

ŠKODA
OLDTIMER IG
Deutschland e.V.



ŠKODA *KURIER*

ZEITSCHRIFT FÜR FREUNDE
KLASSISCHER ŠKODA AUTOMOBILE

01/2024



Skoda 1100

Inhaltsverzeichnis

Seite

- 4 - 5 Verkaufsanzeige
- 6 - 12 Neue Mitglieder stellen sich vor
- 13 Termine Skoda Deutschland
- 14 - 16 „Mit dem Favorit durch den Schwarzwald“
- 17 - 18 Frühjahrstreffen vom 8. bis 12. Mai 2024 im Spreewald
- 19 - 21 Herbsttreffen vom 6. bis 8. September 202 in Bernburg
- 22 - 24 Vorankündigung Frühjahrstreffen 2025
- 25 - 28 „Der erste Versuch“
- 29 - 35 „Der Traum von Le Mans – Der Skoda 1100 OHC“
- 36 Kontaktdaten Vorstand und Ansprechpartner
- 37 - 49 Mitgliedsantrag (inkl. Datenschutzerklärung und SEPA-Lastschriftmandat)

! In eigener Sache !

Liebe Vereinsmitglieder,

bitte denkt bei einer Änderung der Adresse, der Telefonnummer oder der E-Mailadresse auch an uns!

Euer Vorstand

Impressum:

Der Skoda-Kurier erscheint dreimal im Jahr als Vereinszeitung der Skoda Oldtimer IG Deutschland für klassische Automobile e.V., Hauptstraße 91, 61267 Neu Anspach.

Redaktionsleiter: Frank Lohmeier, Alexander Bugala (v.i.S.d.P.)

Redaktion: Maria-Katharina Lohmeier (kurier@skoda-oldtimer.de)

Verkaufsanzeige

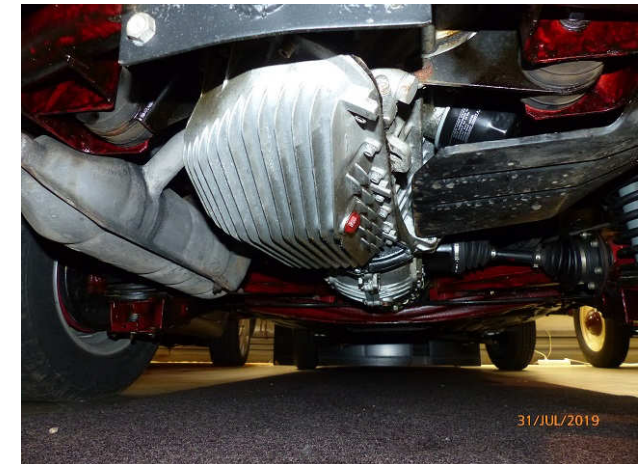
Ich möchte meinen Skoda S130 GL verkaufen. Verkaufspreis : 12.000 €
Walter Zeitz, Tel.:0049 1729253106



Fahrzeugdaten:

| | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| Hersteller/Modell | Skoda/ S130 GL |
| Aufbauart | Limousine |
| Baujahr/Erstzulassung | 14.08.1987 |
| Sitzplätze | 4 |
| Fahrgestellnummer | TMB13M0GLH3513543 |
| Tachostand/angegebener Tachostand | 3603 abgelesen |
| Motorbauart/Zylinderanzahl | Reihe/Benzin/4-Zylinder |
| Motorleistung/Hubraum | 43 kW/58 PS/1289 cm ³ |
| Dimension /Bereifung | 185/80 R13 M+S, Hersteller „Barum“ |
| Farbe | rot |

- Die Fahrzeugkarosse wurde im Februar 2017 komplett restauriert und der Motor überholt
- Das Fahrzeug wurde im März 2019 einer kompletten technischen Generalüberholung in einer spezialisierten Fachwerkstatt unterzogen (Reparaturrechnung lag bei Besichtigung vor, 6.302 € netto/ 7.479 € brutto). Erneuert wurden sämtliche Achsteile, Lagerungen, Bremsschläuche und weitere Verschleißteile.
- Bis 2023 wurden weitere Arbeiten für insgesamt 3.955 € von einer Fachwerkstatt ausgeführt.
- TÜV neu bis Ende 03.2026



Neue Mitglieder stellen sich vor

Man hat nicht irgendeinen Oldtimer

Autoren: Prof. Dr.-Ing. Günter Micklich und Frau Christine
Kurort Jonsdorf im Januar 2024

Seit nunmehr über einem Jahr sind wir stolze Mitglieder der „Škoda Oldtimer IG Deutschland“, ohne uns bisher im „Škoda Kurier“ vorgestellt zu haben. Unsere Heimat ist die Oberlausitz und unser Wohnort ist der Kurort Jonsdorf im schönen Zittauer Gebirge. Der dürfte einigen Vereinsmitgliedern vom Frühjahrstreffen im Jahre 2014 sicherlich noch in Erinnerung sein. Damals hatten wir den ersten Kontakt zur „Škoda Oldtimer IG“ und ich bekam von jemandem den „Škoda Kurier, Ausgabe 04/2013“ als interessierter Zuschauer auf dem Stellplatz zur Oldtimerausfahrt geschenkt. Wir fassten den Entschluss, wenn unser bereits 2010 begonnenes Projekt „Restauration Felicia, Bjh. 1961“ erfolgreich abgeschlossen sein sollte, dann treten wir der „Škoda Oldtimer IG“ bei.

2014 bin ich dann mit 66 Rentner geworden und konnte mich intensiv mit der weiteren Restauration des Felicia befassen. Das Auto hatte mir 2008 ein Professorenkollege aus Liberec vermittelt. Doch nach dem Sandstrahlen der Karosserie und der Demontage des Antriebes stellten sich erhebliche Verschleiß- und Korrosionsschäden heraus. Eine Totalzerlegung und Sanierung mit regenerierten und Neuteilen folgte und natürlich musste die Karosserie neu lackiert werden. Das führte zuverlässig die Fa. Identica Lackiererei Pastian in Löbau durch. Die Klempnerei der Karosserie erledigte bestens die Fa. Klingner, Krumhermsdorf und die Polsterung fertigte und konfektionierte die Fa. Miroslav Rek bei Pisek, ohne dass das Auto dorthin gebracht werden musste. Die Aufarbeitung des Fahrwerkes, der Lenkung, der Bremsen und des Rahmens sowie alle Montagearbeiten erledigte ich selbst. Schließlich erhielten wir nach reichlichem Hin – und Her mit dem Prüfer und der Zulassungsstelle die „H“-Zulassungsbescheinigung im Juni 2022. Danach folgte 2023 als Krönung ein neues Cabrio-Verdeck, welches die Fa. Mühle in Görlitz perfekt anpasste. Alle notwendigen Ersatzteile konnten wir über „Škoda-Veteranentechnik Seidler“, bei „Osttimer“, bei „SKOPART Heinze“, bei „Skodateile Berlin, Rath“ und „Miroslav Ledr, Vamberk“ beschaffen.

Bis in's Jahr 2018 unternahmen wir viele Reisen mit z.T. Langstreckenflügen und Kreuzfahrtschiffen in alle Welt. Damit haben wir erst mal abgeschlossen und sind mit unserem Wohnmobil unterwegs. Das lässt sich auch wunderbar mit der Leidenschaft für Oldtimer verbinden. Wenn möglich, reisen wir mit dem WoMo mit Trailer zu den Oldtimertreffen. Seit dem IG-Treffen im Sept. 2022 in Bad Schandau sind wir regelmäßig mit dabei. Im Mai werden wir in Vetschau zum Frühjahrstreffen in das Hotel „Radduscher Hafen“ fahren. Das Herbsttreffen wird in Bernburg stattfinden. Wenn das Wetter schön ist, wollen wir dann immer noch ein paar Tage dranhängen und auf Campingplätze fahren. Im vergangenen Jahr hatten wir sehr schöne Treffen z. B. in Augsburg zur Fuggertour bis München und zum Kloster Andechs, im Saarland in Nofelden-Bosen am Bostalsee und im Kietz in Weißwasser. Im Saarland hatten wir Oldtimerausfahrten nach Saarburg, nach St. Ingbert, an die legendäre Saarschleife und nach Tholey auf den Schaumberg und zu Deutschlands ältestem Kloster Tholey. Von Weißwasser aus ging es zur Krabatmühle nach Schwarzkollm und mit der Parkeisenbahn nach Bad Muskau. Weiterhin haben wir an offenen Oldtimertreffen in Großschönau, Cunewalde, Strahwalde, Neuhausen und bei uns in Jonsdorf zur Historik Mobil teilgenommen. Um Ersatzteile für die Škoda-Oldtimer zu holen waren wir auch eine Woche in Südböhmen unterwegs. Gecampft haben wir am Schloss Mitrowitz am Fluss Lainsitz (Lužnice). Hier haben wir wunderschöne Paddeltouren unternommen. Mal sehen, was 2024 so bringen wird!

