

Kaufberatung für den Skoda 1000MB

Böhmisch-Mährischer Schnellroster – eine wenig schmeichelhafte Bezeichnung für ein Auto das eigentlich dem Charme der Zeit entsprach und viel besser war als es der Ruf vermuten lässt. Wie rüstig ist der alte Tscheche heute noch und worauf sollte man beim Kauf eines solchen Autos achten ?

Historische Entwicklung der Marke SKODA

Der Grundstein der Firma SKODA wurde im Jahre 1894 gelegt. Vaclav Klement, Buchhändler aus Mlada Boleslav (Jungbunzlau) und Besitzer eines Fahrrades der Marke Seidl & Naumann erhielt auf eine Reparaturanfrage hin, von eben dieser Firma, die arrogante Antwort aus Dresden „...er möge sich einer Sprache bedienen die man verstehe.“ Dermaßen erzürnt machte er wenig später, bei dem Fahrradmechaniker Vaclav Laurin, seinem Ärger Luft. Diese Episode führt letztendlich zur Gründung einer eigenen Firma die sich mit der Reparatur von Fahrrädern befasst und den Namen der beiden Firmengründer, Laurin & Klement trug. Im Jahre 1896 wurde das erste selber gebaute Fahrrad, mit dem Namen *SLAVIA*, auf den Markt gebracht. Der Grundstein der Marke Skoda war gelegt, auch wenn damals die beiden Firmengründer wohl im Traume nicht daran gedachten haben mögen was einstmals aus der kleinen Reparaturwerkstatt werden sollte.

Schon bald konnten die Kunden der Firma Laurin & Klement die ersten Motorräder erwerben und noch ein paar Jahre später rollte das erste Auto aus der Fertigung.

Im Zuge der Nachkriegszeit wurde es für Laurin & Klement finanziell immer schwieriger kostendeckend zu arbeiten. Man suchte und fand einen Partner in den Skoda Werken Pilsen die im Jahre 1869 vom damaligem Direktor Emile Skoda, auf diesen Namen getauft wurden. Durch den Zusammenschluss der Unternehmen entstand die noch heute bekannte Marke SKODA.



Modell 1000MB

Im Jahre 1964 wurde bei Skoda eine Wende im Automobilbau vollzogen die bis ins Jahr 1990



anhalten sollte. Nach dem Vorbild von VW Käfer, Fiat 500 und Porsche, wanderte auch beim neuem Skoda Modell der Motor ins Heck und trieb die Hinterachse an. Damalige Probleme bei der Realisierung eines Frontmotors mit Heckantrieb machen diese Lösung aus heutiger Sicht verständlich. Überdies konnte man beim Heckantrieb auf eine bessere Traktion, eine leichtgängige Lenkung und einen kleineren Wendekreis verweisen. Folglich wurde auf der internationalen Automobilmesse in Brno, 1964, das neue Modell SKODA 1000MB vorgestellt.

Im Jahre 1966 wurde dann noch eine Coupe Variante aufgelegt. Beim Skoda 1000MBX hatte man die B Säule einfach weggelassen und die vorderen Türen verlängert. Auch gab es, für den Export, eine Leistungsgesteigerte Ausführung mit zwei Vergasern, den Skoda 1000MBG mit 35kW statt der 29kW die den 1000MB vorwärts trieben. Im Exportmodell Skoda 1100MB waren dank größerem Hubraum dann auch die 35kW serienmäßig verankert. Im Programm des IFA Vertrieb wurden diese Modelle aber nie angeboten.



Karosserie



Die erste Serie des SKODA 1000MB zeichnete sich durch eine elegante Linienführung und viele Technische Neuerungen aus die damals durchaus auf dem Weltmarkt mithalten konnten. Reichlich Chromrat bedeckte die Aussendhaut des neuen Zugpferdes und verlieh im ein schon fast verspieltes Design. An der Front prangte ein großer, sechsteiliger Ring aus Chrom und lockerte die Ansicht ein wenig auf, die durch den fehlenden Kühler wohl sonst fad und leer aussehen würde. In der Mitte fand sich groß der Name des Hersteller

nebst Logo wieder. Die Blinker, in Form von langgezogenen Tropfen, waren in den Ring integriert. Erste Exemplare kamen übrigens noch mit weißen Blinkerkappen daher. An den Kotflügeln befand sich beiderseits, groß das Logo von Skoda in einem Langgezogenem, verchromten Zierelement. Unter dem Skoda Logo am rechten Kotflügel findet man übrigens den Tankeinfüllstutzen ! Die angeschraubten Kotflügel werden zusätzlich von polierten Aluminiumleisten gekrönt die sich auch an der Dachkante wiederfinden. Fronthaube, Dach und Heckklappe wurden von einer „Bügel falte“ durchzogen und die Lufteinlässe am Heck hatten eine halbrunde Form und waren mit einem poliertem Aluminiumband umrahmt. Nicht zu vergessen die großen Panoramascheiben und zwei kleine Positionsleuchten an der C Säule.



