



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 1 von 5

ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

- › Vor 75 Jahren rollte in Mladá Boleslav der erste ŠKODA 1101 „Tudor“ vom Band
- › Mit der Fertigung dieses ersten Nachkriegsmodells startete zugleich die Kooperation der Standorte Mladá Boleslav, Kvasiny und Vrchlabí
- › Trotz seines Spitznamens „Tudor“ war der vielseitige ŠKODA 1101 noch in zahlreichen weiteren Karosserievarianten erhältlich
- › Insgesamt verließen zwischen 1946 und 1952 66.904 zivile Exemplare sowie 4.237 Spezialausführungen für Streitkräfte die Werkshallen in Mladá Boleslav
- › In mehr als 70 Ländern weltweit fand der ŠKODA 1101 begeisterte Kunden: Der Exportanteil lag über 65 Prozent
- › Zusätzlich fuhr die Baureihe ŠKODA 1101/1102 auch viele bedeutende Motorsporterfolge ein

Mladá Boleslav, 27. Juli 2021 – 75 Jahre ist es her, dass die Marke ŠKODA die Produktion des ersten Nachkriegsmodells 1101 „Tudor“ aufnahm. Damals, im Frühling 1946, liefen die Bänder nicht nur in Mladá Boleslav an: Auch die neu eingegliederten Standorte Kvasiny und Vrchlabí unterstützten die Fertigung des neu entwickelten Multitalents. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten avancierte der ebenso komfortable wie wirtschaftliche und selbst unter widrigsten Einsatzbedingungen zuverlässige „Tudor“ zum weltweiten Erfolgsmodell. Kunden aus mehr als 70 Ländern wussten die Qualität dieses Modells zu schätzen – hinzu kamen zahlreiche Erfolge bei internationalen Renn- und Rallyeveranstaltungen. Damit läutete der ŠKODA 1101 „Tudor“ ein neues Kapitel in der Geschichte von ŠKODA AUTO ein.

Als der ŠKODA 1101 am Montag, den 6. Mai 1946, in Mladá Boleslav erstmals vom Band rollte, war ŠKODA bereits seit rund 10 Jahren der größte tschechische Automobilhersteller und -exporteur – eine Position, die das Unternehmen bis heute ungebrochen hält. Der „Tudor“ knüpfte nahtlos an die erfolgreichen Modelle POPULAR sowie RAPID an, wobei er sich vom POPULAR 1101 aus dem Jahre 1940 nicht nur durch sein modernes Karosseriedesign unterschied. So legte man beim während des Zweiten Weltkriegs geheim entwickelten „Tudor“ etwa einen Schwerpunkt auf verbesserte Verkehrssicherheit. Dies gelang unter anderem durch den Einsatz leistungsstarker Hydraulikbremsen und hydraulischer Stoßdämpfer an der Vorderachse, die darüber hinaus das Komfortniveau auf ein neues Level hoben. Hinzu kam ein spürbares Komfortplus in Sachen Geräuschniveau, das man wiederum durch die Kombination des hölzernen Karosserieskeletts mit natürlichen Dämmmaterialien sowie die Verwendung von Wollstoffbezügen erreichte.

Clever konstruiert: Leichter Zentralrohrrahmen und Rundum-Einzelradaufhängung

Als Basis des modern gestalteten Fahrzeugs diente ein steifer und dabei relativ leichter Zentralrohrrahmen mit Rundum-Einzelradaufhängung. Für den Vortrieb sorgte ein kräftiger OHV-Vierzylinder-Ottomotor mit 1.089 cm³ Hubraum. Er leistete 23,6 kW (32 PS) bei 4.600 min⁻¹ und verfügte über austauschbare „nasse“ Zylinderlaufbuchsen, die dank direkter Wasserkühlung den Service erleichterten. Als viersitzige Basisausführung mit zweitüriger geschlossener Karosserie (Außenabmessungen 4050 x 1500 x 1520 mm) brachte der „Tudor“ lediglich 940 kg auf die Waage. All dies ermöglichte eine für damalige Verhältnisse beachtliche Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h – bei einem moderaten Verbrauch von rund acht Litern. 200 mm Bodenfreiheit sorgten zusammen mit der robusten Fahrwerkskonstruktion dafür, dass der ŠKODA selbst in leichtem Gelände eine gute Figur machte. Eben jene Vielseitigkeit war es, die dem Neuen aus Mladá Boleslav auch den Weg auf die amerikanischen, afrikanischen oder asiatischen Märkte ebnete.

