



**ŠKODA
1000 MB**

KAROSSERIE

Die Karosserie des ŠKODA 1000 MB ist eine geschlossene Ganzmetall-Karosserie, die aus einem verkleideten Stahlskelett und dem zu diesem Skelett gehörenden Dach besteht. Die Karosserie bildet mit den Vorder- und Hinterachs-Montageeinheiten eine organische Einheit, wobei diese Montageeinheiten zur Versteifung des gesamten Fahrzeugkörpers beitragen. Der Bug der Karosserie umschließt einen Kofferraum sowie das Reserverad und das Bordwerkzeug. Unter dem Kofferraum befindet sich der Treibstofftank. Der Kofferraumdeckel wird nach dem Öffnen ebenso wie die Motorhaube durch eine automatische Strebe gehalten.

Der Verschluß des Füllstutzens des Kraftstofftanks kann vom Fahrersitz aus betätigt werden. Die am Armaturenbrett angeordnete Benzinuhr gibt den Benzinstand im Tank an. Ein spezielles Signal zeigt das Erreichen der 5-Liter-Grenze bzw. der





DER INNENRAUM

Der ŠKODA 1000 MB hat vorne zwei getrennte einzeln verstellbare Sitze mit verstellbarer Neigung der Rückenlehnen. Hinten ist eine Sitzbank üblicher Bauweise mit zweiteiligem Polster und Rückenlehne vorgesehen. Abgesehen von der weitgehenden Verstellbarkeit der Sitze werden diese serienmäßig als Liegesitze geliefert. Die hintere Sitzlehne kann heruntergeklappt werden, so daß sich neben dem Kofferraum ein weiterer Gepäckraum ergibt, wenn das Fahrzeug nur mit zwei Personen besetzt wird.

Das Wageninnere ist mit Kunstleder belegt, ebenso die Sitze und das Armaturenbrett. Der Boden hat den üblichen Gummibelag. Die Armaturenbrettkanten sind gepolstert, um vor Verletzungen zu schützen. Das Armaturenbrett ist um die Lenksäule so angeordnet, daß das abgeschirmte Tachometer und alle anderen Schalter und Kontrollämpchen mit einem Blick erfaßt und leicht betätigt werden können. Der Schalter für den Blinker, für die Lichthupe und für die Scheinwerfer ist in der Lenk-





Welches Konzept für den ŠKODA 1000 MB?

Diese Frage stand am Beginn des neuen ŠKODA-Kleinwagens. Um sie eindeutig und gründlich beantworten zu können, stellte man vorerst Prototypen nach den drei Grundkonzeptionen mit Frontmotor und Heckantrieb, mit Frontmotor und Frontantrieb sowie mit Heckmotor und Heckantrieb, mit Luft- sowie auch mit wassergekühltem Motor her. An diesen verschiedenen Prototypen konnte man sowohl die fahrtechnische als auch die fertigungstechnische Zweckmäßigkeit studieren und aus den verschiedenen Vergleichsprüfungen wertvolle Analysen gewinnen. Das Ergebnis dieser kostspieligen und umfangreichen Vorarbeiten war die Wahl des Heckmotor-Heckantrieb-Konzeptes für den neu zu entwickelnden Wagen. Bezüglich des Fahrkomforts erwies sich der Heckmotorwagen infolge der gleichbleibenden relativen Belastungsverhältnisse beider Achsen bei verschiedener Belastung des Fahrzeuges als besonders günstig. Im mittleren Teil zwischen den Achsen treten bei Fahrzeugen dieses Konzeptes die geringsten Schwingungen infolge Einfedern bei Fahrbahnstößen auf, was selbstverständlich den Fahrkomfort der Wageninsassen erhöht. Auch die Fahreigenschaften des Heckmotor-Prototyps erwiesen sich als besonders günstig. Außerdem stehen für das Bremsen wie auch für das Beschleunigen entsprechend verteilte