Bereits im Dezember 1965 wurde ein neues Modell vorgestellt das jetzt mit veränderter Front

daherkam. Der ehemals große Chromring wurde an den Seiten etwas kleiner gestaltet und das Material wechselte von Chrom zu Plastik. Gleichzeitig wurde die Lufteinlassöffnung rechteckig gestaltet und hatte auch keine Aluminiumeinfassung mehr. Die nächste Überarbeitung der äußeren Linie erfolgte im Juli 1968. Die Heckscheibe wurde verkleinert um die C Säule breiter zu gestalten. Die Frontpartie wurde von allem Chromzierrat befreit, außer



der Leiste auf der Fronthaube, die bis zum Ende der Modellreihe dort zu finde war. Die Tropfenförmigen Blinker mussten einfacher gestalteten Exemplaren weichen die sich an die neu gestaltete Mittelleiste mit dem Schriftzug „Skoda“ , anpassten. Zahlreiche kleinere Detailänderungen im Innenraum vervollständigen das neue Outfit. Aluminium wurde Zug um Zug durch schwarzes Plastik ersetzt.



Bis zum Ende des Typ 1000MB im August 1969, erfuhr die Karosserie noch verschieden Änderungen die sich sehr nachteilig auf das Erscheinungsbild auswirkten. Eine total „abgespeckte“ Version, das sogenannte Modell Moldau wurde aber, laut Auskunft eins ehemaligen Mitarbeiters des IFA Vertrieb, nie außerhalb der CSSR verkauft. Aber es hat Ausnahmen gegeben ! Man kann manchmal gar nicht genau sagen ob ein bestimmtes Teil original ist oder nicht. Überschneidungen in Hinsicht der Ausstattung und Technik sind immer wieder zu beobachten.

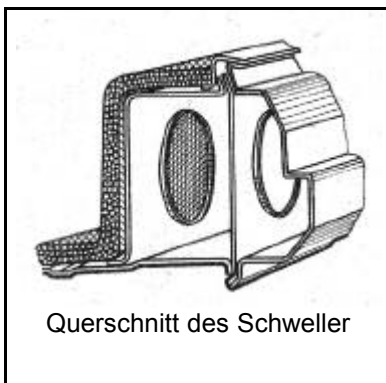
Viele 1000MB wurden nach 1969 in DDR Werkstätten umgebaut und auf „modern“ getrimmt. Es existierten Fahrzeuge die Teile des S100 bekamen oder umgedreht, S100 die mit der kompletten Front eines 1000MB durch die Gegend fahren. Im sozialistischen Alltag waren Teile Mangelware und es wurde verbaut was da war. Einen TÜV, der nur bürokratisch im Weg steht, gab es damals in dem Sinne nicht. Inwieweit ein Modell also Original ist lässt sich so pauschal nicht sagen. Was nach unserem Kenntnisstand nie vom Band rollte waren Fahrzeuge mit GFK Teilen. Diese wurden im DDR Handel angeboten und gerne genommen da Rost ein sehr großes Thema am Skoda war und bis heute ist.

 <p>Ein Umbau auf Blinker des Wartburg 353. An der Front befindet sich gar kein Zierrat mehr. Was blieb, ist die Chromleiste der Fronthaube. Dieser Skoda ist Baujahr 1968 und wurde zu DDR Zeiten derart „verschönert“</p>	 <p>Ein weiteres Beispiel für eine zeittypische Modernisierung. Dieser 1000MB hat die Stosstange eines S100 spendiert bekommen. Die Blinker an den Kotflügeln fehlen völlig. Auch jeder Zierrat wurde entfernt.</p>	 <p>Dieser 1000MB hat das Heck eines S100 bekommen. Es ist nicht sicher ob diese Umbaumaßnahme dem Geschmack der Zeit geschuldet ist oder einfach die passenden Teile nach einem Heckunfall fehlten.</p>
--	---	---

Und damit sind wir auch schon am Schwachpunkt des SKODA 1000MB angelangt. Durch mangelhafte Rostvorsorge und qualitativ minderwertigem Stahl wurde dem Rost „Tür und Haube“ geöffnet. Von vorne beginnend sind als erstes die Stehwände hinter den Kotflügeln zu prüfen.



Stehwand und Schwellerende vorne



Im Bereich der A Säule, auf Höhe des ersten Türscharniers, sind nicht selten schon mehrere Löcher zu finden die den ungehinderten Blick in das Handschuhfach freigeben. Die Klappe, die das Fach des Reserverades schließt, ist selten wasserdicht und so ist auch im diesem Bereich reichlich Rostgefahr vorhanden. Räumt man den Kofferraum aus, sind zwei Klappen zu entdecken die sich entfernen lassen. Unter der rechten verbirgt sich der Hauptbremszylinder. Austretende Bremsflüssigkeit hat hier oft den Lack nachhaltig geschädigt und dem Gammel begünstigt. Prüfen Sie aber auf alle Fälle das gesamte Fach des Reserverades. Direkt unter dem Reserverad befindet sich der Tank. Untersuchen Sie den vorderen Unterbau. Das dort befindliche Schutzblech des Tank hat nur selten den Lauf der Zeit schadlos überlebt

Als nächstes sollten die Schwellerenden genau untersucht werden. Oft ist auch hier ein ungetrübter Blick in das Innere des Schwellers möglich. Das äußere Schwellerblech ist an der Unterseite stark gefährdet. Das innere Blech, das mit dem Unterboden abschließt stellt selten ein Probleme dar. Der nächste Punkt bei der Rostsuche sind die Innenseiten aller Kotflügel. Sind die selben aus GFK, erübrigt sich die Suche. Dann wurde hier schon nachgerüstet. Original aber sind die Kotflügel aus Blech und im oberen Bereich stark Rostgefährdet. Im Motorraum sind, wie auch schon vorne, die Stehbleche besonders zu begutachten.