Wie kam es eigentlich dazu, einen Felicia besitzen zu wollen? Der Wunsch geht zurück auf das Jahr 1961. Als 13-jähriger Schüler fuhr ich damals jeden Donnerstag vom Heimatort Kodersdorf nach Görlitz in die Musikschule. Damals befand sich das IFA-Autohaus an der Jacobstraße Ecke Straßburgpassage. Und eines Tages stand dort auf einer Drehscheibe ein lachsroter Škoda Felicia, frei verkäuflich für ca. 21.000 DDR-Mark. Davor stand eine riesige Traube von Menschen und auch ich drückte mir an der

Schaufensterscheibe die Nase platt. Genau von da an schlummerte in mir der Wunsch, wenn einen Oldtimer, dann muss es ein Felicia Roadster sein! Nach genau 61 Jahren erfüllte sich dann dieser Traum.

Nun zum Škoda Rapid 130G, Bjh. 1987. Bis 1984 waren wir zufriedene Besitzer eines Trabant Kombi. Dann ergab sich die Gelegenheit, einen Škoda 105 gebraucht zu kaufen. Der hatte schon die größeren schwarzen Stoßfänger und ist zufriedenstellend bis 1993 gelaufen. Dann fuhr meiner Frau leider ein Trabant im Gegenverkehr Lampe auf Lampe frontal auf. Christine trug eine komplizierte Kniefraktur davon und der Škoda war leider Schrott. Gern wollten wir wieder solch einen Škoda der Baureihe 742 als Oldtimer haben. Dann sahen wir beim Treffen in Bad Schandau die Rapid 130'er der Baureihe 746, die gefielen uns so sehr, dass wir uns entschlossen, einen solches halbwegs gut erhaltenes Coupè zu suchen. Fündig wurden wir im „Museum socialistických vozidel“ in Železný Brod. Nach Behebung der sogenannten „Museumskrankheiten“, das Auto hatte fünf Jahre nur gestanden, mussten die Bremsättel und -zylinder sowie die Bremsschläuche und die Achsmanschetten erneuert werden. Im Mai 2023 bekam der Rapid auf Anhieb das „H“-Kennzeichen.

Nun zum VW Golf 1 Cabrio, 1,9 mit 98 PS, Bjh. 1990. Es war im Jahre 1975, als der Patenonkel meiner Frau Christine mit einem neuen VW Golf 1 von Nürnberg nach Zittau zu uns zu Besuch kam. Es war damals meine erste Fahrt mit einem „Westauto“, die mir der Onkel erlaubte. Auf der legendären kurvenreichen Strecke des „Lückendorfer Bergrennens“ habe ich das „Golfgefühl“ genossen. In Erinnerung dessen erwarb ich 2022 ein seltenes Sondermodell „Bel Air“, welches total verdreckt, mit einigen Mängeln aber preislich erschwinglich war. Gründliche Reinigung, Rostbeseitigung, teilweise Nachlackierung, neue Frontscheibe, Zahn- und Keilriemen neu und noch so einige Kleinigkeiten mussten erledigt werden, dann erfolgte im Juli 2023 die mängelfreie „H“-Zulassung auf den Namen unseres Sohnes Falk.

So, liebe Škoda-Oldtimerfreunde, jetzt kennt Ihr uns und unsere Oldtimergeschichten. Wir wünschen uns noch viele nette erlebnisreiche Begegnungen mit Euch und freuen uns jetzt schon auf die nächsten Treffen.

Eure Christine und Günter Micklich aus Kurort Jonsdorf



Unser Feli – Unser ganzer Stolz



Rapid 130G – derzeit in Restauration



Unterwegs mit WoMo und Trailer mit Feli



VW Golf 1 Cabrio - Zustandsnote 2

Wie mein Sportline nach Brandenburg kam und wie wir ein neues Mitglied bekommen haben

Im März letzten Jahres trennte sich Peter Sudeck von seinem Silverline und ich bekam die Chance, den Silverline zu erwerben. Nur hatte ich einen Sportline in der Garage und ein weiteres Fahrzeug wäre zu viel gewesen. Kurz entschlossen entschied ich mich für den Verkauf des Sportline.

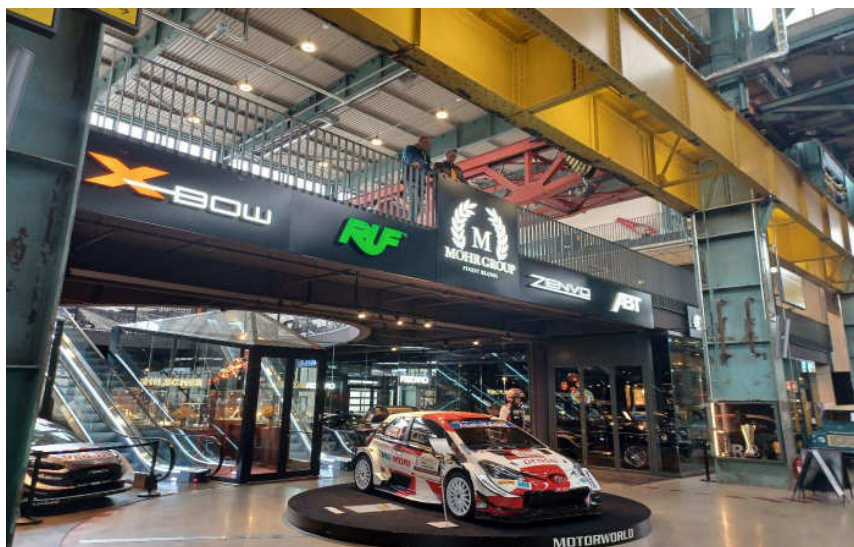
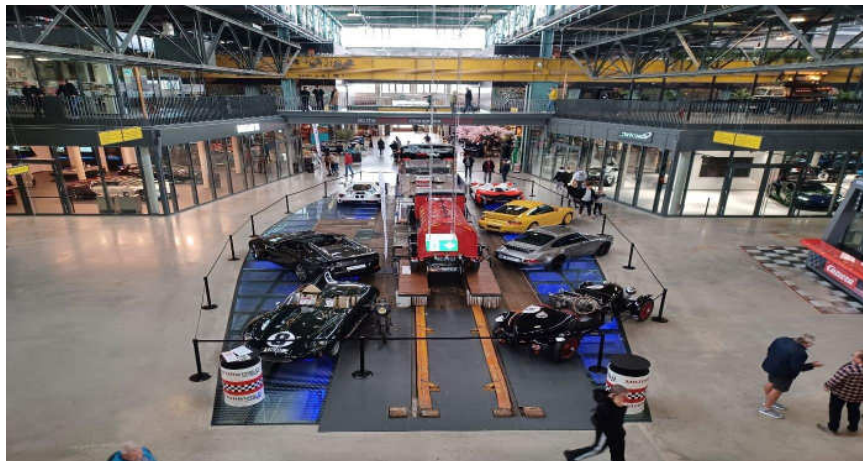
Über die Zeit meldete sich Thomas Förster aus Finsterwalde, der bereits mit 19 Jahren den Sportline bei seiner Vorstellung in Berlin sah und sofort Feuer und Flamme für das Fahrzeug war. Der Sportline wurde sein erstes Auto und das erste Auto wird nicht vergessen. Der Sportline hat daher Thomas nie losgelassen und er stellte Nachforschungen über den Verbleib seines Sportline an. Leider ohne Erfolg.

Aber da war noch mein Sportline. Schnell wurde man sich handelseinig und so konnte Thomas mit seiner Ehefrau Aline im November nach Unterschleißheim aufbrechen, um den Sportline abzuholen.



Am Samstag haben wir noch das schöne Herbstwetter genutzt, um eine schöne Ausfahrt mit dem Sportline und der GLS durch das Freisinger Land zu machen. Es stellte sich heraus, dass unser Mitglied Guido Wartenberg aus Aichach ebenfalls Zeit hatte, so dass er sich uns anschloss. Der Zielpunkt unserer Ausfahrt war für die Männer die Motorworld in München, einer Eventarena für Motorfans. Martha und Aline machten einen Spaziergang durch den Englischen Garten.





Es war ein sehr schönes Wochenende und wir freuen uns, Thomas und Aline mit ihren Kindern bei uns in der IG begrüßen zu dürfen.