Der „Tudor“ war in verschiedenen Karosserievarianten erhältlich. Um die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden im In- und Ausland bestmöglich zu bedienen, kam neben dem Zweitürer noch eine viertürige Limousine hinzu, die einen



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 2 von 5

bequemen Einstieg in die zweite Sitzreihe erlaubte. Das Angebot an offenen Karosserien umfasste das beliebte „Tudor-Cabriolet“ mit Textil-Faltdach und in festen Rahmen gefassten Türen sowie eine elegante Roadster-Version. Für eher praktische Bedürfnisse ließ sich der „Tudor“ auch mit Lieferwagen-Karosserie oder als Kombi „Station Wagon“ (STW) ordern. Dieser bot bei umgeklappter Rückbank eine 1.490 mm lange und 980 bis 1.380 mm breite Ladefläche.

Ein Bestseller auf Weltreise: Export in 76 Länder

Zum Preis von 67.700 Kronen ging der ŠKODA 1101 ab Mai 1946 auf dem tschechoslowakischen Markt in den Verkauf, allerdings ohne Bereifung. Schließlich waren Pneus 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 berechtigte. Die Karriere des ŠKODA 1101 endete im März 1952 – und damit paradoxerweise vier Monate später als die des seit 1948 gebauten, modernisierten Modells 1102. Der ŠKODA 1102, der ebenfalls den Spitznamen „Tudor“ trug, unterschied sich von seinem Vorgänger auf den ersten Blick durch modifizierte Stoßfänger und den etwas schlichteren Kühlergrill. Im Innenraum bescherte die Verlagerung des Schalthebels an die Lenksäule Fahrern und Beifahrern mehr Beinfreiheit. Insgesamt wurden zwischen 1946 und 1952 insgesamt 66.904 „Tudors“ in ziviler Ausführung gebaut. Über 65 Prozent aller Fahrzeuge der Typen ŠKODA 1101 und 1102 gingen an ausländische Kunden. 1951 umfasste die Liste der Exportnationen bereits 76 Staaten. Zu den bedeutendsten Einzelmärkten zählten neben Polen, den Niederlanden, Belgien und der Bundesrepublik Deutschland auch weit entfernte 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 ŠKODA 1101 VO (vojenský otevřený – offener Militärwagen) und 1101 P (pohotovostní - Bereitschaftswagen), von denen über 4.000 Exemplare weltweit ausgeliefert wurden.

Erfolgreich im Motorsport: Klassensieg beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa

Auch auf den Rennstrecken dieser Welt verzeichnete der ŠKODA 1101/1102 viele bedeutende 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. Auch starke und langanhaltende Regenfälle konnten die Wagen, die nach 1.972 Kilometern mit knappen Abständen die Ziellinie passierten, nicht bremsen. 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 km geschuldet war – bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,16 km/h. Als einziges Team absolvierte die ŠKODA Mannschaft das herausfordernde 42-h-Rennen, das nur rund die Hälfte der Teilnehmer überhaupt beendete, ohne jegliche Strafpunkte. Im selben Jahr stärkte außerdem der Sieg des uruguayischen Architekten Arturo Porro im Rennen Montevideo-Melo-Montevideo das Motorsport-Renommee der tschechischen Marke. Auf den zweiten Platz schaffte es ŠKODA AUTO Werksfahrer Borrat Fabini, der mit seinem „Tudor“ an die vielen Vorkriegserfolge mit dem ŠKODA POPULAR anknüpfte. In Europa meisterte das Werksteam um Václav Bobek, Jaroslav Netušil, Viktor Krupička und Miroslav Foušek verschiedene anspruchsvolle Rallyes wie die Raid Polski, die Schweizer Rally Interlaken oder die Österreichische Alpenfahrt.

Im September 1949 übernahm schließlich die Spezialanfertigung ŠKODA Sport mit Aluminiumkarosserie und verkürztem Radstand den Staffelstab auf den Rundstrecken von den seriennahen Fahrzeugen Š 1101/1102. Der bis zu 140 km/h schnelle Bolide behauptete sich unter anderem beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans (24. bis 25. Juni 1950), wo er 13 Stunden lang die Pole-Position seiner Klasse verteidigte und sich trotz eines technischen Defekts den fünften Platz in der Gesamtwertung sicherte. Der 1.089-cm³-Vierzylinder mit 31 kW (42 PS) bei 5.200 min⁻¹ verbrannte ein Gemisch aus Benzin, Ethanol und Aceton. Eine weitere Entwicklungsstufe des innovativen Sportlers stellte der ŠKODA SUPERSPORT mit seiner Aluminiumkarosserie und abnehmbaren Kotflügeln dar. Er entstand im Jahr 1950 in dreifacher Ausfertigung, die Leistung des Motors stieg bis auf 88 kW (120 PS), seine