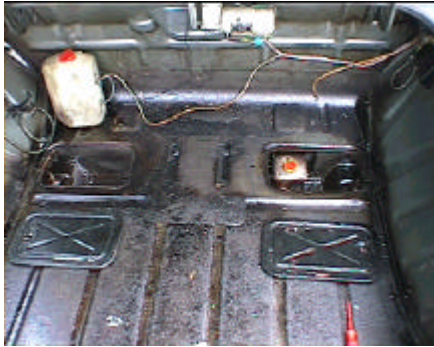
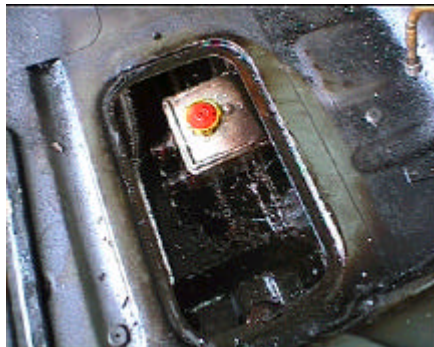


Bild links: Kofferraum mit abgenommenen Verschlussklappen

Bild links unten: so sollte es im Idealfall aussehen

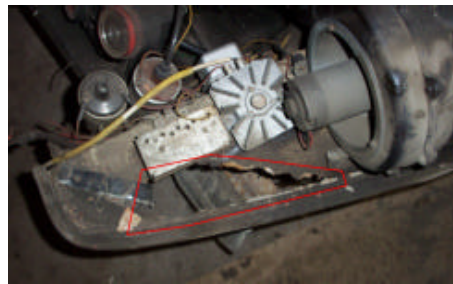
Bild rechts unten: bleibt der Bereich unbeachtet, rostet es langsam vor sich hin



Weitere Beispiele für typische Schwachstellen



Schwellerende hinten



Motorraumabschlussblech, die rote Markierung veranschaulicht das bereits fehlende Blech !!



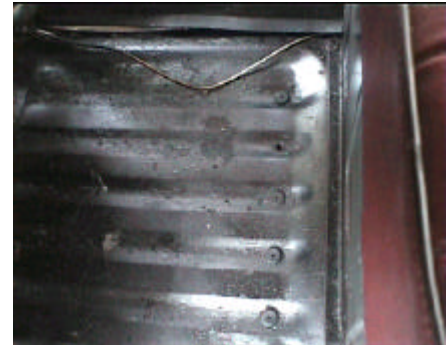
Schweller: solche Durchrostungen sind recht häufig zu finden ! Prüfen Sie genau !!

Der Unterboden gehört auch beim 1000MB zu den Krisengebieten. Untersuchen Sie auf alle Fälle den ganzen Bereich vorne und hinten. Meist nimmt der Rost von Innen her seinen Anfang. Besonders die



Stellen an denen die Bleche zusammengefaltet wurden und sich überlappen sind Brutstätten der braunen Pest. Von Werk aus waren an allen Stellen Filzmatten aufgeklebt die zur Dämpfung von Geräusch und Vibration dienten. Nachteil: diese Filzmatten waren ideale Nässespeicher. Auf den Bildern sind noch die Klebereste der Matten zu sehen, die ich schon lange entfernt habe. Das Bodeblech vor der Rückbank ist mit Durchbrüchen versehen die mit Gummipropfen verschlossen wurden. Die Gummis werden alt und spröde oder fehlen ganz.

Im Bild als Beispiel der zweite von oben. Durch diese Öffnungen kann zwar Wasser ablaufen, aber auch eindringen. Dort ist die Rostgefahr sehr groß. Wenn möglich, öffnen Sie auch unbedingt die Klappe zum Mittelunnel ! Diese befindet sich gleich vor der Rückbank. Hier verbergen sich die Enden der Bremsseile der Handbremse Schauen Sie sich das innere des Mittelunnel an !!



Unter der hinteren Sitzbank ist der Wärmetauscher eingebaut. Klappen Sie die Sitzfläche nach vorne



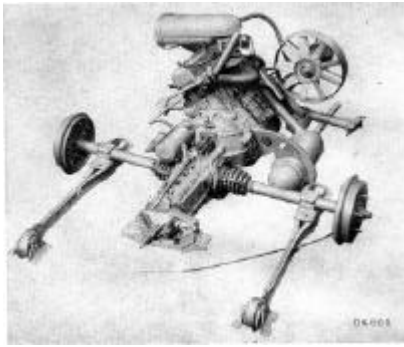
hoch und untersuchen sie den Bereich. Sind die Schläuche am Wärmetauscher dicht ? Wenn nicht, erwartet Sie auch hier ein Feuchtbiotop erster Güte. Auch hier sind, wie im Bild zu sehen, die Filzmatten verklebt.

Hinter den Lehnen der Rückbank ist ein Stauraum durch den man an die Fahrzeugbatterie kommt. Klappen Sie die Lehnen nach vorne und schauen Sie in das Batteriefach. Hier rostet es auch gerne still und unbemerkt vor sich hin. Das Fahrwerk ist in Hinsicht des Rost nicht so extrem gefährdet. Diverse Schellen und Befestigungen im vorderen Bereich rosten gerne weg.



Zum Schluss der Chrom. Glücklicherweise ist hier keine Alarnglocke zu schlagen. Meistens ist dieser in einem akzeptablen Zustand und gut erhalten. Für Laien: Nicht erschrecken wenn die Stossstangen goldfarben glänzen. Viele Besitzer haben zu DDR Zeiten den Chrom mit ELASKON überpinselt. Als Rostschutz. Das Zeug wieder zu entfernen ist aber nicht so leicht. Solche Stossstangen entpuppen sich nach einer gründlichen Reinigung meistens als Top erhaltene Exemplare. Auch schwarze Farbe war mal eine ganze Zeit lang Mode. Der darunter befindliche Chrom hat das auch in diesen Fällen in der Regel gut überstanden. Nur von Außen schaut es halt meistens nicht so schön aus. Trotzdem: Prüfen ist besser denn glauben !

Die Technik



Der Motor eines 1000MB ist selten für mehr als 100000km gut. Die Abnutzung der Kolbenringe macht sich durch schwarze Wolken beim Starten und nachlassende Kompression bemerkbar. Eine Steuerkette die nie gewechselt wurde macht mit unüberhörbaren Rasseln sofort auf sich aufmerksam. Weiterhin ist auf den Zustand der Kopfdichtung zu achten. Gibt es hellbraune Schleimablagerungen am Deckel des Öleinfüllstutzen ? Steigen im Kühler, bei laufendem Motor Bläschen auf ?

Viele Skodas haben bei schönen Sommertagen mit dem Problem der Überhitzung zu kämpfen. Wenn der Fahrer dann nicht sehr genau die Temperaturanzeige im Auge hat, fängt der Motor ganz schnell an zu überhitzen und das Kühlwasser kocht. Sollte der Zylinderkopf abgenommen sein, achten Sie auf Hitzerrisse zwischen den Ventilsitzen !! Ansonsten ist ein Skodamotor zwar pflegebedürftig aber ein robuster Geselle. Achten Sie auf den Ölstand und das Kühlwasser. Kontrollieren Sie regelmäßig Zündzeitpunkt, Kerzen und Ventilspiel. Auch vom Getriebe gibt es nichts besonderes zu berichten.

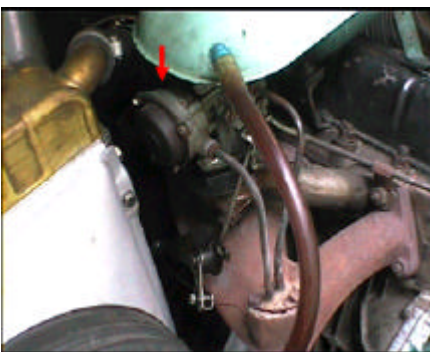


Die Synchronisation zwischen 1. und 2. Gang lässt mit der Zeit zu Wünschen übrig. Und beim Schalten hat man das Gefühl wie in Teig zu rühren. Das kommt vom Käfig der Schaltstange. Dort befinden sich im Schaltweg zwei Gummimuffen die Vibrationen des Getriebe von der Schaltstange fern halten soll. Diese Muffen werden im Laufe der Zeit weich. Und da über diese Muffen auch die Kraft übertragen wird, erscheint das Schalten manchmal sehr ungenau und schwammig. Ein Ölverlust am Getriebe ist meistens auf undichte Simmeringe zurückzuführen. Wenn aber das Öl aus der Kupplungsglocke kommt ist oft der Kurbelwellensimmering schuld. Die Kupplung selber können Sie

durch den Innenraum kontrollieren. Entfernen Sie die Abdeckkappe über dem Ausrückzylinder und schauen Sie sich das Lager der Kupplung und die drei (!) Finger des Kupplungsautomaten an. Das Lager, sollte es noch das erste sein, ist meistens nach 50000km am Ende und reif zum Tausch. Sollte es schon ein neues sein (wartungsfrei) schaut es schon besser aus. Ein originales Lager erkennen Sie an dem Filz zum Aufnehmen von 10 Tropfen (!) Öl pro 1000 km. Bei den wartungsfreien fehlt dieser Filz. Diese Lager sind gekapselt. Wenn man von den üblichen Sachen, wie Buchsen, Bremsen, Stossdämpfer usw. absieht, gibt es am Fahrwerk keine besonderen Schwachstellen die häufig durch Defekte auffallen. Trotzdem sollten Sie auch diese Dinge kontrollieren.



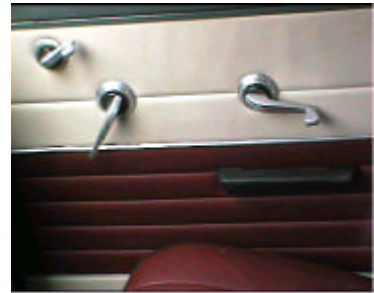
Nach langen Standzeiten werden die Manschetten der Radbremszylinder undicht. Erkennbar an auslaufender Bremsflüssigkeit am Rand der Bremstrommel. Sollte an der Stelle keine Bremsflüssigkeit austreten sondern Öl, ist der Simmering zum Getriebe defekt.



Auch häufig zu DDR Zeiten getauscht: der Vergaser. Ein 1000MB bis 1966 hatte eine Automatische Kaltstarteinrichtung ! Später kam der manuelle Chok an seiner Stelle dazu. Diese Kaltstartautomatik ist eine sinnvolle Erfindung. Eine Bimetallfeder übernimmt das Öffnen und Schließen der Starterklappe. Funktioniert diese nicht mehr liegt das meistens nur an Verunreinigungen. Kaltstartschwierigkeiten im Winter sind dagegen als normal zu betrachten. Für extreme Minusgrade ist die Bimetallfeder nicht ausgelegt. Während die Kollegen mit manuellem Chok schnell am Gas waren, brauchte man mit der Kaltstarteinrichtung immer ein bisschen Starthilfespray.

