

ŠKODA *KURIER*

ZEITSCHRIFT FÜR FREUNDE
KLASSISCHER ŠKODA AUTOMOBILE

01/2021



Ankunft der Teilnehmer der tschecho-slowakischen "Mille Miglia"
auf dem Hauptplatz in Bratislava

Aus unserem Leben bist Du gegangen.
In unseren Herzen wirst Du weiterleben.

In grosser Trauer, aber mit vielen schönen Erinnerungen nehmen wir Abschied von unserem geliebten Ehemann, Papi, Schwiegervater und Papous

Georg Jirka Pollak
22.07.1949 - 19.03.2021

Wir sind dankbar für die grosse Liebe und Freude, die Du uns geschenkt hast und sind traurig, dass Du nicht mehr da bist.

*Anita Pollak-Wiener
Carole und Jasper Rimpau
mit Jana und Leo
Susanne und Steffi Pollak-Corbetti
mit Joris*

Es wird keine Trauerfeier stattfinden.
Anstelle von Blumen bitten wir um Spenden für Ärzte ohne Grenzen
IBAN: CH18 0024 0240 3760 6600 Q

Traueradresse:
Anita Pollak
Hadlaubstrasse 64a
8006 Zürich.
a.pollak@bluewin.ch

Liebe Familie, Freunde und Bekannte von Georg Jirka Pollak

In grosser Trauer müssen wir Abschied nehmen von unserem geliebten Ehemann, Papi, Schwiegervater, Papous und Freund. Was bleibt sind unglaublich viele schöne Erinnerungen.

Er war ein grosser Mann, Tausendsassa und Geniesser. Seine Lebensfreude war stets inspirierend, genauso wie sein Wissensdurst. Auf ihn war stets Verlass. Ob beim Reparieren von irreparablen Dingen oder beim Organisieren von Unmöglichem. Er hat es stets möglich gemacht.

Seine Liebe für seine Familie und Freunde, für Oldtimer, Methoni oder Kunst waren unerschöpflich. Seine Interessen waren so vielfältig wie er. Es gab kaum ein Thema, dass ihn nicht interessierte. Sein Witz und Esprit waren ansteckend bis zuletzt.

Ihn zu kennen war eine Bereicherung, Privileg und Ehre.

In tiefer Dankbarkeit, dass er in unserem Leben war.
Anita, Carole, Susanne, Jasper, Steffi, Leo, Jana und Joris

Am 19. März 2021 verstarb im Alter von 71 Jahren unser Ehrenmitglied

Georg Jirka Pollak



Er hat, seit seinem Beitritt im Jahre 2008, unseren Internetauftritt kompetent betreut.

NACHRUF

Wir trauern um unser bis zuletzt aktives Vereinsmitglied und guten Freund

Georg Jirka Pollak

Er hat sich nicht nur beim Erstellen einer informativen, lebendigen, umfassend und gut recherchierten, weltweit betrachteten Internetseite immer wieder mit Herzblut eingebracht.

Mit seiner Leidenschaft für Oldtimer war er eine große Bereicherung für unseren Verein. Stets stand er uns mit Rat und Tat zu Seite. Seine aufgeschlossene und kommunikative Art werden wir immer in guter Erinnerung behalten.

Er wird für uns unvergessen bleiben.

Seiner Frau Anita und seiner Familie gilt unser ganzes Mitgefühl.
Wir wünschen ihr und ihrer Familie viel Kraft, Trost und Zuversicht.

Der Vorstand der Škoda-Oldtimer IG und alle Mitglieder

Wie in der Traueranzeige erwähnt, wird die Škoda-Oldtimer IG - im Namen aller Mitglieder - 100,00 EUR auf das angegebene Konto „Ärzte ohne Grenzen“ überweisen.

Inhaltsverzeichnis

Seite

- 5 Begrüßung neue Mitglieder
- 6 Kontaktdaten Vorstand und Ansprechpartner
- 7 Vorläufiges Programm zum Frühjahrstreffen 2021
- 8 - 11 „Skoda Popular Montevideo“ (2. Teil des Berichts zu Restauration und Umbau)
- 12 - 13 „Hier erfahren Sie was über Skodas Geschichte“ (Seiten 78-79 aus der Auto Bild 27/2020)
- 14 - 15 „Marktgeschehen – Image-Wandel“ (Seiten 198-199 aus der OLDTIMER-MARKT 12/2020)
- 16 - 23 „Entwicklung der Škoda Baureihe 105/120“ (Übersetzung durch Ingolf Linke)
- 24 - 28 Die tschecho-slowakische Mille Miglia (1000 Tschecho-Slowakische Meilen) bei der Ankunft in Bratislava
- 29 - 30 Bericht über den tschechischen Händler und Kleinserienhersteller Model Depo aus Prag
- 31 - 36 „Wie ich auf den HU..., äh nein, auf die Felicia kam“
- 37 - 39 Anmeldung zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Magdeburg (Sachsen-Anhalt) vom 3. September bis 6. September 2021 (inkl. Vorläufigem Programm)
- 40 - 42 Mitgliedsantrag (inkl. Datenschutzerklärung und SEPA-Lastschriftmandat)
- 43 Ostergrüße

! In eigener Sache !