Text und Fotos

Alexander Bugala

Termine mit einer Nachricht von Andreas Leue von Skoda Deutschland

Wie bereits telefonisch angekündigt, werden wir als SKODA Deutschland 2024 leider nicht mit eigenen Teams an Events wie Techno Classica, Classic Days, Eifel Rallye Festival oder sonstigen Oldtimerrallyes teilnehmen. Umso mehr würden wir uns natürlich freuen, wenn der eine oder andere aus Euren Reihen das Garagentor öffnet, um mit einem Skoda an diesen Veranstaltungen teilzunehmen – so wie es momentan ein paar Teams bei der AvD Histo Monte tun. Hier ein kurzer Überblick einer Reihe von dafür vielleicht in Frage kommenden Events – sei es als Besucher oder auch als Teilnehmer:

- 03.04. – 07.04. Techno Classica Essen
- 02.05. – 04.05. Hamburg Berlin Klassik
- 04.05. – 05.05. Classic Days Berlin
- 30.05. – 01.06. Rallye Wiesbaden
- 08.05. - 11.05. 23. Rügen Classic
- 05.07. – 07.07. Bad Königer Klassikerfestival
- 02.08. – 04.08. Classic Days Düsseldorf
- 09.08. – 11.08. Oldtimer Grand Prix
- 15.08. – 17.08. Eifel Rallye Festival
- 15.08. – 17.08. Sachsen Klassik

- 13.09. – 15.09. Rhein-Main-Klassik

Mit dem Favorit durch den Schwarzwald

Im August hat uns unser neues Mitglied David Stancel zu sich nach Freiburg auf eine Weinprobe eingeladen. David ist Weintechnologe in einer Winzergenossenschaft in Freiburg und da ließen wir uns nicht lange bitten: Unseren Favo startklar gemacht und ab nach Freiburg.

Peter Holub und Julia Peters mit den Kindern haben am Bodensee Urlaub gemacht und haben sich uns angeschlossen. Die beiden haben die Weinprobe mit David leider zeitlich nicht mehr geschafft. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben.



Am Abend stießen dann Peter, Julia und die Kinder zu uns. Nach der leckeren Weinprobe hatten wir Hunger auf Pizza.



Am nächsten Tag ging es mit zwei Favorit auf der Hochschwarzwaldstraße Richtung Titisee durch den malerischen Schwarzwald bis auf die Höhe Schauinsland. Das Wetter spielte mit und so wurde es eine unvergesslich schöne Ausfahrt.



Die Skoda-Truppe am Titisee.



Auf der Höhe Schauinsland angekommen.



Auf der Rückfahrt haben wir noch einen Halt auf dem Weinfest in der Nähe von Freiburg gemacht. Da durften auch endlich Peter und Julia einen Wein vom Kaiserstuhl probieren. Ich denke, es hat uns allen geschmeckt. Wir danken David für das schöne Wochenende und freuen uns auf weitere Treffen.

Text und Fotos Alexander Bugala

Frühjahrestreffen der Skoda Oldtimer IG vom 8. bis 12. Mai 2024

**SÜSS + SAUER + SAGENHAFT =
SPREEWALD!**



Liebe Oldtimerfreundinnen und – freunde,

Die Zimmer sind gebucht und wir wünschen Allen eine gute Anreise zu unserem Hotel:

„**RADDUSCHER HAFEN**“ ([www. Spreewaldhotel-raddusch.de](http://www.Spreewaldhotel-raddusch.de))

Radduscher Dorfstr- 10

03226 Vetschau, OT Raddusch

Nur noch wenige Wochen und wir sehen uns zum Frühjahrstreffen 2024. Wir möchten Euch an dieser Stelle schon mal eine kleine (vorläufige) Vorausschau für das Treffen geben:

Für den **Mittwoch, 8. Mai** haben wir kein Programm geplant, so dass jeder ohne Zeitdruck anreisen kann. Das Abendessen findet im Hotel statt.

Am **Donnerstag, 9. Mai** starten wir nach dem Frühstück in Richtung Lübbenau und werden die Region während einer Kahnfahrt mit einem kurzen Zwischenstopp in Lehde, einem einzigartigen historischen Spreewalddorf, vom Wasser aus erkunden.

Kostenpflichtige Parkplätze werden für uns reserviert sein. Für den kleinen Hunger gibt es unterwegs die Möglichkeit einen regionalen Snack und Spreewaldgurken zu erwerben.

Nach unserer Kahntour ist ein Besuch der Slavenburg in Raddusch geplant. Hier haben wir auch die Möglichkeit uns am Imbiss zu stärken und mehr über die Wehranlage aus dem 9./10. Jahrhundert zu erfahren.

Der Abend kann dann gemütlich im Hotel ausklingen.

Am **Freitag, 10. Mai** erwartet uns am Vormittag die Firma RABE Spreewälder Konserven GmbH & Co.KG auf ihrem Betriebsgelände. Hier können wir uns über die Produktionsabläufe informieren und erfahren, wie die Gurke und andere Produkte ins Glas kommen. Sicherlich kann, wer möchte, auch die eine oder andere Gurke probieren. Wir haben am Ende des Besuchs die Möglichkeit im Werkshop die Produkte des Unternehmens käuflich zu erwerben.

Im Anschluss ist noch eine Ausfahrt durch die Region Dahme-Spreewald vorgesehen und wir planen gegen 13.30 Uhr einen Mittagessenstopp an einem historischen Landgut einzulegen.

Pünktlich zum Abendessen werden wir wieder im Hotel sein.

Für den **Samstag, 11. Mai** ist der Besuch im Schokoladenparadies der Confiserie Felicitas GmbH eingeplant. Wir werden erfahren, wie zwei Belgier mitten in Brandenburg ein Schokoladenland geschaffen haben und können auch vor Ort sehr individuellen Schokoladenkreationen erwerben.

Ein Mittagessen ist im Anschluss an die Führung vorgesehen.

Danach wollen wir noch auf der Rückfahrt, bei hoffentlich gutem Wetter, einen Fotostopp an einem historischen Ort einlegen.

Unser letzter Abend klingt dann im Hotel aus.

Den **Sonntag, 12. Mai** kann jeder individuell gestalten.

Wie immer, kann auch bei bester Planung Etwas anders kommen als gedacht. Also betrachtet diese Informationen bitte als vorläufig, Änderungen sind nicht ausgeschlossen. Wir werden im April auf der Internetseite weitere Informationen zu den Läufen und Kosten sowie zur Essenauswahl öffentlichen.

Bleibt gesund und habt schöne Ostertage

Herzliche Grüße

Margitta & Bernd Gonther

Foto: privat



Ab-
ver-

Anmeldung zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Bernburg (Salzlandkreis) vom 6. September bis 8. September 2024

Anmeldungen bitte ab sofort bis zum 31.05.2024 (im Hotel) und bis zum 27.07.2024 (beim Verein – vorzugsweise per Mail):

Skoda Oldtimer IG Deutschland – info@skoda-oldtimer.de
Vorsitzender Frank Lohmeier, Bahnhofstr. 47, 03058 Neuhausen/Spree
Tel.: (+49(0)1728104443)

Die Übernachtung ist direkt beim Hotel, unter dem Kennwort „Skodatreffen“ zu buchen!

Parkplatz steht kostenfrei zur Verfügung

Trailer und Wohnmobile können auf Gelände des Hotels und angrenzenden öffentlichen Stellplatz abgestellt werden.

Stornierungsbedingungen: lat. AGBs vom Hotel bei Buchung

| | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Übernachtung im Hotel | ja <input type="checkbox"/> | nein <input type="checkbox"/> |
| Übernachtung mit Wohnwagen / -mobil | ja <input type="checkbox"/> | nein <input type="checkbox"/> |

Hoteldaten: SL'otel im Parforcehaus,
Aderstedter Str. 1
06406 Bernburg

Tel.: +49(0) 3471 / 68 99 0
Online: <https://www.slotel.de/buchung-parforce.html>
Mail: parforce@slotel.de

Fahrer

Vor- und Nachname:
 Telefon / Handy:
 Anschrift:

 Mailadresse:

Beifahrer

Vor- und Nachname:
 Telefon / Handy:
 Anschrift:

 Mailadresse:

Automarke:
 Typ:
 Baujahr:
 Kennzeichen:
 TÜV bis:

Entfernung vom Heimatort bis zum Veranstaltungsort:.....

Datum der Anreise:.....

Datum der Abreise:.....

Die Nenngebühr für Vereinsmitglieder beträgt 25 € / pro Person
 für Nichtmitglieder beträgt 40 € / pro Person

Die Nenngebühr ist bei Anmeldung zum Treffen fällig und ist auf das Konto der Skoda Oldtimer - IG Deutschland e.V. zu überweisen:

IBAN: DE46 5486 2500 0007 3038 82
 BIC: GENODE 61 SUW

bei der VR-Bank Südpflanz e.G.

Der Veranstalter übernimmt keine Haftung für Personen- oder Sachschäden.

Mit der Anmeldung zum Treffen bestätige ich, dass das Fahrzeug für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen ist und der Fahrer im Besitz der dafür notwendigen Fahrerlaubnis ist.

Wir freuen uns auf eure Anmeldung!

.....
 Datum Unterschrift

**Herbsttreffen 2024 in Bernburg
 vom 6. bis 8. September 2024**

Wir, Sabine und Bernd Teitge, möchten Euch zum Herbsttreffen 2024 im September gern nach Bernburg im Salzlandkreis einladen. Das Treffen wird im Hotel Parforcehaus stattfinden.

Hier besteht die Möglichkeit den Trailer abzustellen und auch mit dem Wohnmobil direkt am Hotel zu stehen. **Das Programm ist noch in der Planung.**

Die Hotelzimmer können aber ab sofort reserviert werden.