Innenraum

Der Innenraum unterliegt naturgemäß einer normalen Abnutzung. Die Türdichtungen sind zu betrachten und die Gummis der Scheiben. Sind diese stark rissig, muss mit Rost am Scheibenrahmen gerechnet werden. Die Sitze sind aus sehr robustem Kunstleder gefertigt und eigentlich bei fast allen 1000MB gut erhalten. Teppiche und Fußmatten aus Gummi unterliegen auch nicht dem nennenswerten Schwund. Die Bedienelemente um das Lenkrad sind ebenfalls in den wenigsten Fällen defekt oder besonders Pflegebedürftig. Vorsicht am Handschuhfach ! Es hat



einen Einsatz aus Pappe. Dieser ist meistens von Feuchtigkeit zerfressen und hat sich oft in seine Bestandteile zerlegt. Die Betätigung der Scheiben Waschanlage ist Druckgesteuert. Durch einen Kleinen Taster links vom Lenkrad erzeugen Sie Druck im Behälter und spritzen das Wasser auf die Frontscheibe. Obwohl diese Konstruktion funktioniert, gibt es wahrscheinlich kaum noch einen 1000MB bei dem dieser Mechanismus nicht gegen einen elektrischen ausgetauscht wurde. Die Anzeigeeinstrumente im Armaturenräger liefern nur grobe Werte. Nehmen Sie die Anzeige für Benzinstand und Temperatur nicht so genau. Lieber einmal

zuviel nach dem Kühlwasser schauen und den Tank nicht auf Krampf leer fahren. In Punkto Genauigkeit waren die Maßstäbe damals bei weitem noch nicht so hoch wie heute.

Teileversorgung



Spezielle Teile für den 1000MB sind nur noch schwer zu haben oder für horrenden Summen. Das betrifft vor allem Teile der Karosserie und Chromrat. Die hinteren Kotflügel der ersten Serie wurden ab 1966 nicht mehr gefertigt. Als Ersatz wurden nur die neueren mit rechteckiger Lufteinlassöffnung angeboten. Demzufolge sind neue Kotflügel der ersten Serie so häufig wie Leben auf dem Mars. Die tropfenförmigen Blinker und die Teile des vorderen Chromring trifft das gleiche Schicksal. Auch hier wurde nicht sehr viel auf Vorrat produziert sondern bei Ersatzteilanfragen auf die Exemplare der zweiten Serie verwiesen. Karosserieteile für die Coupe Version sind dagegen de facto nicht mehr erhältlich.



Die Positionsleuchten der ersten Serie sind die selben wie am Tatra 603 und werden demzufolge nicht nur von SKODA 1000MB Liebhabern händeringend gesucht.



Ebenfalls selten sind unberührte Armaturenbretter. Im Laufe eines langen Autoleben wurden dort fast immer Zusatzinstrumente eingebaut oder auch nur ein Autoradio. Generell gilt auch hier die Parole: (fast) nicht mehr zu finden.

Wenn man eine Vollrestauration plant, ist es keine schlechte Idee vorher 1-2 Schlachtopjekte (die reichhaltig vorhanden sind) zu fleddern und die Teile auf Lager zu legen. Sie werden Sie brauchen ! Ein guter Bekannter in der Slowakei oder Tschechei kann auch nicht schaden.

Teile der Technik sind dagegen noch oft zu haben. Durch die sozialistische Sparpolitik wurden viele Teile bis 1990 im Skoda Rapid verbaut. Teile wie Lima, Anlasser, Vergaser, Motor, Getriebe usw. können problemlos vom S100 oder in bestimmten Fällen auch vom 105/120 genommen werden. Auch sind hier die Preise noch in einem vertretbaren Rahmen. Einzige die fehlende Lobby für die alten 1000MB macht es schwierig die Teile zu finden.

Technische Daten Skoda 1000MB, 1100MB, 1000MBG		
Modell	1000MB	1100MB
Motor	Wassergekühlter Vierzylinderviertakt – Vergaser – Reihenmotor Hinten längs, um 15 grad geneigt, hinter der Hinterachse eingebaut Hängende Ventil über Kipphebel und Tassenstößel angetrieben Seitliche Nockenwelle über Steuerkette angetrieben	
	Fallstromvergaser Jikov 32 BST 18	Fallstromvergaser Jikov 32 BST 21
Bohrung und Hub	68 x 68 mm	72 x 68 mm
Hubraum	988 ccm	1107 ccm
Leistung	27kW/ 35 PS bei 4650U/min (1000MB bis 1965) 29kW/ 37 PS bei 4650U/min (1000MB ab 1966) 35kW/ 45 PS bei 4750 U/min(1000MBG und MBX)	35kW/ 45 PS bei 4750 U/min
Kraftübertragung	Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe Mit Mittelschaltung und Hinterradantrieb	
Aufbau	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Trapez Dreieckquerlenker, Schraubenfedern innenliegend Hydr. Teleskop Stoßdämpfer, Querstabilisator	
Hinderradaufhängung	Pendelachse mit Längsschubstrebe, Schraubenfedern Hydr. Teleskop Stoßdämpfer	
Lenkung	Spindel und Mutter	
Bremse	Hydraulische Trommelbremsanlage, Einkreis	
Radstand	2400 mm	
Länge x Breite x Höhe	4170 x 1620 x 1440 (1430 bei MBX)	
Leergewicht	775 kg (765kg 1000MBX)	
Verbrauch Ø	7,5 Liter auf 100 km (95 Oktan)	
Höchstgeschwindigkeit	120km/h ab 1966 125km/h	125km/h
Bauzeit	Mai 1964 bis August 1969 (1000MBX nur 1966)	
Stückzahlen	419540	23601

