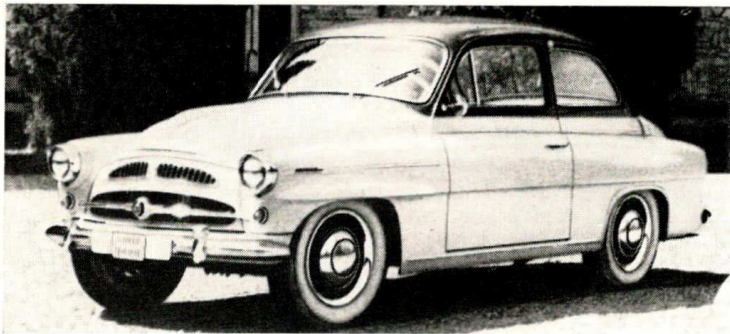


TSCHECHISCHE AUTOINDUSTRIE VERSTÄRKT EXPORT

Die neuen Karosserien des Skoda 440 und Tatra 603

Der steigende Warenaustausch zwischen Ost und West und das immer stärkere Vordringen der Oststaaten auf den internationalen Markt machen es notwendig, die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern eingehender als bisher zu betrachten. Um die vorhandene Lücke in der fachlichen Berichterstattung auszufüllen, haben wir uns entschlossen, zuverlässige Informationen aus den Ostländern, fallweise auch Übersichten über die Wirtschaftslage und -pläne zu bringen. Die Schwierigkeiten bei der Beschaffung von exaktem statistischem Material, das nur in seltensten Fällen offiziell publiziert wird, bringen es mit sich, daß man an diese Artikel in bezug auf ziffernmäßige Untermauerung nicht dieselben Maßstäbe anlegen kann wie auf Berichte aus anderen Staaten. Außerdem müssen wir unsere Leser um Nachsicht bitten, wenn die Bilder, die wir fallweise veröffentlichen werden, nicht dem gewohnten Standard entsprechen sollten. Die Red.

Die Tschechoslowakei, die jetzt ihren zweiten Fünfjahrplan begann, beabsichtigt im Zuge der Koexistenzpolitik stärker als bisher den Fahrzeugexport nach nichtkommunistischen Ländern zu fördern. Der Plan für 1956 sieht eine



Der neue Skoda 440

80proz. Steigerung des Pkw.-Ausstoßes vor, der nahezu allein mit der Produktion der neuen 1100-ccm-Type „Skoda 440“ bestritten werden soll. Das bisherige Muster „Skoda 1200“, das in den letzten beiden Jahren die einzige Personenwagentype der Tschechoslowakei war, läuft gegenwärtig aus und wird nur als Liefer-, Sanitäts- oder Stationswagen verwendet. Der „Skoda 440“, dessen Produktion im November 1955 in Jungbunzlau anlief und bis 1960 vervierfacht werden soll, ist der erste tschechische Wagen mit reiner Pontonform. Die Kühlerfront des Wagens ist für die gegenwärtige europäische Geschmacksrichtung zu stark und zu unruhig gegliedert. Der untere Teil der Kühleröffnung erinnert an den Ford Taunus 15 M, doch ist oberhalb dieses Schlitzes ein zweigeteilter Luftspalt angebracht. Die in die Karosserie einbezogenen Kotflügel weisen eigenwillig geformte Absetzkanten auf. Die übrige Bauweise bringt bei der üblichen Rundverglasung als die einzige bemerkenswerte Neuigkeit eine gleich große und geformte Front- und Heckscheibe, untereinander leicht austauschbar, eine Erleichterung bei Fensterschäden besonders im Winter.

Der Radabstand wurde verkürzt, statt vier Türen nur zwei eingebaut. Die versenkten Türgriffe wurden durch freistehende Hebelgriffe ersetzt. Die Räder mit 15"-Felgen und 5,50-15-Reifen wirken verhältnismäßig groß. Die rückwärtigen Schwingachsen, die bisher die Räder im unbelasteten Zustand nach auswärts schwenkten, wurden nach dem Vorbild von Mercedes so gestaltet, daß die Räder bei Belastung unten breiter als oben stehen. Die Straßensituation wurde dadurch verbessert.

Abmessungen des Skoda 440: Radstand 2400 mm; Spurweite vorn 1210 mm, hinten 1250 mm; Bodenfreiheit 180 mm; Länge 4065 mm; Höhe 1430 mm; Breite 1600 mm; kleinster Wendedurchmesser 10 m; Gewicht 950 kg; Tragfähigkeit 350 kg; Räder 3,50 x 15; Bereifung 5,50-15; Behälterfassungsraum 30 Liter.

Die Exportaussichten des Skoda 440 schon heute zu beurteilen, ist schwer. Die Karosserie entspricht in ihrer Linienführung dem Durchschnittsgeschmack und bietet keine

Ueberraschungen. Das Fahrgestell und der Motor weisen zweifellos Qualitäten auf, die an Simca-Aronde erinnern. Es ist damit zu rechnen, daß der Skoda in Ländern, die wegen Devisenschwierigkeiten ihre Einfuhr aus den traditionellen Autoexportländern des Westens drosseln müssen, einen guten Absatz findet, da die warenhungrige Tschechoslowakei bereit ist, Rohstoffe und Lebensmittel, die sonst nicht leicht abzusetzen sind, in großem Ausmaße abzunehmen.

Die Fertigung der neuen Type wurde in Jungbunzlau weitgehend modernisiert. Bisher war das Verhältnis zwischen dem Arbeitsaufwand für die Karosserie 2,4mal so groß wie für das Fahrgestell. Das Verhältnis soll nunmehr dem europäischen Standard von 1:1,45 entsprechen. Der Arbeitsaufwand bei der Karosseriefertigung wurde gegenüber der Vortype durch weitgehende Modernisierung fast um die Hälfte herabgesetzt. Der Verkaufspreis der neuen Skoda-Limousine, die bereits zu Jahresbeginn in Wien ausgeliefert werden soll, wird bei 34000 Schilling liegen (bei einer 27proz. Zoll- und Ausgleichsteuerbelastung). Dies entspricht einem DM-Preis von 5700, doch dürfte der Skodawagen in Deutschland etwas billiger sein.

Während die Skoda-Automobilfabrik bereits im Frühjahr 1956 mit der Type 440 den Export nach vielen Ländern aufnehmen wird, sind in der zweitgrößten Autofabrik „Tatra“ in Nesselsdorf die Vorbereitungen für die Produktion einer neuen Type im Gange. Tatra hat 1953 die 2-Liter-Type „Tatraplan“ mit luftgekühltem 4-Zylinder-Heckmotor, die sie seit 1947 erzeugt hatte, auslaufen lassen. Der als Versuchswagen im Herbst 1955 erstmals gezeigte T 603 wurde mit einem 8-Zylinder-Motor, luftgekühlt wie bisher, ausgerüstet, dessen Hubraum mit 2545 ccm bemessen wurde. Der Vorgänger des Tatraplan, der T 87, hatte ebenfalls einen 8-Zylinder-Heckmotor. Aber auch die Karosserie der neuen Type weist viele Ähnlichkeiten mit dem Vorkriegsmodell auf.

Der Heckmotor verursacht bekanntlich nicht geringe Schwierigkeiten bei der Gestaltung des Heckfensters. Der



Der Tatra 603

Tatra 603 bringt ein durchgehendes, bombiertes Heckfenster, da es gelungen ist, den Motor niedriger zu konstruieren. Die bisherigen beiden Tatra-Typen mit Heckmotor hatten nur zwei kleine Fenstertafeln, die durch eine Stabilisierungsflosse getrennt waren. Die Lufteintritte, die bei T 87 hinter den letzten Seitenfenstern in Form von abstehenden Ohren und beim Tatraplan am Dachende untergebracht waren, wurden diesmal in den Radkasten der Hinterräder eingebaut. Modernisiert wurden auch die Türen, deren beide Paare jetzt vorne anschlagen und freistehende (früher eingelassene) Klinken besitzen. Die Variationsmöglichkeiten bei der Gestaltung eines Wagens mit Heckmotor sind naturgemäß stark beschränkt. Auch bei der neuen Type tritt das Schöpferische zurück, man hat den Eindruck, daß hier ein Kriegsmotiv eines amerikanischen Wagens nachgebaut wurde, wovon vor allem die Linienführung der Seitenfenster des Sechssitzers zeugt. Gelungen ist dagegen die Frontmaske des Wagens, die in einem länglichen verglasten Oval drei Scheinwerfer vereint, von denen der mittlere als Nebelscheinwerfer dient.

Die Vorbereitungen für die Produktion des T 603 sind zwar im Gange, doch ist mit der Produktion erst ab 1957 zu rechnen, da vorwiegend vorhandene Fabrikseinrichtungen verwendet werden sollen.

-ur-