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 3 von 5

Höchstgeschwindigkeit betrug 170 km/h. Ein später eingebautes Kompressor-Aggregat mit 1.500 cm³ Hubraum beschleunigte den Rennwagen auf bis zu 200 km/h. Viele Komponenten dieser Spezialfahrzeuge – etwa der hochwertige Kurbelmechanismus des Motors, die Kupplung, das Getriebe und weitere Baugruppen – stammten unmittelbar aus der Serienversion ŠKODA 1101/1102 „Tudor“. Sie ließen sich leicht für die Renneinsätze modifizieren und stellten dabei zugleich ihre eindrucksvolle Robustheit selbst bei härtesten Belastungen unter Beweis.

Das Erbe der erfolgreichen „Tudors“ traten im Jahre 1952 die „Sedans“ an, wie man die Modelle ŠKODA 1200/1201 nannte, drei Jahre später gefolgt von den „Spartaks“ (Š 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.

Weitere Informationen:

Ondřej Láník
Kommunikation Sponsoring, Classic
T +420 734 298 184
ondrej.lanik@skoda-auto.cz

Bilder zur Presseinformation:



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Im Frühling 1946 startete in Mladá Boleslav die Produktion des ersten Nachkriegsmodells von ŠKODA mit der Typbezeichnung 1101. Die geschlossene zweitürige („two-door“) Basis-Karosserie brachte dem Wagen den Spitznamen „Tudor“ ein.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Auf dem Fertigungsband feierte man die „Hochzeit“ des robusten Fahrwerks mit Zentralrohrrahmen sowie Rundum-Einzelradaufhängung und der Karosserie. Insgesamt punktete der „Tudor“ mit einem hohen Anteil an Naturmaterialien: vom hölzernen Karosserieskelett bis zu den Stoffbezügen aus Wolle.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Über 65 Prozent der gefertigten „Tudors“ gingen an Kunden im Ausland. Zu den bedeutendsten der über 70 importierenden Nationen zählten Polen, die Niederlande, Belgien, die Bundesrepublik Deutschland sowie Australien, Brasilien, Indien, die Südafrikanische Union oder Kanada.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 4 von 5



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Die „Tudors“ überzeugten mit Fahrkomfort und Wirtschaftlichkeit. Die weich gepolsterten Vordersitze waren längsverstellbar, darüber hinaus wussten die Fahrer hinter dem großen Lenkrad auch die Wendigkeit des ŠKODA 1101 im Stadtverkehr sowie die hydraulischen Bremsen zu schätzen.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Von links: die zweitürige Basis-Ausführung, das viersitzige „Tudor-Cabriolet“ und der zweisitzige Roadster. In den 1940er-Jahren zählten die praktischen Kombis wie der Š 1101 STW (Station Wagon) mit variablem Innenraum zu einem Nischensegment.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Krankenwagen und der Kombi STW rollten im Werk Vrchlabí vom Band. Der ŠKODA 1101 „Tudor“ erwies auch den Rettungskräften in der ägyptischen Hauptstadt Kairo zuverlässige Dienste.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA 1101 „Tudor“ (1946): Geschichte eines Multitalents

Auch im Motorsport verzeichnete der ŠKODA 1101/1102 bedeutende Erfolge: bei europäischen Ausdauerrennen, bei Rallyes, auf Rundkursen sowie bei Langstreckenrennen in Südamerika und Afrika.

[Download](#)

Quelle: ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEINFORMATION

Seite 5 von 5

ŠKODA AUTO

- › steuert mit der NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 erfolgreich durch das neue Jahrzehnt.
- › strebt an, bis 2030 mit attraktiven Angeboten in den Einstiegssegmenten und weiteren E-Modellen zu den fünf absatzstärksten Marken Europas zu zählen.
- › entwickelt sich zur führenden europäischen Marke in Indien, Russland und Nordafrika.
- › bietet seinen Kunden aktuell zehn Pkw-Modellreihen an: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV und KUSHAQ.
- › lieferte 2020 weltweit über eine Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 30 Jahren zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller.
- › fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine mit einem lokalen Partner.
- › beschäftigt mehr als 43.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten vertreten.