Der heutige Marktwert*							
Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
1000MB	1964-1966*	2500 €	1800 €	600 €	200 €	100 €	4780 DM
	1967-1969	1800 €	900 €	500 €	150 €	100 €	4780 DM
1000MBG	1964-1969	2900 €	2100 €	1500 €	800 €	500 €	k.A.
1000MBX	1966	3000 €	2200 €	1500 €	1000 €	700 €	k.A.
1100MB	1964-1969	2400 €	1600 €	600 €	300 €	200 €	k.A.

Ermittelt durch Marktbeobachtung der letzten 15 Jahre und EUROTAX Schwacke 1996

* Erste Serie / diese Modelle sind ungleich seltener als Typen der zweiten Serie

Literatur
Werner Oswald: Kraftfahrzeuge der DDR, 316 Seiten, 260 Fotos und Abbildungen s/w, Motorbuchverlag, ISBN: 3-613-01913-2
Bernd Wilfried Kießler: Skoda Automobile, 157 Seiten, ca. 300 Fotos und Abbildungen s/w und farbig, Verlag Delius Klasing, ISBN: 3-7688-0902-1
Dünnebier/Kittler: Personenkraftwagen sozialistischer Länder, 188 Seiten, 322 Fotos und Abbildungen s/w und farbig, Verlag transpress, ISBN: 3-344-00382-8

Technische Änderungen am 1000MB

Juni 1964

Ab Motor-Nummer 002500

Verkürzung der Vorderachs-Spiralfeder von 292mm auf Federlänge auf 281mm in Verbindung mit größerem Hub der Querlenker.

August 1964

Ab Motor-Nummer 005907

Verstärkung der Kolbenbolzen durch Verringern des Innendurchmessers von 13mm auf 12mm.

Januar 1965

Ab Motor-Nummer 022731

Verstärkung der Nabe des Ventilsteuerrades der Nockenwelle von 36mm auf 40mm.

Juli 1965

Ab Karosserie Nummer 056200

Einsatz der bis dahinverwendeten Bremsflüssigkeit „ATE blau“ durch die Bremsflüssigkeit „Pentosin“ aus der BRD, die dann später durch das tschechoslowakische Produkt „Synthol HD 190“ ersetzt wurde.

Grundsätzlich sind alle drei Bremsflüssigkeiten untereinander chemisch verträglich und können in jedem beliebigen Verhältnis miteinander gemischt werden.

September 1965

Ab Motor-Nummer 061950

Verstärkung der Kupplungsdruckplatte von 10mm Dicke auf 11,5mm in Verbindung mit entsprechender Veränderung des Schwungrades.

Dezember 1965

Ab Motor-Nummer 079874

Einführung eines Modells 1966 vom 1000MB. Dieses Modell wies eine höhere Motorleistung auf, die durch folgende konstruktive Maßnahmen erreicht wurde:

- Veränderung der Einlass-Steuerzeiten
- Einführung zusätzlicher innerer Ventildfedern, so daß jedes Ventil von 2 Federn betätigt wird
- Veränderung der Vergasereinstellung durch Vergrößerung der Hauptdüsen von 120 auf 125.

An der Karosserie erfolgte eine Veränderung der Frontpartie und der Zierleistenausführung; die Hintertüren wurden mit Kindersicherung versehen und die Luftzuführungsöffnung für die Motorkühlung umgestaltet.

Dezember 1965

Ab Motor-Nummer 080000

Veränderung der Spureinstellung der Hinterachse von der bis dahin vorgeschriebenen Nachspur (negative Vorspur) von 0 bis -2mm in eine Vorspur von 0 bis +2mm.

Januar 1966

Ab Motor-Nummer 087934

Einführung einer neuen Motorhaubenstütze; dadurch Veränderung des Luftfilters.

Januar 1966

Ab Motor-Nummer 087934

Ab Karosserienummer 088136

Verlagerung der Motorhaubenstütze von der Seite zur Mitte. Dadurch Vermeidung von Deformationen. Nicht austauschbar.

April 1966

Ab Karosserienummer 105100

Einführung von Bremsbelegen die auf die Bremsbacken aufgeklebt wurden. Vergrößerung der wirksamen Belagfläche durch Wegfall der Nieten und Erhöhung der Standzeit, da die Grenznutzungsdauer nicht mehr durch die Nietköpfe beeinflusst wird.

Der geklebte Belag kann nunmehr bis auf einen Mindestdicke von 1,5mm „abgefahren“ werden. Im Rahmen der Selbstinstandsetzung können jedoch nur noch komplette Bremsbacken ausgetauscht werden.

Mai 1966

Ab Motor-Nummer 111227

Einführung eines verbesserten, konstruktiv überarbeiteten Gleichstromgenerators mit einem Durchmesser von 112mm und veränderter Riemenscheibe.

September 1966

Ab Motor-Nummer 136059

Einführung einer Reihe von konstruktiven Änderungen zur Verbesserung der Leichtgängigkeit des Gaspedals. Am Betätigungsmechanismus des Vergasers wurde die Lagerkonsole des Übertragungshebels, der Hebel selbst und das Gestänge geändert. Beim Gaspedal ersetzte man das System der Übertragungshebel durch einen einzigen Hebel, der fest mit der Gasfußhebelwelle verbunden ist. Das bis dahin verwendete Blechpedal wurde jetzt aus Plastik gefertigt.

Januar 1967

Ab Karosserienummer 160898

Einführung verbesserter Hauptscheinwerfer. Veränderung der Form der Parabel der Hohlspiegel und der Ausführung und Riffelung der Glasstreuscheibe.

August 1967

Ab Motor-Nummer 215032

Verstärkung der Vorderachse durch zusätzlich eingepresste Sicken.

August 1967

Ab Motor Nummer 223460

Verbesserung der schwungradseitigen Kurbelwellenabdichtung durch Einsatz des Dichtungsringes „Gufero“ in der hinteren Kurbelwellenlagerung, verbunden mit einer Änderung der Kurbelwelle. Gleichzeitig wurden am Schwungrad die kurbelwellenseitige Versenkung um 1mm und der Durchmesser von 102mm + 1mm auf 110mm + 1mm vergrößert. Beim Motor mit Labyrinthdichtung der Kurbelwelle kann der neue Dichtring nicht verwendet werden.

September 1967

Ab Motor Nummer 229656

Neue Schaltkonsole mit konstruktiv geänderter Abdichtung der Öffnung für den Schalthebel und Verwendung von selbstschmierenden Buchsen der Schaltwelle (Lizenz Glacier).

September 1967

Ab Motor Nummer 226309

Verstärkung der Brücken der Hauptlagerschalen des Motorblocks im Zusammenhang mit der Einführung der Motoren 1107 ccm. Die Verstärkung wurde bei beiden Motorausführungen eingeführt.

November 1967

Ab Karosserie Nummer 251234

Verbesserung der gesamten Türabdichtung, verbunden mit leichterem Schließen der Türen. Das verwendete Abdicht- und Gummiprofil wird eingeklebt und noch zusätzlich durch Klemmhalterungen gesichert. Die Abdichtung besteht nunmehr aus Gummidichtungsprofil, Deck- und Befestigungskanten mit Metalleinlage und Befestigungsspangen.

Dezember 1967

Ab Karosserie Nummer 261409

Erhöhung der Sichtwinkel nach hinten und damit der passiven Sicherheit durch Einführung eines vergrößerten Innenrückspiegels.

Januar 1968

Ab Karosserie Nummer 262781

Einführung einer Kontrollanzeige die den Stand der Bremsflüssigkeit überwacht. Der sogenannte „Bremsflüssigkeitswächter“ befindet sich direkt im Gehäusedeckel des Hauptbremszylinders und besteht aus einem Schwimmer, der über zwei sich gegenseitigen abstoßende Magneten einen Kontakt betätigt. Als Signalleute dient die Öldruckanzeige, die bei Einschalten der Zündung aufleuchtet und dann nach dem Anlaufen des Motors erlöschen muss. Sinkt der Bremsflüssigkeitsstand um 11 bis 15mm unter die vorgeschriebene obere Grenze, so leuchtet die Kontrolllampe ständig auf. In diesem Fall muss gleichzeitig der Motorölvorrat und die Bremsflüssigkeit überprüft werden.

Januar 1968

Ab Motor Nummer 265013

Einführung des Kugellagers 6202/Z anstelle der selbstschmierenden Buchsen der Kurbelwelle. Im Zusammenhang mit diesen Veränderungen wurde die Kupplungswelle von 288mm auf 272mm gekürzt und ist nicht mehr austauschbar. Bei Motor- oder Kurbelwellen- bzw. beim Getriebetausch muss dies beachtet werden. Das Abschleifen der Kurbelwelle auf 272 mm ist aber möglich.

Januar 1968

Ab Motor Nummer 266123

Verbesserter größerer Thermostat zur Temperaturregulierung der Kühlflüssigkeit in Verbindung mit Gehäuse- und Kühlschlauchänderungen. Verbesserung des thermischen Verhaltens der Motoren durch Gewährleistung eines engen Temperaturbereiches der Kühlflüssigkeit.

Januar 1968

Ab Motor Nummer 267500

Einführung des zweireihigen Schrägkugellagers 3205 N/C 6 anstelle des einreihigen Kugellagers 6304 N/C6 auf der Getriebeantriebswelle zur Gewährleistung einer höheren Lebensdauer. Gleichzeitig wurden die Zahnräder des 3. und 4. Ganges auf die Antriebswelle aufgeschumpft und die Mutter durch einen Sicherungsring gesichert. Nicht austauschbar

Februar 1968

Ab Karosserie Nummer 280451

Einsatz eines Schwimmers aus Kork für die Kontrolle der Bremsflüssigkeit, der über die Öldruckleuchte angezeigt wird. Gleichzeitig Verbesserung der Aufhängung des Schwimmers und Verwendung einer Fiberunterlage zwischen Deckel und Magnet. Dadurch wird Kontrollgerät unempfindlicher gegenüber Montageteranzen bei erhöhter Betriebssicherheit und Lebensdauer.

April 1968

Ab Karosserie Nummer 292501

Verstärkung des Lenkstocks des Lenkgetriebes von 13mm auf 18mm Dicke in Verbindung mit weiteren technischen Änderungen. Die komplette Lenkung ist voll austauschbar.

Bei Montage des verstärkten Lenkstocks in ein Lenkgehäuse alter Ausführung muss auch der komplette Lenkungsdeckel mit getauscht werden.