Wir freuen uns schon auf ein gemeinsames Wiedersehen Sabine und Bernd

SL'otel im Parforcehaus
 Aderstedter Str. 1
 06406 Bernburg
 Telefon: 0049 3471 / 68 99 0

<https://www.slotel.de/buchung-parforce.html>

Für 1 Person inkl. Frühstück:

| VERFÜGBARKEIT: 84 | DZ_BALKON | DZ_TERRASSE | EC_DZ | EZ_TERRASSE | FAMILIE | FZ_TERRASSE | SLOTEL_DZ | SLOTEL_EZ | STUDIO |
|---|-----------|-------------|-------|-------------|---------|-------------|-----------|-----------|--------|
| STANDARD <small>Logis inkl. BP für FS, WLAN & P.</small> | 7 | 4 | 10 | 4 | 4 | 3 | 25 | 10 | 10 |
| | 99,50 | 105,00 | 85,00 | 99,00 | 100,00 | 109,50 | 95,00 | 89,00 | 105,00 |

Für 2 Personen inkl. Frühstück:

| VERFÜGBARKEIT: 84 | APPARTMENT | DZ_BALKON | DZ_TERRASSE | EC_DZ | FAMILIE | FZ_TERRASSE | SLOTEL_DZ |
|---|------------|-----------|-------------|--------|---------|-------------|-----------|
| STANDARD <small>Logis inkl. BP für FS, WLAN & P.</small> | 2 | 7 | 4 | 10 | 4 | 3 | 25 |
| | 180,00 | 119,50 | 125,00 | 100,00 | 120,00 | 129,50 | 110,00 |

Vorankündigung Frühjahrstreffen 2025

Aus den eigenen Reihen kam der Vorschlag, das Frühjahrstreffen in die Pfingstfeiertage zu verlegen, weil doch einige das Problem haben, auf der Arbeit den Brückentag freizubekommen.

Wir möchten diesen Vorschlag aufgreifen und gleichzeitig auch eine neue Form eines Treffens ausprobieren. Angedacht ist ein gemeinsames Treffen mit dem Oldtimerclub Nitra in der Slowakei. Die österreichischen Škoda-Freunde haben ebenfalls bereits ihre Teilnahme signalisiert.

Wir denken, dass es für alle interessant ist, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen und Oldtimer-Freunde außerhalb Deutschlands kennenzulernen.

Konkret sieht die bisherige Planung wie folgt aus.

1. Termin: 07.06.-11.06.2025

2. Hotel: Hotel Auto Jas, Čabajská 29, Nitra, Slowakei, www.autojas.sk

Das Hotel gehört einem Škoda-Autohaus und wird auch für Schulungen von Škoda genutzt. Der Termin ist bereits im Hotel geblockt. Es hat die nötige Übernachtungskapazitäten, einen großen, von der Straße nicht einsehbaren Parkplatz, der nachts abgeschlossen ist. Ein Restaurant ist ebenfalls vorhanden.

3. Programm:

- 07.06.2025: Anreise.
- 08.06.2025: gemeinsamer Tag mit Ausfahrt mit dem Oldtimerclub Nitra.
- 09.06.2025: IG-Ausfahrt nach Trenčín zum dortigen Skoda-Museum (www.skodaclassiccars.sk) mit Besichtigung der Burg von Trenčín.
- 10.06.2025: IG-Ausfahrt zum Weltkulturerbe der Unesco der Basilika Esztergom in Ungarn.
- 11.06.2025: Ende des Treffens.

Ich möchte darauf hinweisen, dass die Ziele am 09.06./10.06.2025, die interessantesten Ziele am Veranstaltungsort sind. Sie sind jedoch mit einer Anreise von ca. 95 KM verbunden, das bedeutet, dass mit einer Anreise und Rückreise von jeweils ca. 2 Stunden zu rechnen ist. Gefahren wird wie schon in Augsburg nach Navi im Konvoi.

So wie ein neuer Termin, neue Form des Treffens 2025 ausprobiert werden soll, so möchte ich auch die Mitglieder stärker einbinden, in dem vorgeschlagen wird, sich vor/nach dem Treffen in kleinere Gruppen zusammenzuschließen und weitere Tage im der Slowakei, Ungarn oder in Österreich auf eigene Faust zu verbringen.

Text: Alexander Bugala

Hotelangebot zum Frühjahrstreffen 2025 vom 07.06-11.06.2025 in Nitra, Slowakei, Hotel Jaš (www.autojas.sk)

Das Hotel bietet uns folgende Zimmer mit Frühstück pro Nacht an:

1. Standardzimmer für 86,00 Euro
2. Komfortzimmer 95,00 Euro
3. Appartement 130,00 Euro
4. Kurtaxe (derzeit 2,00 Euro pro Person)

Reservierungsschluss im Hotel ist der 28.02.2025 unter dem Stichwort Skoda-Oldtimer-Slovakia-Tour 2025. Die Reservierungen können auf Deutsch erfolgen.

Der Zimmerpreis richtet sich nicht nach der Zahl der Personen, sondern nur nach der Art des gebuchten Zimmers.

Auf Grund negativer Erfahrungen in der Vergangenheit bei größeren Veranstaltungen besteht das Hotel auf Vorkasse (Vorabüberweisung), im Falle einer Stornierung wird der Zimmerpreis zurücküberwiesen.

Die Stornierungsbedingungen lauten:

Stornierungen bis zum 09.Tag vor Anreise sind kostenfrei.

Bei Stornierungen bis zum 08.Tag vor der Anreise werden 80% zurückerstattet, bei Stornierungen bis zum 03. Tag vor der Anreise werden 50% zurückerstattet und bei Stornierungen bis zum 01. Tag vor der Anreise fällt der vollständige Zimmerpreis an, es erfolgt keine Rückerstattung.

Der Parkplatz ist abgeschlossen, durch eine Schranke gesichert und videoüberwacht, so dass die Oldies sicher sind.

Einzelheiten zum Programmablauf werden noch rechtzeitig bekannt gegeben.

Für diejenigen, die früher anreisen oder später abreisen und sich noch Bratislava anschauen möchten, empfehle ich das Einkaufszentrum Eurovea (<https://eurovea.sk>) anzusteuern. In der dortigen Tiefgarage sind die ersten 5 Stunden kostenfrei und von dort ist ein schöner Spaziergang entlang der Donau in die Altstadt von Bratislava möglich (Fußweg ca. 20 Minuten).

Cenová ponuka ubytovania

Ubytovanie Vám vieme ponúknuť v dvojľôžkových izbách štandard s dvomi oddelenými posteľami, posteľami, v izbách comfort s manželskou posteľou alebo v apartmánoch.

Izby sú nefajčiarske, každá má vlastné sociálne zariadenie. Parkovanie je zdarma v areáli hotela.

Raňajky sú pre ubytovaných hostí podávané zdarma, servírované alebo formou bufetu, v závislosti od množstva ubytovaných hostí.

Check in : od 14,00 hod
 Check out : do 10,00 hod
 Raňajky : 7,00 - 9,00 hod
 Parkovanie : zdarma



Izba comfort



Izba štandard

Cenník ubytovania :

| | |
|---------------|----------------|
| Izba štandard | 86,00 € / noc |
| Izba comfort | 95,00 € / noc |
| Apartment | 130,00 € / noc |

Miestny poplatok 2,00 € / osoba / noc

(cena je platná pre rok 2024, v prípade zvýšenia dane Vás budeme informovať)

Pri ubytovaní izby jednou osobou sa účtuje cena celej izby



Apartment

V prípade záujmu o záväznú rezerváciu ubytovania bude vystavená zálohová faktúra.

Ing. Alena Pelikánová
 HOTEL **** AUTOJAS
 421 918 868 600

Der Erste Versuch



In der Hälfte der sechziger Jahre begann in Mlada Boleslav die Entwicklung eines modernen Fahrzeugs mittlerer Klasse mit einem Vierzylindermotor OHC im Frontbereich mit unabhängig aufgehängtem Hinterradantrieb. Das Fahrzeug hatte die interne Bezeichnung Š 720 bezeichnet als Škoda 1250/1500, womit der Hubraum der Motoren gemeint war.

Bald nach dem Serienlauf der Baureihe Skoda 1000 MB im Frühjahr 1964 bekam ein anderes Projekt Grün, die Entwicklung eines Fahrzeugs mittlerer Klasse, welches ein zweites Standbein der Škoda-Werke in Mlada Boleslav werden sollte, mit der eindeutigen Ambition die westeuropäischen Märkte zu erobern. Im Lastenbuch standen alle Elemente, welche ein Fahrzeug der mittleren Klasse in der ersten Hälfte der siebziger Jahre, haben sollte.

Das Herzstück war der wassergekühlte Reihenvierzylinder mit dem Alu-Block und der mit einem Zahnriemen angetriebenen obenliegender Nockenwelle. Die elektrische Anlage wurde von einer Lichtmaschine angetrieben.

Der Motor wurde mit einem Viergang-Getriebe mit Stockschtung, welches mit einem Overdrive ausgestattet werden konnte. Die angetriebenen Hinterräder waren unabhängig aufgehängt auf Dreieckslenkern mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern.

Die Einzelradaufhängung an der Vorderachse war als McPherson ausgeführt. Das Lenkrad war als Sicherheitslenkrad ausgelegt.

Das Design der Karosserie war Gegenstand eines begrenzten Wettbewerbes, in dem sich das Design des AZNP Designers Josef Brokeš durchsetzte. Aus drei Modellen im Maßstab 1:1 wurde zum Bau eines funktionsfähigen Musters der fünftürige Hatchback mit der großen, nach oben öffnender Heck-

klappe als Fließheck ausgewählt. Der Bau des Modells begann im Frühjahr 1967, die Fertigstellung war im Oktober 1967.



Die Entwürfe der Modelle von Josef Brokeš.



Die Karosserieform des Modells war beeinflusst von der Karosseriegestaltung des Renault 16.

Es war nicht der Fehler des Designers, dass aus technologischen Gründen viele Details des ursprünglichen Entwurfs nicht realisiert werden konnten, was sich insbesondere an der Front zeigte, wodurch der ursprüngliche Entwurf an Attraktivität verlor.



Die Front des funktionsfähigen Modells.

Das erste Exemplar Š 720 bekam den Vierzylinder mit dem Hubraum von 1498 cm³ mit einer Leistung von 87 PS (64 kW) bei 5500 min. Nach dem Austausch des Weber Vergasers gegen den neu entwickelten Jikov Vergaser wuchs die Leistung auf 92 PS (68 kW) bei 5700 min. Der Motorraum war gut zugänglich. Das Fahrzeug hatte vorne Scheiben- und hinten Trommelbremsen. Es war geplant das Fahrzeug mit einem Bremskraftverstärker und hinten mit Scheibenbremsen der Marke Girling auszustatten. Die 14 Zoll Felgen waren mit Radialreifen von Pirelli Cinturato 165 SR 14 bestückt.

Die fünftürige Karosserie mit insgesamt sechs Seitenfenstern zeichnete sich durch eine große, verglaste Fläche aus. Die große, nach oben öffnende Hecktür fußte auf zwei Gasdruckfedern. Es ist interessant, dass das Modell die Türklinke vom Fiat 124 hatte.

Im Armaturenbrett dominierte der große Tacho mit einer Geschwindigkeitsanzeige bis 160 km/h, links war die Temperaturanzeige und rechts die Tankanzeige angebracht. Die verstellbaren Frontsitze kamen aus dem Simca 1301. Die hintere Sitzbank war nicht klappbar.

Der Kofferraum umfasste 520 l, dessen Nutzfläche jedoch durch die diametral rechts verlaufende Tankleitung, eingeschränkt war. Der Tank war unter dem Kofferraum angebracht und umfasste 47 l Benzin. Das Ersatzrad war senkrecht links neben dem Tank angebracht.

Das Fahrzeug hatte einen Radstand von 2550 mm, die Reifenspur betrug vorne 1320 mm und hinten 1330 mm, die Gesamtlänge betrug 4404 mm, Breite 1616 mm und die Höhe 1400 mm.

Das Leergewicht von 1039 kg verteilte sich vorne auf 538 kg und hinten auf 501 kg, womit eine Gewichtsverteilung von 52:48 % erreicht wurde, bei voller Beladung von 1439 kg veränderte sich dieser Wert auf 46:54%.

Bei den ersten Fahrversuchen erreichte der erste Škoda 720 eine Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h. Die Beschleunigung betrug von 0 auf 100 km/h 16 s. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h lag der Benzinverbrauch bei 9,0 l, bei 80 km/h bei 10,8 l.

Bis Januar 1968 absolvierte das funktionsfähige Muster Š 720 im Testversuch 6250 km. Bei der folgenden Auswertung im Februar 1968 stich der Motor besonders hervor, ebenso das Fahrwerk wurde als sehr positiv bewertet.

Scharfe Kritik erntete jedoch die Steifigkeit der Karosserie vorne und hinten, bei der sich schon bei den ersten Testfahrten deutliche Verformungen zeigten. Aus diesem Grund erging im März 1968 die Empfehlung, die Konzeption des Fahrzeugs auf das klassische Stufenheck zu ändern mit einer Verstärkung der Front – und Heckpartie durch Stahlträger im Skelett.

Daraufhin wurde entschieden, die Entwicklung der Karosserie auf ein zweitüriges Coupe sowie einen fünftürigen Kombi zu erweitern. Die weitere Entwicklung der Limousine sollte in Mlada Boleslav verbleiben, die Aufträge für das Coupe und der Kombi gingen an die AZNP Nebenwerke Kvasiny und Vrchlabí.



Die fünfte Tür im Fließheck im geöffneten Zustand mit Gasdruckfedern.

Text und Fotos mit freundlicher Genehmigung von Jan Tuček, erschienen in der **tschechischen Zeitschrift Automobil** Oktober 2023. Übersetzung Alexander Bugala. Die Reihe um den Š 720 wird in zwei weiteren Beiträgen fortgesetzt.

DER TRAUM VON LE MANS Der Škoda 1100 OHC

Text: Andre Goldhahn Fotos: Škoda AG

Schon seit den Kindheitstagen des Automobilbaus nahm der Motorsport für fast alle Hersteller eine zentrale Rolle ein. Das war natürlich bei Škoda nicht anders. Ein Projekt, welches 1956 dort heranreifte, sollte aber noch einmal alles bisher hier Dagewesene in den Schatten stellen. Eine Geschichte von großen Ambitionen, wunderschönen Rennwagen und schmerzhaften Fehlplanungen.

Was für ein Start

Beim ersten Automobilrennen in der ČSR gingen im Juli 1946 54 Fahrzeuge an den Start. Darunter drei Škoda 1101 des AZNP Škoda-Werks aus Mladá Boleslav. Alle drei erreichten ohne Strafpunkte das Ziel und erhielten eine goldene Plakette für einen einwandfreien Rennablauf. Dann kam das Ausrufungszeichen beim „Polski Rajd“ 1948, als Václav Bobek in der Klasse bis 1.200 ccm mit dem Škoda 1101 den ersten Preis errang und die gesamte Mannschaft auf dem zweiten Platz hinter den Mannen von AERO Minor landete. Beim 24-Stundenrennen in Spa Francorchamps setzte der belgische Importeur „HELAERS“ konsequent auf ein 1101er-Trio und die Strategie eines gemeinsamen und gleichmäßigen Fahrens der drei Fahrzeuge, die auch gleichzeitig Treibstoff zu tanken und die Fahrer zu wechseln hatten. Was so gut funktionierte, daß die drei Škodas ohne jeglichen Defekt das anspruchsvolle Rennen meistern konnten. Auf der anderen Seite der Erde fuhr Artur Porro in Uruguay mit seinem Škoda 1101 beim 1000-Kilometer-Rennen „Montevideo-Melo-Montevideo“, welches er vor Borrat Fabini mit einem gleichen Wagen gewann. Und bei der berühmten „Rallye Monte-Carlo“ gelang Škoda im Folgejahr ein weiterer Erfolg. Mit dem „Škoda TUDOR 1101“ kämpften dort das Duo Mrázek/Kohlík mit der Startnummer 170 so tapfer gegen die Konkurrenz, daß am Ende trotz 661 Strafpunkten ein 10. Platz in der Klasse bis 1.100 ccm und Platz 84 der Gesamtwertung auf der Habenseite standen. All diese Erfolge und der Fakt, daß sich zwar mit den Limousinen „Tudor 1101“ Rennen fahren ließen, sie für ein Mehr auf der Rennstrecke dann doch nicht geeignet waren, gaben letztlich den Ausschlag dafür, in Mladá Boleslav nun auch einen echten Rennwagen auf der Basis des Typs Škoda 1101 bauen zu wollen.

Menschen, Motoren und Maschinen

Da der ebenfalls aus der Tschechoslowakei stammende „AERO Minor Sport“ in vielen Rennen – unter anderem auch in Le Mans – erfolgreich war, war er gleichermaßen Konkurrenz und Motivation für das Team in Mladá Boleslav. Man wollte sich diesem heimischen Rivalen nicht nur stellen, sondern diesen überbieten! Wie groß dieser Wunsch war, kann man schon daran sehen, daß gleich zwei Wagen des „Škoda 1101 Sport“ innerhalb von nur vier Wochen gebaut und bereits am 25. September 1949 auf dem „Masaryk-Ring“ in Brno vorgestellt wurden. Hier fand der

„Internationale Große Formel-1-Preis der Tschechoslowakei“ statt, bei dem die gesamten Spitze der damaligen europäischen Rennfahrer vertreten war.

Die beiden Škoda 1101 Sport verfügten über eine zweiseitige Pontonkarosserie aus Aluminiumblech auf einem verkürzten Rohrrahmen des Typs Š1101. Einer der beiden Wagen fuhr in der Klasse bis 1.100 ccm, der zweite in der Klasse bis 1.500 ccm. Die Basis beider Triebwerke bildete der Serienmotor mit einem Hubraum von 1.089 ccm, wobei die stärkere Variante über einen ROOTS-Kompressor verfügte, der unter einem Ladedruck von 0,5 bar dem Triebwerk ganz erheblich mehr Leben einhauchte. Dem Kompressor-Motor stand eine Nennleistung 47,8 kW

(65 PS) bei 6.500 U/min zur Verfügung, was eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ermöglichte. Und auch der ungeladene Motor konnte sich sehen lassen, dem durch ein höheres Verdichtungsverhältnis (8,6:1), einen größeren Vergaser plus einen geänderten Zylinderkopf etwa 50 PS entlockt werden konnten. Der Kraftstoffverbrauch des ungeladenen Motors pegelte sich bei etwa 12 Litern pro

100 Kilometer ein, der des leistungsstärkeren Motors bei 20 Litern. Leistungen, die in der unmittelbaren Nachkriegszeit beachtenswert waren, war die Grundlage doch jener Serienmotor des Škoda 1101, mit gerade einmal 23,5 kW oder 32 PS.

Die Premiere dieser beiden Wagen war ein Paukenschlag! Die 17,8 Kilometer lange Rennstrecke wurde von zehntausenden Zuschauern gesäumt, die erlebten, wie sich Jaroslav Netušil mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 97 km/h in der Hubraumklasse bis 1.100 ccm den Sieg sichern konnte. Václav Bobek erreichte in der Klasse bis 1.500 ccm mit seinem Kompressormodell den zweiten Platz hinter Zdeněk Treybal in einem SIMCA-Gordini. Traurigerweise muß erwähnt werden, daß dies das erste und auch das letzte Nachkriegsrennen hier sein sollte, da es einige tödliche Unfälle während des Trainings und der Rennen gegeben hatte. Ursachen für die Unfälle waren einerseits Fahrfehler und andererseits die Undiszipliniertheit der Zuschauer, gepaart mit den damals nicht vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen.

Die bisherigen Resultate und das Wissen um die Herausforderungen von Le Mans ließen die Škoda-Enthusiasten weiter an einer Verbesserung der Fahreigenschaften arbeiten. So wurde zum Beispiel der Rohrrahmen und damit der Radstand verlängert. Dann war es endlich soweit und man startete 1950 mit einem so veränderten Škoda Sport ohne Kompressor mit den Werksfahrern Netušil und Bobek beim großen Rennen von Le Mans. Jetzt durfte nicht mehr geträumt, jetzt mußte gefahren werden! Alles sah zunächst auch sehr gut aus. Bis etwa der Hälfte des Rennens konnte der Škoda mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 126 km/h die Führung in seiner Klasse übernehmen. Allerdings beschädigte dann ein geborstener Sicherungsring des Kolbenbolzens Kolben und Laufbuchse so sehr, daß der Škoda Sport mit der Startnummer 44 in der dreizehnten Stunde des Rennens hinter den Rolläden eines Wagenschuppens verschwand, während ein Aston Martin das Rennen gewann! Vorerst ausgeträumt!

Auf zum Supersport!

Aber aufgeben war nicht! Gerade weil es beim Rennen von LE MANS zum Ausfall des Škoda 1101 Sport gekommen war, wurden nun die Arbeiten am Nachfolgetyp, dem Škoda 1101 SUPERSPORT, forciert, die schon vor LE MANS im Mai 1950 begonnen worden waren.

Man hatte sich nun für eine „Zigarrenform“ entschieden, die mit kleinen und abnehmbaren Kotflügeln versehen war. Clever, denn so konnte der Wagen zum einen in der Kategorie „Sportwagen mit montierten Kotflügeln“ starten. Wurden diese demontiert, verwandelte sich der SUPERSPORT aber zum anderen in einen waschechten Rennwagen.

Von den ursprünglich zwei in Handarbeit hergestellten Fahrzeugen wurde eines bei einem Unfall beinahe vollständig zerstört, so daß die Sportabteilung des Werkes die Erlaubnis erhielt, einen dritten Wagen herzustellen. Da man – geradezu selbstverständlich – auch den stark ramponierten Renner wieder instand setzte, verfügte man nun drei Karosserien, die gegenüber dem Typ SPORT mit Pontonkarosserie kleine Unterschiede in der Formgebung der Fahrzeugfront aufwiesen. Das Fahrgestell jener Rennwagen war das des Serien-Škoda Tudor, bei dem der Radstand verkürzt wurde. Das verwendete Triebwerk aus dem Š1101 alias TUDOR wurde umfangreich angepaßt und bekam zum Beispiel einen neuen Zylinderkopf mit halbkugelförmigem Verbrennungsraum und zwei Ventilvereihe. Die OHV-Steuerung hatte weiterhin montierte Stößel und kurze Ventilstößelstangen, wie man sie auch vom Vorkriegs-Sportwagen BMW 328 kannte.

Abgesehen vom Basismotorblock mit 1.089 ccm Hubraum, stattete man diesen SUPERSPORT auch mit dem großen Motor aus, der als Basis vom Škoda 1200 zur Verfügung stand. Durch eine Bohrungsvergrößerung von 68 mm auf 72 mm konnte der Gesamthubraum auf 1.221 ccm anwachsen. Der Kolbenhub von 75 mm blieb unberührt.

Das andere Duell

Man kann aus heutiger Sicht beinahe nur mit offenem Mund über die damalige Konkurrenzsituation in der Tschechoslowakei staunen. Denn neben Škoda und Aero gab es da noch einen weiteren Konkurrenten im Land. Tatra! Die Tatra-Monoposto Rennwagen gingen mit einem Hubraum von 2,5 Litern und einem V-Motor mit 8 Zylindern an den Start und ließen die Mannen bei Škoda noch einmal neu über die Motorleistung nachdenken. Die Antwort kam aus einer Škoda-Kleinserie an Motoren für den Kübelwagen Škoda 973, gebaut für die tschechoslowakische Armee. Dieser Motor verfügte über einen Hubraum von 1.491 ccm und brachte es in seiner stärksten Variante, gepaart mit zwei Kompressoren, auf satte 180 PS! Mit dieser Entwicklungsstufe des Škoda 1500 SUPERSPORT, der ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 203,3 km/h ermöglichte, war es erst möglich, den Tatra auf der Rennstrecke Paroli zu bieten. Es kam zu den legendären Duellen dieser Zeit zwischen Bobek, der auf Škoda für AZNP startete, und Pavelka im Tatra für Koprivnice. Sie spalteten die Nation in zwei Lager, wie Sparta und Slavia die Fußballfans.

Diese überragenden Resultate zeigten zusammen mit der Tatsache, daß sich das Fahrgestell der Rennwagen, ausgenommen der Bremsen, vom Serienfahrgestell nicht unterschied, eine unwahrscheinliche Fertigungstiefe verbunden mit einer hervorragenden Güte.

Das erklärte Ziel – der Škoda 1100 OHC.

Der 1950 vorerst ausgeträumte Traum von Le Mans lebte wieder auf und man arbeitete daran, erneut beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start gehen zu können. Vom Enthusiasmus und Einsatzwillen getrieben, wurden alle verfügbaren Kräfte gebündelt. Die AZNP-Werksleitung gab weitere Mittel frei und so machten sich Ingenieure, Techniker und Mechaniker an die Arbeit, diesen auch heute noch wunderschönen Wagen Wirklichkeit werden zu lassen, dessen Linienführung an die Ferrari-Rennwagen jener Tage erinnert.

Die Planungen des Typs 968, so die werksinterne Bezeichnung des Škoda 1100 OHC, begann im Frühjahr 1956. Und schon vor Ende des Jahres 1957 konnte das erste von zwei Exemplaren in Form eines offenen Rennwagens mit GFK-Karosserie fertiggestellt werden. Hier setzte man nun auf einen leichten und gleichzeitig steifen Gitterrohrrahmen, dessen Basis dünnwandige Rohre bildeten.

Markant und charakteristisch zugleich führte eine Trapezkonstruktion aus jeweils zwei übereinander angeordneten Dreieckslenkern auf der linken und der rechten Fahrzeugseite die Vorderachse. Abgefedert wurden Vorder- und Hinterachse anstelle von schweren Blattfedern mit platzsparenden und im Vergleich leichten Torsionsstäben. Nicht weniger bemerkenswert war die Hinterachskonstruktion. Ebenfalls an Torsionsstäben geführt, kam hier eine kinematisch absolut gelungene Pendelachskonstruktion mit innenliegenden Trommelbremsen zum Einsatz, was die ungefederten Massen im Bereich der Hinterräder maßgeblich positiv beeinflusste. Auch besaß dieser Sportwagen ein ausgezeichnetes Masseverhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse, was auf eine Konstruktion zurückzuführen ist, die heute als Transaxle-Bauweise bekannt ist. Der Motor wurde hinter der Vorderachse platziert und das Fünfganggetriebe mit Achsgetriebe und Ölbadkupplung im Block so montiert, daß dieser hinter der Hinterachse seinen Platz einnimmt. Beim unbeladenen Fahrzeug entfallen so auf die hinteren Antriebsräder 48 Prozent der Masse von 653 kg Leergewicht. Als Idealfall werden bei der Gewichtsverteilung 50 Prozent zu 50 Prozent angesehen. Beim Škoda 1100 OHC wird dieses Verhältnis erreicht, indem ein Fahrer mit einem Gewicht von 75 kg hinter dem Steuer Platz nimmt. Geniestreich und Einfallsreichtum zugleich!

Wie eingangs erwähnt, stellte der Standard-Motor des Škoda 440 die Basis der Motorkonstruktion dar. Motorblock und Kurbelwelle waren Serienteile. Den Grunddaten des Š440 lagen bei einem Motorhubraum von 1.089 ccm, Bohrung 68 mm und Hub von 75 mm zugrunde.

Daraus schöpfte der Serienmotor 29,4 kW (40 PS) bei 4.200 U/min.

Hier flossen die erheblichen Erfahrungen des Sporeinsatzes von Škoda SPORT und SUPERSPORT in das Projekt Š968 ein, was den Motor schließlich zu einem überaus modernen Triebwerk seiner Zeit werden ließ. Ausgestattet mit zwei oberliegenden Nockenwellen, halbkugelförmigem Brennraum, einem Ver-

dichtungsverhältnis von 9,3:1, zwei Vergasern, doppelter Dynamo-Batterie-Zündanlage von BOSCH, Zündmagneten von SCINTILLA VERTEX und vielen weiteren speziellen Modifikationen. So konnte schließlich eine Leistung von 67,7 kW (92 PS) bei 7.700 U/min abgerufen werden. Dies bedeutete eine unglaubliche Literleistung von 85 PS! Das, verbunden mit der einzigartigen Konstruktion des gesamten Sportwagens, erbrachte eine Höchstgeschwindigkeit von annähernd 200 km/h!

Parallel wurden zwei Coupé-Modelle mit einer Aluminiumkarosserie nach einem Entwurf von Jaroslav Kindl, dem damaligen Formgestalter des AZNP, hergestellt. Auch heute noch ein automobiler Traum! Doch über seine Einzigartigkeit sollte das ganze Projekt schließlich stolpern. Denn so umwerfend und seinesgleichen suchend es auch war, so war genau das auch ein Problem. Denn durch seine Extravaganz paßte der Wagen in kein Reglement – es gab einfach nichts Vergleichbares! Ein Problem, welches die wirklich sehr kurze Karriere dieses Škodas erklärt. Der „Kalte Krieg“ ließ auch den großen Traum, in Le Mans die Fähigkeiten dieses Škodas unter Beweis zu stellen, zunächst in weite Ferne rücken und schließlich bald völlig unrealistisch werden. Endgültig ausgeträumt! Quasi als Trostpreise blieben ein erster und ein zweiter Platz im einzigen ausländischen Rennen, in Leningrad.

Und es wurde noch bitterer. Die anschließende Rennkarriere des Typs Škoda 1100 OHC Coupé beschränkte sich auf den Einsatz in nationalen Wettbewerben von 1960 bis 1962, da veränderte technische Vorschriften das Aus für die Kategorie unter 1.100 ccm bei internationalen Rennen bedeuteten. Daraufhin wurden beide Wagen 1966 an private Interessenten verkauft. Während der Nutzung im normalen Straßenverkehr war bei einem Exemplar der Motor durch einen Serienmotor mit OHV-Ventilsteuerung eines Škoda Felicia ersetzt worden. Beide Fahrzeuge gingen durch Unfälle verloren, in einem Fall brannte der Wagen völlig aus. Lediglich die technisch einzigartig konstruierte Hinterachse mit integriertem Getriebe konnte gerettet werden, ging zunächst in die Sammlung des Nationalmuseums in Prag über, bevor sie in der „Neuzeit“ dem Škoda-Museum überlassen wurde. Einen in drei Teile zerlegten Gitterrohrrahmen mit kompletter Vorderachse und weiteren erhaltenen Teilen konnte das Škoda-Museum 2014 von einem privaten Sammler erwerben.

Ein neuer Traum

Der Wunsch, mit der Zukunft an die Vergangenheit anzuknüpfen, Erinnerungen, Technologien und die Fähigkeiten der Menschen früherer Fahrzeug-Epochen zu bewahren, ist groß! So reifte der Traum, neben den beiden offenen Wagen mit GFK-Karosserie – einer als Höhepunkt in der Ausstellung des Škoda-Museums in Mladá Boleslav und der zweite als Werbefahrzeug beim Importeur „ŠKODA UK“ in Großbritannien – auch den „Škoda 1100 OHC“ in Form des Coupés zu reanimieren. Ein Restaurationsobjekt, das ohne die Experten aus dem Werksmuseum unmöglich gewesen wäre. Schließlich konnte das Ziel, dieses Coupé erneut entstehen zu lassen, auch nur durch den Zugriff auf eine größtenteils erhalten gebliebene technische Originaldokumentation im Archiv des Herstellers Škoda gelingen.

Es war geradezu ein Segen, daß damit Erläuterungen aller Fertigungsschnitte und erklärende Baugruppenzeichnungen vorlagen. Da an den mechanischen Baugruppen und Komponenten wenig Verschleiß vorlag, konnte die Restaurierung des kompletten Fahrwerks mit rekonstruiertem Kühler, Kraftstofftank und weiteren Teilen zum Ende des Jahres 2015 abgeschlossen werden.

So verwarf man mit dem neu gewonnenen Optimismus den ursprünglichen Gedanken, nur das fertige Fahrgestell des Sportwagens neben der offenen Version des Škoda 1100 OHC im Museum zu plazieren und träumte fortan größer: Ein vollständiges Fahrzeug in Form des Aluminium-Coupés sollte nun zum Leben erweckt werden! Am Ehrgeiz haperte es also nicht, die dabei anspruchsvollste Aufgabe der Rekonstruktion und Wiederherstellung der Karosserie, stellte alle Beteiligten allerdings vor große Herausforderungen. Anhand des Ursprungsentwurfs wurden auf das geschreinerte Holzmodell Aluminiumplatten zunächst manuell ausgehämmert und anschließend geschweißt oder vernietet. In Zusammenarbeit zwischen der Restaurierungswerkstatt des Škoda-Museums und den Kollegen des Zentrums für Prototypenbau des Škoda-Werks gelang es dank modernster Technologien anhand von Scans der Originalzeichnungen im Maßstab 1:1 ein dreidimensionales Netz zu schaffen, welches anschließend optisch nachgearbeitet werden konnte. Mit erheblichem Aufwand war auch eine Prüfung der Formen

einzelner Elemente möglich, was sicherstellte, daß Korrekturen – etwa an der Fahrzeugfront und im Bereich der Heckleuchtenpartien – zum Tragen kamen. Der Abgleich von historischen Fotografien mit der gezeichneten Dokumentation und einem 3D-Modell war ebenso besonders wertvoll auf dem Wege zum reanimierten Škoda-Coupé.

Als Anfang der sechziger Jahre die Original-Fahrzeuge das Licht der Welt erblickten, wurden sie aufgrund der eloxierten Karosserieoberfläche im Farbton „BLAU“ lackiert. Dieser Farbton bewährte sich aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen im Renneinsatz jedoch nicht, weswegen er durch einen Rotton ersetzt wurde. Dieser rote Farbton wurde auch bei der Rekonstruktion des offenen Škoda 1100 OHC als auch beim Coupe verwendet. Außerdem war es bei der Neuauflage des Škoda auch wichtig, daß, genauso wie damals, Bauteile der Serienfertigung zum Einsatz kamen. So bekam das Coupé die Türgriffe des Škoda 1200 Sedan, Schalter und Zündschloß wurden vom Škoda 440 und seinem Nachfolger, dem Octavia, entnommen. Und irgendwie mehr als in einer Hinsicht stellt das mit schwarzem Kunststoff bezogene Dreispeichenlenkrad des legendären Škoda Popular aus der Vorkriegszeit den runden Abschluß dieses Projektes dar.

Man kann gar nicht anders, als dem Škoda 1100 OHC vollumfänglich zu attestieren, daß er in der nun über 120 Jahre andauernden Motorsportgeschichte einen Meilenstein darstellt. Eine Ikone, die aus den Toren der Škoda-Werke in Mladá Boleslav ihren Weg hinaus in die Welt fand. Ein Denkmal für Mut, Fleiß, Ehrgeiz und die Fachkenntnis der Škoda-Werker! Und eben ein Traum!

Text und Bilder mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „79 Oktan“



Text und Bilder mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „79 Oktan“



Text und Bilder mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „79 Oktan“

Škoda Oldtimer-IG, für ihre Mitglieder immer da!

Der bundesweit erste Verein für historische und klassische Škoda-Fahrzeuge ist die Škoda Oldtimer-IG Deutschland mit dem Vorkriegsregister und dem Register der Cabrio Rapid und Coupe Freunde. Der Škoda Oldtimer-Interessengemeinschaft gehören bislang mehr als 180 Mitglieder an. Jeder, der sich für die Fahrzeuge der Marke Škoda interessiert, kann Mitglied bei uns werden.

Die in der Škoda Oldtimer-IG Deutschland zusammengeschlossenen Mitglieder haben sich folgende Punkte zum Inhalt ihrer Aktivitäten gemacht:

- Erhaltung, Restaurierung und Pflege der klassischen Škoda Automobile
- Hilfe bei der Ersatzteilbeschaffung
- Vermittlung der Fahrzeuggeschichte und des technischen Know-hows
- Organisation von Treffen im In – und Ausland
- Pflege von Freundschaften und Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedern
- Pflege der Kontakte zu Škoda Auto Deutschland, Škoda in Mlada Boleslav und zum dortigen Firmenmuseum
- Herausgabe des Vereinszeitung „Škoda-Kurier“ bis zu 4 mal im Jahr mit Anzeigendienst (für Mitglieder kostenlos)

Ansprechpartner

Frank Lohmeier
Vorsitzender
D – Neuhausen / Spree
0049 (0)172 8104443
info@skoda-oldtimer.de

Iris Strauß
2. Vorsitzende
D - Berlin
0049 (0)30 5222160
info@skoda-oldtimer.de

Bernd Teitge
Referat Öffentlichkeitsarbeit
D - Gardelegen

0049 (0)5308 3517

Maria-Katharina Lohmeier
Redaktion ŠKODA Kurier
D - Cottbus
kurier@skoda-oldtimer.de

Steffen Strauß
Referat Technik (Octavia / Felicia)
D - Berlin
0049 (0)30 5222160
Spartak440@hotmail.com

Hendrick Pöttrich
Referat Technik Heckmotormodelle
D - Burkhardsdorf
0049 (0)3721 273732
Henne1976@yahoo.com

Alexander Bugala
Vorsitzender
D – Unterschleißheim
0049 (0)179 1930108
info@skoda-oldtimer.de

Elmar Schorpp
Kassenwart
D - Wörth Maximiliansau
0049 (0)7271 97 15 85

Peter Holub
Webmaster
D - Bischoffen

0049 (0)160 90728572
webmaster@skoda-oldtimer.de

Heike Dietz
Datenschutzbeauftragte
D – Luckenwalde
dsb@skoda-oldtimer.de

Jens Herkommer
Referat Technik alle ŠKODA Modelle
Kontakte Museum Mlada Boleslav
u. ŠKODA Auto Deutschland
D - Schwarzenberg
0049 (0)3774 25066
service@herkommer-kfztechnik.com
www.herkommer-kfztechnik.com

Mitgliedsantrag

Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.
Vorsitzender
Frank Lohmeier
Bahnhofstraße 47
03058 Neuhausen/Spree OT Neuhausen

Vorsitzender
Alexander Bugala
Lindenstraße 17B
85716 Unterschleißheim

Bitte senden Sie folgende Unterlagen vollständig ausgefüllt und unterschrieben an die o. g. Ansprechpartner bzw. eingescannt per E-Mail an info@skoda-oldtimer.de:

- Mitgliedsantrag inkl. Datenschutzerklärung (2 Seiten)
- SEPA-Lastschriftmandat (1 Seite)

Angaben zum neuen Mitglied

| | |
|------------------------|----------------|
| Name: | Vorname: |
| Geburtsdatum: | |
| Postleitzahl und Ort: | |
| Straße und Hausnummer: | |
| E-Mail: | |
| Telefonnummer: | Mobil (priv.): |
| Mobil (dienstl.*): | |

*freiwillige Angaben

Der Mitgliedsbeitrag beträgt 35,00 EUR/Jahr und wird per SEPA-Lastschrift eingezogen. Dazu füllen Sie bitte das **SEPA-Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen** aus.

Es ist eine Familienmitgliedschaft möglich! Diese ist für das Familienmitglied kostenfrei!

Angaben zum Familienmitglied

| | |
|--------------------|----------------|
| Name: | Vorname: |
| Geburtsdatum: | |
| Postleitzahl: | Ort: |
| Straße: | Hausnummer: |
| E-Mail: | |
| Telefonnummer: | Mobil (priv.): |
| Mobil (dienstl.*): | |

*freiwillige Angaben

Fahrzeugangaben

| | Fahrzeug 1 | Fahrzeug 2 | Fahrzeug 3 |
|-------------|------------|------------|------------|
| Typ | | | |
| Kennzeichen | | | |
| Baujahr | | | |

Ein Foto des/der Fahrzeugs/e füge ich bei: () JA () NEIN

Datenschutzerklärung

Kontaktdaten des/der Datenschutzbeauftragten des „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“

Heike Dietz
Theaterstraße 17, 14943 Luckenwalde
E-Mail: dsb@skoda-oldtimer.de

Datenschutzrechtlicher Hinweis

Die Einwilligung ist jederzeit widerrufbar. Den Widerruf richten Sie dann bitte an den Datenschutzbeauftragten des Vereins.

Die von Ihnen angegebenen Daten werden auf einer externen Festplatte oder einem Server in Deutschland gespeichert und unterliegen dem deutschen Datenschutzrecht. Ihre Daten werden solange es zur Erreichung des mit der Datenverarbeitung verfolgten Zwecks erforderlich ist und sie nicht die Löschung Ihrer Daten verlangt haben. Der Löschung Ihrer Daten können gesetzliche Aufbewahrungsfristen entgegenstehen. In diesem Fall wird die Verarbeitung Ihrer Daten bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist gesperrt.

Der Vereinsvorstand weist hiermit darauf hin, dass die Daten nur vereinsintern bzw. für die Vereinszeitung, die Homepage und das Fotobuch sowie die Video's genutzt werden. Da wir, mit unseren Fahrzeugen, aber im öffentlichen Raum unterwegs sind, ist es möglich, dass Foto's von Personen und Fahrzeugen auf anderen Seiten im Internet zu finden sind. Dieses können wir nicht verhindern. Somit nimmt jedes Vereinsmitglied diese Risiken, mit Teilnahme an den Veranstaltungen, in Kauf.

Betroffenenrecht

Sie haben das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Datenübertragung sowie Einschränkung der Vereinbarung. Ferner können Sie Widerspruch gegen die Verarbeitung Einlegen, jedoch wäre Ihre Mitgliedschaft gefährdet. Ihre Rechte können Sie gegenüber dem Datenschutzbeauftragten geltend machen.

Beschwerderecht:

Sie haben das Recht auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde (Datenschutzbeauftragten des Bundes der Bundesrepublik Deutschland), wenn Sie der Ansicht sind, dass die Vereinbarung dieser Daten gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung verstößt.

Mit der Unterschrift auf dem Antrag auf Mitgliedschaft in der „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“ bin ich damit einverstanden, dass die von mir angegebenen persönlichen Daten zur Erfüllung der Ziele des Vereins „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“ sowie der jeweiligen Dienstleister (Steuerberater; Vereinsmitglieder; Herausgeber der Vereinszeitschrift; ŠKODA Auto Deutschland; Behörden; ŠKODA in Mlada Boleslav; Versicherungen) verarbeitet und verwendet werden.

Ich stimme der Veröffentlichung von Foto's und Video's, auf welchen ich und/oder mein Fahrzeug abgebildet sind, in der Vereinszeitschrift, auf der Website des Vereins, im Jahrbuch und Internet zu.

Ort, Datum Unterschrift Mitglied (bei Minderjährigen Unterschrift der Erziehungsberechtigten)

Ort, Datum Unterschrift Familienmitglied (bei Minderjährigen Unterschrift der Erziehungsberechtigten)

SEPA-Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen

Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.

| Vereinsvorsitzender | Vereinsvorsitzender | Kassenwart |
|---|---|---|
| Frank Lohmeier Bahnhofstraße 47 03058 Neuhausen/Spree OT Neuhausen | Alexander Bugala Lindenstraße 17 B 85716 Unterschleißheim | Elmar Schorpp Theresienstr. 9 76744 Wörth |

E-Mail: info@skoda-oldtimer.de

https://www.skoda-oldtimer.de

Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.

Gläubiger-Identifikationsnummer: **DE8200100001272879**

Mandatsreferenz:

Ich ermächtige die „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.“ Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.“ auf meinem Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis:

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname und Name (Kontoinhaber)

Straße und Hausnummer

Postleitzahl und Ort

Bankname

IBAN

BIC

Datum, Ort und Unterschrift des Kontoinhabers

79
OKTAN

NEUERSCHEINUNGEN

UNSERE WARTBURG-BÜCHER 2023



Wir bauten den Wartburg 311
Der Bildband zum Standardwerk:
Der Blick hinter die Kulissen des
Werkes mit bis dato unveröffent-
lichten Bildern, teilweise in Far-
be. Erleben Sie die Produktion des
Wartburgs hautnah mit!
Preis: 24,90 €

Wartburg Automobile 1955-1965
Das umfassende Standardwerk zum Ein-
senacher Wartburg! Alle Hintergründe
und bisher unveröffentlichte Fakten zu
Entstehung, Produktion und Weiterent-
wicklung des Wartburg 311. Geschich-
ten, Personen und Statistiken, reichhal-
tig illustriert. Preis: 49,90 €



**JETZT
BESTELLEN**

Vorbestellbar unter www.79oktan.de
oder telefonisch unter **0800 - 7 96 58 26**