
Im Rückspiegel: Skoda bekommt ein starkes Rückgrat

Mit dem Typ 420, dem „tschechischen Volkswagen“, setzte Skoda im April 1933 erstmals auf einen Rahmen mit zentralem Träger und Einzelradaufhängung. Das Konzept war seiner Zeit weit voraus und blieb dank kontinuierlicher Weiterentwicklung fast ein halbes Jahrhundert lang wettbewerbsfähig.

Das leichte und verwindungssteife Chassis diente mit seiner modularen Bauweise als stählernes Rückgrat für eine Vielzahl von Modellen. Sie reichte von zwei- bis achtzylindrigen Fahrzeugen bis hin zu Versionen mit 4×2-, 4×4- und 6×4-Antrieben. Auch die legendären Baureihen Popular, Rapid, Superb, Octavia und Felicia profitierten von diesem Konstruktionsprinzip. Noch bis 1980 kam das bewährte tschechische Chassis zum Einsatz, zuletzt als tragendes Element des türkischen Pick-ups Skoda 1202 Kamyonet.

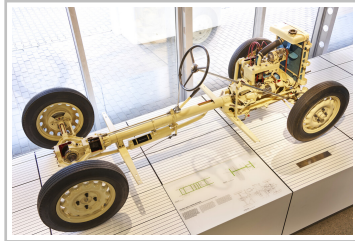
Mit dem Einstieg in die Fließbandproduktion begann im April 1929 der Aufstieg von Skoda zum größten tschechischen Fahrzeughersteller und Exporteur – eine Position, die die Marke seitdem ununterbrochen behauptet. Im damals schon hochmodernen Werk Mladá Boleslav, wo das Unternehmen 1895 gegründet worden war, entstanden zunächst Modelle mit klassischem Kastenrahmen und Starrachsen. Ab dem Frühjahr 1930 bildete der vier Meter lange Skoda 422 mit seinem 730 Kilogramm schweren Fahrgestell die tragende Säule des Modellportfolios.

Im Jahr darauf kehrte der erfahrene Ingenieur Josef Zubaty von einem achtjährigen Auslandsaufenthalt zurück. Ab Sommer 1932 entwickelte er im Prager Konstruktionsbüro von Skoda ein neuartiges Fahrzeugkonzept mit einem längs verlaufenden „Rückgrat“. Ursprünglich bildete statt eines Rohres noch ein Längsträger mit rechteckigem Querschnitt die tragende Einheit. In der Frontpartie gabelte sich der zentrale Träger in Y-Form, um den Motor aufzunehmen. Die Halbachsen der heckgetriebenen Konstruktion widerstanden den einwirkenden Kräften besser als in vielen zeitgenössischen Fahrzeugen anderer Hersteller. Vorne führte eine Starrachse die Räder. Der erste Prototyp ging im September 1932 in den Testbetrieb. Bereits im April 1933 zog die neue Bauweise des Zentralträgersrahmens in Skoda 420 in die Serienfertigung ein – zu einem denkbar schwierigen Zeitpunkt: Parallel zu dieser Premiere erreichte die Weltwirtschaftskrise in der Tschechoslowakei ihren Höhepunkt.

Durch den neuen Rahmen genossen Skoda-Kunden einige Vorteile. So wog der 420 zum Beispiel mit nur 730 Kilogramm. Er war damit rund 200 Kilogramm leichter als sein konventionell konstruierter Vorgänger 422. Die einzeln aufgehängten Hinterräder federten Straßenunebenheiten zudem erheblich besser ab als eine Starrachse. Dies kam der Straßenlage und dem Fahrkomfort zugute. Im April 1934 rollten dann die ersten Exemplare des Skoda Popular auf den Markt. Der rechteckige Längsträger wich einem Rohr, durch das zugleich die Kardanwelle verlief. Zudem wies der Popular rundum Einzelradaufhängung auf. Allein in den 1930er-Jahren setzte Skoda das „stählerne Rückgrat“ in unterschiedlichsten Fahrzeugen ein, deren Radstand von 2,30 Metern beim ersten Popular bis hin zu den 3,40 Meter der Achtzylinder-Limousine Superb 4000 reichte – ganz zu schweigen von dem militärischen Spezialfahrzeug Skoda 903 mit 6×4-Antrieb und einem Radstand von 2,47 plus 92 Zentimetern seiner drei angetriebenen Achsen.

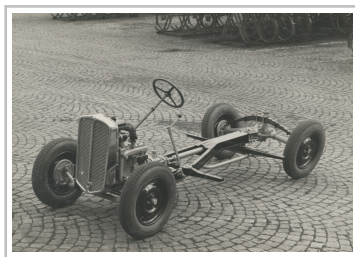
Das fortschrittliche Fahrwerk bewährte sich auch unter härtesten Einsatzbedingungen wie etwa der Weltumrundung eines Skoda Rapid 1936 und in Rennversionen. Ab 1952 trug diese Bauform den Skoda 1200 mit Ganzstahlkarosserie und Pontonform. Sieben Jahre später starteten die Modellreihen Octavia und Felicia auf dieser technischen Basis. Als letzter Repräsentant des Zentralrohrrahmens aus Tschechien lief von 1961 bis 1973 der Skoda 1202 vom Band. Das modifizierte Chassis des Octavia Super und des 1202 diente auch als Basis für Fahrzeuge wie den lokal in Neuseeland zusammengebauten Geländewagen Trekka (1966 bis 1972), den pakistanischen Skopak (1970 bis 1971) und den türkischen Pick-up Skoda 1202 Kamyonet (1971 bis 1980). Mit Skoda 1000 MB und seiner selbsttragender Karosserie waren aber im Jahr 1964 bereits die Weichen für die Wachablösung gestellt. (aum)

Bilder zum Artikel



Zentralrohrrahmen eines Skoda Popular von 1934.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Zentralträgererrahmen des Skoda 420 Standard von 1933.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Popular von 1934.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Auch der Skoda 903 von 1936 nutzte den Zentralrohrrahmen des Unternehmens.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Letzter Träger des Zentralrohrrahmens bei Skoda war der 1202 (1961 bis 1973). Als Basis des türkischen Pick-ups Skoda 1202 Kamyonet blieb das 1933 eingeführte Chassiskonzept dann noch bis 1980 in Produktion.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Trekka (1966–1972)..

Foto: Skoda
