
Im Rückspiegel: Skoda 1101 Tudor – Erster Exportschlager

Exakt 75 Jahre ist es her, dass die Marke Skoda die Produktion des ersten Nachkriegsmodells 1101 Tudor aufnahm. Ab 1946 lief die Fertigung des neu entwickelten Multitalents zeitgleich in Mladá Boleslav, Kvasiny und Vrchlabí an. In den folgenden Jahren avancierte das ebenso komfortable wie zuverlässige Modell zum weltweiten Erfolgsmodell. Kunden aus mehr als 70 Ländern wussten die Qualität des Modells zu schätzen. Hinzu kamen Erfolge bei internationalen Renn- und Rallye-Veranstaltungen.

Bei dem während des zweiten Weltkriegs geheim entwickelten 1101 Tudor legte Skoda neben dem modernen Karosseriedesign den Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit. Dies gelang unter anderem durch den Einsatz leistungsstarker Hydraulikbremsen und hydraulischer Stoßdämpfer an der Vorderachse. Ganz nebenbei steigerte damit auch den Kaufkomfort. Was ebenso durch die Kombination des hölzernen Karosserieskeletts mit natürlichen Dämmmaterialien und der Verwendung von Wollstoffbezügen in Sachen Geräuschniveau gelang.

Als Basis des modern gestalteten Fahrzeugs diente ein steifer und dabei relativ leichter Zentralrohrrahmen mit Rundum-Einzelradaufhängung. Für den Vortrieb sorgte ein 32 PS (23,6 kW) starker OHV-Vierzylinder-Ottomotor mit 1089 ccm Hubraum. Als viersitzige Basisausführung mit zweitüriger geschlossener Karosserie brachte der 4,05 Meter lange Tudor gerade 940 Kilogramm auf die Waage, was eine für damalige Verhältnisse beachtliche Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h ermöglichte – bei einem moderaten Verbrauch von rund acht Litern. Auch in leichtem Gelände machte der Skoda mit 20 Zentimeter Bodenfreiheit und seiner robusten Fahrwerkskonstruktion eine gute Figur, was ihm nicht zuletzt auch den Weg auf die amerikanischen, afrikanischen oder asiatischen Märkte öffnete.

Der Tudor war in verschiedenen Karosserievarianten erhältlich. Zum Zweitürer gesellte sich eine viertürige Limousine, die einen bequemerer Einstieg in die zweite Sitzreihe erlaubte. Das Angebot an offenen Karosserien umfasste das beliebte Tudor-Cabriolet mit Textilfaltdach und in festen Rahmen gefassten Türen sowie eine elegante Roadster-Version. Für praktische Bedürfnisse ließ sich der Tudor aber auch mit Lieferwagenkarosserie oder als Kombi „Station Wagon“ (STW) ordern. Dieser bot bei umgeklappter Rückbank eine 1,49 Meter lange und bis zu 1,38 Meter breite Ladefläche.

Auslieferung zunächst noch ohne Reifen

Zum Preis von 67.700 Kronen ging der Skoda 1101 ab Mai 1946 auf dem tschechoslowakischen Markt in den Verkauf – allerdings ohne Bereifung. Pneu waren damals kriegsbedingt noch Mangelware und nicht im Lieferumfang enthalten. Angesichts der schwierigen Situation mussten die Kunden zudem einen speziellen Bezugsschein vorlegen, der sie zum Kauf eines neuen Wagens berechnete.

Die Karriere des Skoda 1101 endete im März 1952. Insgesamt wurden bis dahin insgesamt 66.904 Tudors in ziviler Ausführung gebaut. Über 65 Prozent aller Fahrzeuge gingen an ausländische Kunden. 1951 umfasste die Liste der Exportnationen bereits 76 Staaten. Zu den bedeutendsten Einzelmärkten zählten neben Polen, den Niederlanden, Belgien und Deutschland auch Länder wie Australien, Brasilien, Indien, die Südafrikanische Union oder Kanada. Parallel dazu vertrauten nicht nur Sicherheitskräfte in der Tschechoslowakei auf die Kübelwagen-Derivate mit der Bezeichnung Skoda 1101 VO (vojenský otevřený – offener Militärwagen) und 1101 P (pohotovostní – Bereitschaftswagen), von denen weltweit über 4000 Exemplare ausgeliefert wurden.

Auch auf den Rennstrecken dieser Welt verzeichnete der Skoda Tudor viele Erfolge. Einer davon datiert auf den 11. Juli 1948: Beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa fuhren gleich drei vom dort registrierten Automobilimporteur Healers angemeldete Tudors in ihrer Klasse einen beeindruckenden Klassensieg ein. Selbst starke und langanhaltende Regenfälle konnten die Wagen nicht bremsen, die nach 1972 Kilometern mit knappen Abständen die Ziellinie passierten. Im Rahmen der gemeinsamen Boxenstopps verloren sie nicht viel Zeit beim Tanken, was neben dem auf 55 Liter vergrößerten Tank auch dem für Rennfahrzeuge sehr niedrigen Verbrauch von 8,1 Litern pro 100 Kilometer geschuldet war – bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,16 km/h. Als einziges Team absolvierte die Skoda-Mannschaft das 24-Stunden-Rennen, das nur rund die Hälfte der Teilnehmer überhaupt beendete, ohne jegliche Strafpunkte.

Das Erbe der erfolgreichen Tudors traten 1952 die „Sedans“ an, wie man die Modelle Skoda 1200/1201 nannte, drei Jahre später gefolgt von den „Spartaks“ (S 440/445). Den Höhepunkt der Entwicklung von Fahrzeugen mit Zentralrohrrahmen markierten schließlich die beiden populären Modelle Octavia und Felicia, dessen Karriere erst kurz vor Weihnachten 1971 zu Ende ging. (aum)

Bilder zum Artikel



Skoda 1101 "Tudor" als zweitürige Basisausführung, viersitziges Cabriolet und zweisitziger Roadster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



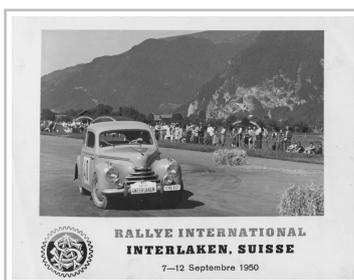
Skoda 1101 "Tudor".

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda 1101 "Tudor".

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda 1101 "Tudor".

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda 1101 "Tudor" als Krankenwagen in Kairo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda 1101 "Tudor".

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Exportschlager Skoda 1101 "Tudor".

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda
