



Automobile Klassiker

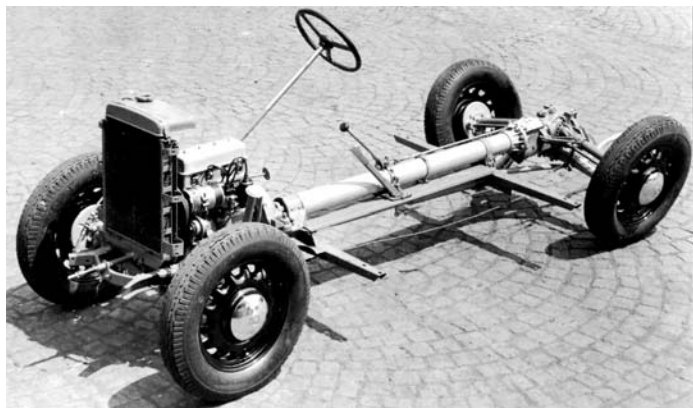
Škoda 420 Popular – der Transaxle-Vorreiter aus Mladá Boleslav ¹⁹³⁴⁻¹⁹³⁸

Automobile Meilensteine sind das Thema des ZeitHauses in der Autostadt – ungeachtet ihrer Herkunft. ZeitHaus-Philosophie ist es, Trendsetter zu präsentieren: Automobile, die Maßstäbe definierten und anderen Herstellern als Vorbild dienten, sei es technologisch, konzeptionell, im Design oder in der Produktionsweise. Der kleine Škoda 420 Popular gehört zweifellos zu diesem elitären Kreis: Er ist das weltweit erste Großserienautomobil, bei dem das Getriebe zugunsten optimaler Gewichtsverteilung vom Motor getrennt an das Hinterachsdifferenzial rückte – und somit das erste in großer Stückzahl entstandene Transaxle-Automobil.

Der erste Škoda mit der Typbezeichnung 420 feierte 1933 seine Premiere. Bereits dieser Vorgänger des 420 Popular war dank seines Zentralrohrrahmens (an Stelle des zuvor üblichen Leiterrahmens) und der hinteren Pendelachse (an Stelle einer simplen Starrachse) ein für die frühen 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts revolutionärer Kleinwagen. Gleichzeitig war er mit nur 450

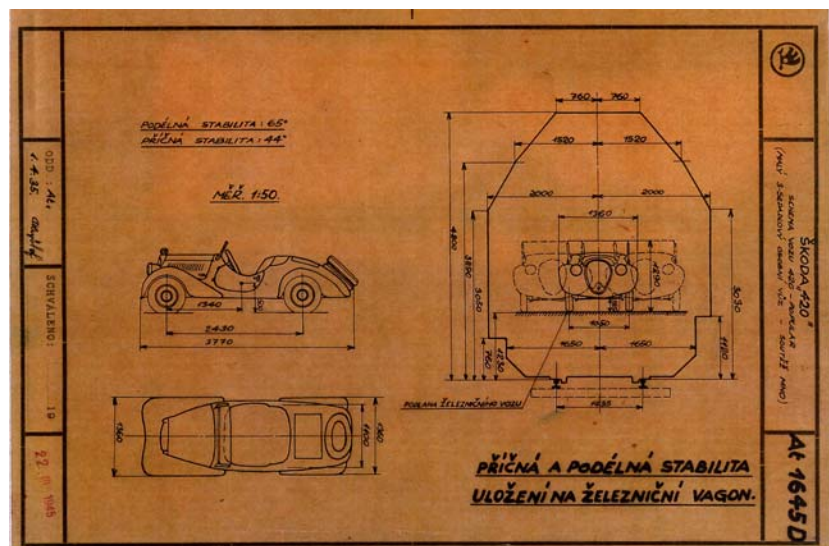


Kilogramm Fahrgestell-Gewicht und 750 Kilogramm Leergewicht der zweitürigen Tudor-Limousine sensationell leichtgewichtig. Dabei hatte der genial-einfache Zentralrohrrahmen Škoda nicht nur eine gegenüber klassischen Leiterrahmen beträchtliche Gewichtsersparnis beschert, sondern auch eine deutlich



erhöhte Verwindungsfestigkeit, die wiederum der Haltbarkeit der Aufbauten zugute kam. Die Typbezeichnung „420“ stand übrigens für die Zahl der Zylinder, nämlich deren vier, und für die Nennleistung, 20 PS, die aus einem knappen Liter Hubraum erzielt wurden.

Den nächsten Schritt hin zum 420 Popular bildete Anfang 1934 der Skoda 418 Popular, in Hubraum (903 ccm) und Leistung (18 PS) zwar etwas bescheidener ausgestattet, im technischen Konzept jedoch bereits Aufsehen erregend: Der kleine Vierzylinder lagert bei diesem Modell nämlich zur Vibrationsdämpfung auf Gummilagern, was in dieser Epoche



noch keinesfalls selbstverständlich war. Die Vorderräder, beim 420 noch an einer Starrachse rotierend, sind beim 418 einzeln aufgehängt, womit Škoda den Luxus unabhängiger Radaufhängungen rundum bot. Und das Dreigang-Getriebe bildet erstmals mit dem Achsgetriebe – übrigens anfangs zugunsten niedriger Produktionskosten noch ohne Differential – eine kompakte Einheit im Heck (Transaxle).

Der 418 Popular sollte ein Intermezzo bleiben. Was von ihm für das wenig später lancierte Modell 420 Popular übernommen wurde, waren der Zentralrohrrahmen mit der vorderen Gabelung zur Aufnahme des Motors, die Radaufhängungen und das revolutionäre Transaxle-

Konzept, nun allerdings kombiniert mit einem herkömmlichen Differenzial. Das Motorvolumen wuchs durch Verlängerung des Hubs um sieben auf 75 Millimeter wieder auf die 995 ccm des ersten 420. Gegenüber diesem konnte jedoch die Leistung um zehn Prozent auf 22 PS erhöht werden. Die bereits populäre Typbezeichnung 420, sinnigerweise ergänzt um den Zusatz „Popular“, behielt Škoda indessen bei.



Für Škoda erwies sich der neue Popular als Erfolgsmodell, das die Marke bereits 1936 an die Spitze der tschechischen Zulassungs- und Produktionsstatistik hievte. Eine Position, die zuvor jahrelang Praga besetzt hatte. Das Jahr 1936 war für Škoda und den Popular zudem technologisch von Bedeutung, fand doch der Basis-Popular, dessen Ventile im Zylinderkopf noch seitlich stehend angeordnet sind (Seitensteuerung), Ergänzung um den Popular OHV, der 1937 in Serie ging. Dessen Typbezeichnungszusatz gibt zugleich Hinweis auf die neue, modernere Motorkonstruktion dieses Modells: Bei ihm sind die Ventile im Zylinderkopf hängend angeordnet (OHV = OverHead Valves). In dieser Positionierung sorgen sie für eine deutlich verbesserte Atmung des Motors: 27 statt 22 PS sind bei unverändertem Einliter-Hubraum das stattliche Resultat. Zum Vergleich: Ein zeitgenössischer Opel Olympia leistete mit 1,3 Liter Hubraum nur 24 PS, der damalige Mercedes 130H bezog aus 1,3 Liter Hubraum 26 PS.



Doch mit zwei Motorversionen (und übrigens auch zwei Varianten der Bremsanlage, nämlich serienmäßig mechanisch, optional hydraulisch betätigt) war die Popular-Modellvielfalt noch keineswegs erschöpft. Škoda-Kunden konnten vielmehr unter fast zehn

Karosserie-Varianten wählen. Basismodell war die zweitürige Tudor-Limousine, auch als Cabrio-Limousine erhältlich. Viertürer, Vollcabrios, geschlossene Lieferwagen, Sanitätswagen, Militärwagen mit zwei oder mit vier Türen (offene viersitzige Tourer), Coupé mit Aluminium-Karosserie und Roadster repräsentierten beim Popular das komplette Spektrum zeitgenössischen Karosseriebaus.

Im ZeitHaus der Autostadt

zeugt eine besonders sportliche und leichtgewichtige Popular-Variante vom hohen Standard tschechischen Automobilbaus in den 30er Jahren: ein zweisitziger, in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts von Škoda in Mladá Boleslav restaurierter 420 Popular Roadster mit seitengesteuertem Motor.



Der kleine Zweisitzer mit Schwiegermattersitz unter der Heckklappe ist zudem Beleg für die Kunstfertigkeit der damaligen Škoda-Karosseriebauer – und für das heutige Traditionsbewusstsein des tschechischen Botschafters des Volkswagen Konzerns.

Hersteller / Baujahr: Škoda / 1935

Meilenstein Škoda 420 Popular

Warum Meilenstein?

Der kleine Škoda ist das erste Großserienautomobil, dessen Getriebe zugunsten gleichmäßiger Achslastverteilung vom Motor getrennt am Hinterachsdifferenzial angeordnet ist (Transaxle-Bauweise).



Wann entstanden?

1934 feierte der 420 Popular sein Debüt, wobei die Typbezeichnung „420“ vom Vorgänger übernommen wurde (bei dem stand sie für „4“ Zylinder und „20“ PS). Der Popular blieb bis 1938 in Produktion, ab 1937 ergänzt um das fünf PS stärkere Modell Popular OHV.



Wie erfolgreich?

Nicht zuletzt dank des 4.220 Mal gebauten, sehr preisgünstigen Popular und des 5.510 Mal gebauten, kräftigen Popular OHV übernahm Škoda 1936 auf dem heimischen Markt von Praga die Spitzenposition unter den tschechischen Automobil-Herstellern.

Welche Wirkung?

Vor allem in sportlichen Modellen (von Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Porsche) feierte das Transaxle-Prinzip später eine Renaissance. Auch die aktuellen Maserati-Modelle profitieren von der ausgeglichenen Gewichtsverteilung bei Trennung von Motor und Getriebe.



Welche Daten?

Vierzylinder-Reihenmotor, 995 ccm, 16 kW/22 PS, rundum Einzelradaufhängung mit Blattfedern, Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h; damaliger Neupreis: 17.800 Kronen*.

*Roadster

Weitere Informationen finden Sie unter www.autostadt.de

oder erhalten Sie direkt beim ZeitHaus-Team unter zeithaus@autostadt.de

Fotonachweis: Autostadt, bei einigen der abgebildeten Anzeigen- oder Prospekt-Motiven handelt es sich um zeitgenössische Dokumente