April 1968

Ab Motor Nummer 293501

Verstärkung der Kupplung zur Gewährleistung der Übertragung eines höheren Drehmomentes bei gleichzeitiger Vereinfachung mit der beim Modell 1100MB verwendeten Kupplung. Dabei Verstärkung der Kupplungsdruckplatte von 11,5mm auf 13,5 mm Dicke und der Blechdicke des Kupplungsdeckels von 3mm auf 4mm. Gleichzeitig Vergrößerung der Federschalen, der Federn (auf 26mm Durchmesser) sowie des Drahtdurchmessers (auf 3,75mm).

Nur in Verbindung mit der Schwungscheibe austauschbar

Mai 1968

Ab Karosserie Nummer 319701

Einführung eines Halters für die Sonnenblende aus Plast an Stelle der bisherigen Metallhalterung.

Mai 1968

Ab Karosserie Nummer 325855

Veränderung des Fensterkurbelapparates durch Wegfall eines Hebelarmes.

Juli 1968

Ab Motor Nummer 318700

Einführung der Modelle 1969 der Typen 1000MB und 1100MB de luxe mit neuer Frontpartie, breiteren hinteren Dachsäulen, die in Verbindung mit der Dachpartie (Wegfall der „Bügefalte“) die Festigkeit der Karosserie erhöhen. Die Heckscheibe wurde verkleinert da die C Säule breiter wurde. Eine matte Oberfläche der Instrumententafel soll Lichtreflexe bei Nachtfahrten vermeiden. Die Betätigung der Ausstellfenster wurde flacher und einfacher gestaltet.

August 1968

Ab Motor Nummer 324800

Verwendung des Zündverteilers des Modells 1100MB auch für das Modell 1000MB. Die Grundeinstellung der Vorzündung beträgt $5^{\circ} \pm 1^{\circ}$ an der Kurbelwelle gemessen.

September 1968

Ab Karosserie Nummer 344025

Veränderung der unteren Türabdichtung. Dabei wurde die Längendifferenz mit der unterschiedlichen Länge der Schwellerdichtung kompensiert. Die vordere Schwellerdichtung hat die Länge von 690mm, die hintere von 540mm.

Dezember 1968

Ab Karosserie Nummer 378101

Verbesserung der Bremswirkung des Fahrzeuges durch Einführung größerer Radbremszylinder vorne, die nunmehr einen Zylinderdurchmesser von 25,5mm haben.

Januar 1969

Ab Karosserie Nummer 383101

Verwendung von Schlauchventilen mit einem Durchmesser von 11,5mm statt 16mm.

Januar 1969

Ab Karosserie Nummer 390091

Einführung neuer Bolzen für Motorraumhauben- und Kofferraumhaubenschloss. Die veränderten Bolzen sind am Bundteil mit Flächen für Gabelschlüssel 17mm versehen.

Februar 1969

Ab Karosserie Nummer 390091

Einführung eines verbesserten Bremsbelages vom Typ „Raybostos“.

März 1969

Ab Motor Nummer 403434

Umstellung der Befestigung des Läufers vom Zündverteiler der Motoren 1000MB und 1100MB von Schraub- auf Federbefestigung. Dabei ist es möglich, den neuen Verteilerläufer auch bei Zündverteilern alter Ausführung mit Schraubbefestigung zu verwenden. Umgekehrt kann ein Verteilerläufer alter Ausführung ohne Nut nicht für den neuen Verteiler mit Federbefestigung benutzt werden.

April 1969

Ab Karosserie Nummer 415300

Einführung von Radbremszylinder mit einem Innendurchmesser von 19mm an der Hinterachse anstelle der Radbremszylinder mit 22mm. Vorne Beibehaltung der Radbremszylinder mit 25,5mm Durchmesser. Dadurch konnte das Bremskraftbegrenzungsventil für die Hinterachse – verwendet bei Typ 1100MB – und der dazugehörige, an der Karosserie angeschweißte Halter entfallen. Diese Änderung wurde allerdings für die DDR erst mit Einführung des S100 wirksam. Gleichzeitig wurde eine verbesserte Handbremse eingeführt, die wegen einer vollkommen anderen Erscheinung eine andere Einstellung erfordert. Es entfielen die Rollen am Handbremshebel, die beiden Hilfsrollen und der Bowdenzughalter des linken Bremsseiles einschließlich der dazugehörigen Einstellelemente. Der Handbremshebel wirkt nunmehr über ein Verbindungselement auf einen Waagebalken, an dem die beiden Bremsseile – durch Muttern verstellbar – befestigt sind.

April 1969

Ab Karosserie Nummer 420101

Verlängerung der Gummibuchse des oberen Querlenkers der Vorderachse zur Erzielung einer günstigeren Materialbeanspruchung. Die Buchsenverlängerung erfordert gleichzeitig eine Verlängerung der Zapfen der oberen Querlenkerbolzen, der Distanzrohre und des Halters.

August 1969

Ab Karosserie Nummer 452651

Veränderung der Ablassschraube des Kraftstoffbehälters. Anstelle des Kegelschraubstopfens M14x1,5 Einführung einer Schraube mit Dichtring; dadurch leichteres Lösen der Ablassschraube bei Reinigung des Tank.
Nicht Austauschbar (nur mit kompletten Tank)

August 1969

Ab Motor Nummer 450632/8 und Karosserie Nummer 457696

Einführung des Modell S100.