwebt in vielen Spannungsfeldern zwischen West und Ost, zwischen Alltag und Urlaubsgefühlen, zwischen Genie und Nachahmung. Desto größer der Genuss, wenn wir bei einer Ausfahrt die Sonne ebenso genießen wie die Schatten der Vergangenheit, den Wind ebenso wie ihre eigentümliche Technik. All das fügt sich zum Tanz der Felicia, der süßen Hexe mit dem dunklen Geheimnis.

Technische Daten



In seinen Grundzügen unverändert, geht dieser Motor auf das Jahr 1938 zurück. Trotzdem ist er nicht altersschwach, mit zwei Solex-Vergasern bringt er quicklebendige, etwas raue 50 PS.

©U. Sonntag

Skoda Felicia (Typ 994) Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs, kopfgesteuert über Stoßstangen und Kipphebel, Wasserkühlung • zwei Jikov-Vergaser 32 SOPb • Bohrung x Hub 68 x 75 mm • Hubraum 1089 ccm • Verdichtung 8,4:1 • 37 kW (50 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 74,5 Nm bei 3500/min • Antrieb/Fahrwerk: Viergang- Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Zentralrohrrahmen • Einzelradaufhängung, vorn Dreieckslenker an Schraubenfedern, hinten Schwingachse an Querblattfeder • Trommelbremsen • [Reifen](#) 5.90 x 15 Maße: Radstand 2390 mm • L/B/H 4050/1600/1380 mm • Leergewicht 900 kg • Fahrleistungen/[Verbrauch](#): Spitze 128 km/h, 0–100 km/h in 39 s • Verbrauch 9 l Normalbenzin/100 km • Neupreis in der Bundesrepublik: 6690 Mark (1961).

Historie

Der erste Zentralrohr-Skoda, der Popular (Typ 906), war auf Wunsch als Cabriolet zu haben und folgte damit den Gepflogenheiten der Zeit. Er entfaltete sich zu einer großen Typenfamilie. Das clevere Chassis ließ sich beliebig verlängern, motorisieren und mit vielerlei Aufbauten versehen. Folgerichtig nutzte der Typ 1101 Tudor ab 1946 die gleiche Technik und war als Cabriolet erhältlich. Tudors Nachfolger kam 1955 als Typ 440 Spartak mit einer völlig neuen Karosserie und sanft weiterentwickelter Technik. Zwei Jahre später gab es ihn offen als Typ 450, und der hatte einen einteiligen Kühlergrill (anstelle des seltsamen Clark-Gable-Bärtchens beim 440). 1959 kam eine wesentliche Neuerung, nämlich Schraubenfedern an der Vorderachse. Das war Anlass genug für richtige Namen: Die geschlossene Version hieß fortan Octavia, die offene Felicia (oder Felicia Super, falls ausgestattet mit dem 55-PS-Motor). Beide mussten 1964 abtreten, um dem Heckmotorauto [1000 MB](#) mit selbsttragender Karosserie Platz zu machen. Das Zentralrohr-Chassis lebte zwar noch in Kombi und Lieferwagen bis 1973 – aber mit der Felicia endete die lange Tradition der offenen Skoda.

Plus/Minus



Die offene Felicia ist aus gutem Grund beliebt – wer ein Exemplar will, an dem er auch Freude hat, muss ein bisschen tiefer in die Tasche greifen.

©U. Sonntag

Man möge bitte nicht den alten Wessi-Fehler machen und Skoda mit billig gleichsetzen: Die offene Felicia ist aus gutem Grund beliebt – wer ein Exemplar will, an dem er auch Freude hat, muss ein bisschen tiefer in die Tasche greifen. Natürlich gibt es preisgünstige Autos, aber das hat immer seinen Grund. Felicia-Spezialist Jens Herkommer wird immer wieder zur Rettung gerufen, wenn ein Neuling mit den Eigenheiten dieser Konstruktion nicht zurende kommt: "Das Zentralrohrrahmen-Chassis hat eigene Regeln. Da darf man nicht einfach drauflosschweißen. Wir bekommen immer wieder schiefe Autos, die unsachgemäß repariert wurden." Generell gilt: Karosserie ab bei einer Restaurierung. Wenn eine Felicia aber einmal in Schuss ist, erfreut sie ihre Besitzer mit ihrem freundlichen, unkomplizierten Wesen.

Ersatzteile

Hier muss man sich ausnahmsweise wenig Gedanken machen, mehrere Spezialisten haben sich der Felicia und ihrer Geschwister angenommen. Felicias üppiger Chromschmuck ist komplett im Angebot, ein Satz Schwellerleisten zum Beispiel ist für etwa 50 Euro zu haben. Ein Satz Bremsbacken kostet circa 70 Euro, eine Bremstrommel rund 100 Euro, eine Kupplungsscheibe um 50 Euro. Knifflig ist einzig die Zündanlage, da gab es verschiedene Hersteller und Bauformen, die nicht kompatibel sind. Da heißt es aufpassen, um die korrekten Teile (und danach die richtige Einstellung) zu finden.

Marktlage

Gute Autos haben ihren Preis, egal wo sie angeboten werden – auch in Tschechien kennt man den Wert einer Felicia. Vorsicht vor Angeboten mit Preisen um die 10.000 Euro, da kommen die eigentlichen Kosten oft nach dem Kauf. Insgesamt ist das Angebot recht ordentlich, auch an sauber restaurierten Exemplaren.

Empfehlung

Ein abgebrochenes Projekt – so was ist für wenig Geld zu haben. Allerdings wird man dann schnell mit dem Grund konfrontiert, weshalb der Vorbesitzer das Handtuch schmiss. Diese Empfehlung richtet sich also nur an kompetente Schrauber. Wer nicht restaurieren möchte, sollte sich in der Szene umhören, Kontakte knüpfen und mit Besitzern sprechen. Dann läuft einem früher oder später ein ordentliches Auto mit belegbarer Historie über den Weg.

Autor: Till Schauen

Fotos: U. Sonntag