
Im Rückspiegel: Der Skoda 1000 MB wog nur 775 Kilogramm

Vor 55 Jahren präsentierte Skoda mit dem 1000 MB einen Meilenstein in der Geschichte des tschechischen Automobilherstellers. Im Frühjahr 1964 löste er den Octavia mit Frontmotor und Heckantrieb ab und begründete eine neue Ära der Skoda-Modelle. Mit seiner neuen Karosseriearchitektur und seinem Antriebskonzept wurde der 1000 MB zu einem erfolgreichen Modell in der 124-jährigen Geschichte des Herstellers in Mladá Boleslav.

Das Ende der Octavia-Produktion am 11. April 1964 markierte in Mladá Boleslav den Start der Skoda 1000 MB-Fertigung. Im September desselben Jahres trat die Neuerscheinung auf der traditionellen Maschinenbaumesse in Brünn vor die breite Öffentlichkeit, im Oktober wurde der Kompakte auf den Automobilausstellungen in Paris und London vorgestellt. Ab Mai 1965 rollten bereits mehr als 1000 Fahrzeuge pro Monat vom Band, gegen Jahresende konnte das Unternehmen die Tagesproduktion auf mindestens 150 Einheiten hochfahren: Somit handelte es sich beim 1000 MB um das erste echte tschechische Großserienfahrzeug. Mehr als die Hälfte der 443 000 Exemplare, die Skoda von 1964 bis 1969 baute, wurden exportiert.

Von seinem Vorgänger, dem auf einem Rahmen basierenden Oktavia mit Frontmotor und Heckantrieb, setzte sich der 1000 MB grundlegend ab: Er besaß eine selbsttragende Karosserie mit Einzelradaufhängungen rundum. Dank dieser fortschrittlichen Konstruktion und dem intensiven Einsatz von Aluminiumlegierungen brachte das Familienauto nur 755 Kilogramm auf die Waage.

Der wassergekühlte OHV-Reihen-Vierzylinder wanderte ins Heck und trieb die Hinterachse an. Aus einem Hubraum von 988 ccm entwickelte der leichte Motor in der ersten Phase 37 PS (27 kW). Damit erreichte das Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h bei einem seinerzeit sehr günstigen Verbrauch von sieben bis acht Litern Benzin auf 100 Kilometern. 1966 stieg die Leistung auf 43 PS (32 kW) und mit dem Skoda 1100 MB kam eine zweite Motorvariante hinzu, die aus 1,1 Liter Hubraum 52 PS (38 kW) schöpfte.

Die viertürige Karosserie des 1000 MB bestand aus 665 Pressteilen und wurde mit 6900 Schweißpunkten zusammengesetzt. Für Zylinder- und Kurbelgehäuse des Motors sowie das handgeschaltete Vier-Gang-Getriebe setzte Skoda eine Aluminiumlegierung und ein Aluminium-Druckgussverfahren ein, das in Europa einzigartig war. Es basierte auf einem Patent des tschechischen Ingenieurs Josef Polák aus dem Jahr 1922. Das nur 105 Kilogramm schwere Zylinder- und Kurbelgehäuse kam ohne das Bohren von Öffnungen aus. Es genügte, Gewinde in die Gussteile zu schneiden.

Die neue Generation der Fahrzeuge hatte in der Entwicklungsphase noch die Bezeichnung NOV (Nový Osobní Vůz – neuer Personenwagen) getragen. Vor dem Serienanlauf wurde sie auf Herz und Nieren geprüft. Allein bis Mai 1962 legten 50 Prototypen insgesamt 1 598 840 Kilometer zurück, unter anderem bei extremer Kälte auf dem Gebiet der damaligen Sowjetunion. Die Tests des Brems-, Kraftstoff- und Kühlsystems fanden im Kaukasus statt, wo sich drei Fahrzeuge extremen Temperaturen von bis zu minus 45 Grad Celsius stellen mussten.

Trotz seiner kompakten Abmessungen (Länge 4,17 m, Breite 1,62 m und Höhe 1,39 m) bot der 1000 MB ein geräumiges Interieur. Serienmäßig bot er die Möglichkeit, die Sitze zu einer Übernachtungsmöglichkeit umzugestalten. Der Wagen hatte zwei Kofferräume,

einen hinter den Rücksitzen, der auch während der Fahrt zugänglich war und einen im Vorderwagen. Dieser fasste 220 Liter Gepäck und saß oberhalb des Reserverads. Um das zu erreichen, musste ein Teil der Frontpartie vorgeklappt werden, ohne vorher das Gepäck zu entladen.

Mehr als 300 Unternehmen, davon 134 aus dem Ausland, hatten sich am Bau und an der Ausrüstung der über 40 Hallen und weiterer Gebäude beteiligt. Dabei war eine der modernsten Automobilfabriken entstanden, die auch über die Grenzen der sozialistischen Länder hinaus Zeichen setzte. So zog sich ein neues, 13 Kilometer langes Straßennetz durch das 80 Hektar große Gelände, hinzu kamen zehn Kilometer Eisenbahngleise, die zu einem Rangierbahnhof führten und elf Kilometer Gehängeförderer. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Skoda 1000 MB (1964–1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda 1000 MB (1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda 1000 MB (1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda
