

ŠKODA AUTO - Weniger bekannte Modelle

ŠKODA Typ 990 „Hajaja“

Der legendäre ŠKODA 1000 MB mit Heckmotor und Heckantrieb zählte Mitte der 1960er Jahre zu den weltweit modernsten Fahrzeugen der Ein-Liter-Klasse. Basisausführung des in Tschechien auch „Embéčko“ genannten Modells war ein Viertürer-Stufenheck – ange-dacht waren allerdings auch ein Coupé, ein Roadster und ein Kombi.



Kombinationskraftwagen oder kurz Kombis haben in der Modellpalette von ŠKODA traditionell einen festen Platz. Als Vorreiter kann das Modell L&K 110 gelten, das Mitte der 1920er Jahre auch mit austauschbarem oder kombinierbarem Heckmodul angeboten wurde. Werktags diente das Fahrzeug Gewerbetreibenden als Lieferwagen, am Sonntag verrichtete es als vollwertiger Personenkraftwagen bei Familienausflügen seinen Dienst. Ab 1934 waren die leichten Nutzfahrzeugvarianten der Modellreihe POPULAR mit 300 kg Zuladung so gefragt, dass namhafte Unternehmen wie Baťa oder Julius Meinl sie als Flottenfahrzeuge nutzen. Ende der 1940er Jahre entstand auf Basis des ŠKODA 1101/1102 „Tudor“ neben Lieferwagen-Karosserien auch der Kombi Station Wagon (STW). Neben deutlich größeren Scheibenflächen und umfangreicherer Ausstattung zeichnete er sich vor allem durch seine Innenraum-Variabilität aus. Nach dem Umklappen der Rückbank entstand eine bis zu 1490 mm lange und 980 bis 1390 mm breite Ladefläche. Der Serienausführung, die in Vrchlábí und Kvasiny von den Bändern rollte, gingen zahlreiche Prototypen voraus. Ab Frühling 1953 entstand in Vrchlábí der geräumige Kombi ŠKODA 1200 STW, der in modernisierter Ausführung als 1201 STW bis Oktober 1961 produziert wurde. Es folgte der ŠKODA 1202 STW, der für die dann folgenden 12 Jahre zum Modellangebot von ŠKODA gehörte.

Das populärste Kombi-Modell von ŠKODA war aber der OCTAVIA COMBI. Der erste Prototyp entstand im September 1959, ein Jahr später zog das Fahrzeug bei seiner Premiere in Brünn die Aufmerksamkeit auf sich. Von 1961 bis 1971 verließen 54 086 Einheiten das Werk in Kvasiny. Auch im Ausland war der Wagen sehr beliebt. So wurden im Jahr 1966 bemerkenswerte 72 % aller gefertigten Kombis exportiert. Ab 1997 knüpfte der OCTAVIA COMBI der ersten modernen Modellgeneration an diese Erfolge.

Ab Frühling 1959 bereitete man in Mladá Boleslav mit dem Modell ŠKODA 1000 MB eine der größten technologischen Innovationen der damals knapp 65-jährigen Unternehmensgeschichte vor. Die Konstruktion mit Fahrwerkrahmen sollte von der innovativen selbsttragenden Karosserie abgelöst werden, außerdem wendete man sich vom klassischen Konzept des Frontmotors und Heckantriebs ab und verlegte den kompletten Antriebsstrang ins Heck – ein zu Beginn der 1960er Jahre weltweit sehr modernes Konzept. Gleichzeitig baute man im Werk Mladá Boleslav neue, moderne Produktionsstätten auf internationalem Spitzenniveau. Im April 1964 rollte hier das erste Stufenheckmodell des 1000 MB vom Band. Mithilfe der Werke in Kvasiny und Vrchlábí gelang es, die Gesamtproduktion der Marke ŠKODA innerhalb von nur zehn Jahren zwischen 1963 und 1973 fast zu vervierfachen - von 42 550 auf 162 208 Einheiten jährlich.

Der Weg zum Serienmodell ŠKODA 1000 MB führte über das Projekt 990 NOV (nový osobní vůz – neuer Personenwagen). Dessen Entwicklung begann 1959 in Mladá Boleslav, bis Oktober 1961 entstand eine Serie von fünfzig Prototypen. Neben verschiedenen Varianten der geschlossenen viertürigen Stufenheck-Karosserie arbeitete man auch an alternativen Viertürer-Versionen ohne obere B-Säule, ähnlich wie bei dem späteren Serienfahrzeug ŠKODA 1000/1100 MBX. Als Prototyp entstand auch ein offener ŠKODA Typ 990/991 Roadster mit 2+2 Sitzen und Heckmotor. Im Februar

1963 wurde der Umbau des 34. Prototyps aus der 50 Fahrzeuge umfassenden NOV-Serie abgeschlossen. Ein Fahrzeug mit Stufenheck und einer Laufleistung von mehr als 31.000 Kilometern wurde zu einem Kombi umgebaut. Die Konstrukteure standen vor dem Problem, dass sie den Motor im Heck unter dem Kofferraumboden platzieren mussten. Der Reihen-Vierzylinder wurde liegend und mit dem Zylinderkopf nach links platziert. Diese Einbaulage des Motors inspirierte zu dem Spitznamen „Hajaja“: So hieß damals die Rundfunkserie für Gutenachtgeschichten. Rechts vom Triebwerk befand sich ein Wasserkühler, denn anders als bei den ähnlich konzipierten Modellen ausländischer Konkurrenzmarken setzte ŠKODA nicht auf Luftkühlung.



Der Laderaum war durch eine nach oben öffnende, mit einer Metallstrebe in der oberen Position fixierte Heckklappe zugänglich. Im 4150 mm langen, 1620 mm breiten und 1400 mm hohen Kombi konnten Gegenstände mit einer Länge bis zu 1600 mm transportiert werden. Der Radstand von 2400 mm entsprach dem des Standard-Stufenhecks. Die Position des Motors hinter der angetriebenen Hinterachse ermöglichte einen zweiten Kofferraum in der Fahrzeugfront, der gleichzeitig die Funktion einer Knautschzone übernahm. Von 380 kg Nutzlast blieben nach Abzug von vier Personen mit einem Gewicht von jeweils 75 kg noch 80 kg für Gepäck. Das Leergewicht von 811,5 kg lag zu 61 % auf der Hinterachse, bei voller Zuladung sank dieser Wert auf 59,5 %.



Im Laufe eines dreiwöchigen Testprogramms, bei dem der Prototyp im Mai und Juni 1963 rund 7000 km absolvierte, wurde bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74 km/h ein Verbrauch von 7,6 l pro 100 km gemessen. Der Vierzylinder mit 988 cm³ Hubraum und einer Leistung von 42 PS (31 kW) bei 4650 Umdrehungen pro Minute beschleunigte den „Hajaja“ auf eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h. Zu den Vorteilen des Fahrzeugs gehörten das geräumige Interieur und das großzügige Platzangebot der beiden Kofferräume, zu den Nachteilen zählte der komplizierte Motoreinbau unter dem Kofferraumboden, der die Wartung erheblich erschwerte. Probleme gab es auch mit der Kühlung des Vierzylindermotors aufgrund des knapp bemessenen Platzes. Auch deswegen fiel schließlich die Entscheidung, den Kombi nicht ins Modellprogramm aufzunehmen. ŠKODA konzentrierte sich auf den Anlauf der Serienproduktion des äußerst gelungenen Stufenhecks 1000/1100 MB. Zwischen 1964 und 1969 wurden 440 639 Exemplare dieses Modells an Kunden ausgeliefert. Ein Derivat des in Serie produzierten Stufenheck-Modells war nur der attraktive Zweitürer 1000/1100 MBX ohne obere B-Säulen (1966 – 1969: 2517 ausgelieferte Einheiten). Aufgrund der Kundennachfrage nach einem praktischen Kombi-Modell wurde der OCTAVIA COMBI noch bis 1971 produziert.

Der einzige jemals hergestellte Prototyp des ŠKODA Typ 990 „Hajaja“ (1963) ist heute Bestandteil der Ausstellung im ŠKODA Museum in Mladá Boleslav.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.03.2023