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

Quellverzeichnis:

Titelbild: private Aufnahme (Radmil Horak)

Frühjahrstreffen: mit freundlicher Genehmigung des Landhotels Frankenberg

Herbsttreffen: mit freundlicher Genehmigung des Hotels Bördehof (www.boerdehof.de)

Mit freundlicher Genehmigung von *Herrn Jan Tucek*: Kapitel über die Entwicklung der Baureihe 742 (105/120) - (Übersetzung durch Ingolf Linke)

Mit freundlicher Genehmigung *Auto Bild*: Seiten 78 – 79 „Hier erfahren Sie was aus Skodas Geschichte“ (Ausgabe 27/2020 vom 02.07.2020)

Mit freundlicher Genehmigung von *Oldtimer-Markt*: Seiten 198-199 „Marktgeschehen – Image-Wandel“ (Ausgabe 12/2020)

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder Familie Oschatz

Hallo, fangen wir mit dem Auto an: Skoda Octavia Super, Bj1963, Restauration 1999 bis 2002 und wird seit dem regelmäßig zu Oldtimerfahrten ausgeführt manchmal auch mit Camptourist 6-1.

Ich selbst bin 1967 geboren, habe Instandhaltungsmechaniker / Schlosser gelernt und bin als Busfahrer tätig. Ich schraube in meiner Freizeit gerne und mein momentanes Projekt ist eine Simson Schwalbe-S (Halbautomatik).

Meine Frau Tanja ist 1969 geboren und als Verkäuferin tätig. Sie unterstützt mich bei meinem Hobby und fährt gerne mit oder auch selber.

Mein Sohn ist mittlerweile 17 (das Bild ist von 2015) und fährt auch gerne zu den Veranstaltungen, und fährt gerne selber. Für ihn haben wir einen Simson Star hergerichtet.

Klaus Oschatz



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 Firmemuseum
- Herausgabe der 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

Peter Sudeck

Referat Öffentlichkeitsarbeit
D - Lehre
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)172 719 715 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

Frühjahrstreffen 2021 in Frankenberg/Mittelsachsen Vorläufiges Programm - Frühjahrstreffen 2021 in Frankenberg/Mittelsachsen

Hallo liebe Skoda-Oldtimerfreunde,

Die Veranstalter orientieren sich an dem ursprünglich für 2020 geplanten Programm (siehe Kurier 01.2020). Details werden aufgrund der aktuellen Situation erst kurz vor der Veranstaltung veröffentlicht.

Information zu Nennungen bei Vereinstreffen

Viele haben es bereits mitbekommen, dass wir jedem, der sich zu einem unserer Treffen anmeldet, eine Bestätigungsmail zukommen lassen.

Dieses birgt für euch und für uns die Sicherheit, Niemanden vergessen zu haben.

Also, wer keine Bestätigung für seine Anmeldung erhalten hat, der möge sich bitte unbedingt bei uns melden!

Euer Vorstand



Hinweistafel für unser Hotel mit Gaststätte



Skoda Popular Montevideo

Bericht von Franz Schweizer über
Restauration und Umbau
(in 3 Akten)

... Fortsetzung aus dem
Skoda-Kurier 03/2020 ...

... Ich habe mich bereits damit abgefunden, dass ich diesen Skoda Popular wohl nicht kaufen werde, weil der Preis für mich zu hoch war. Aber in Gedanken ließ mich dieses originelle Vehikel nicht mehr los. Umso mehr, da ihm meine Frau Anita in der Zwischenzeit den Namen **SKODA POPULAR MONTEVIDEO** gegeben hatte.

Ein Sprichwort sagt „Gut Ding muss Weile haben“ und tatsächlich war es so, dass sich der Verkäufer nach etwa drei Wochen bei mir meldete und mir den Popular zu dem von mir vorgeschlagenen Preis überließ. Also, ein drittes Mal ins Tessin fahren, diesmal allerdings mit dem Anhänger, um das Fahrzeug nach Hölstein zu überführen, was wieder einen ganzen Samstag und ca. 800 km für die Hin- und Rückfahrt in Anspruch nahm. Und nun steht er hier und wartet auf bessere Zeiten.

Dies alles spielte sich im Jahr 2008 ab. Nun beginnt der eigentliche Wiederaufbau. Nach langen Überlegungen bin ich zum Entschluss gekommen, dieses Fahrzeug komplett umzubauen. An diesem Fahrzeug wurde bereits so viel verändert und nur noch wenig entspricht dem Originalzustand, sodass weitere Abänderungen auch keine Rolle mehr spielen. Es ist mir bewusst, dass ich in der Oldtimerszene mit diesem Umbau auf Kritik stoßen werde und einige mich für verrückt erklären. Doch es ist meine Entscheidung, was ich damit mache und ich glaube, dennoch etwas zur Erhaltung des Kulturgutes beizutragen.

Ich habe dann 2014 begonnen, das Fahrzeug in seine Einzelteile zu zerlegen. Das heißt, Motorhaube, alle vier Kotflügel, Kühlermaske, und die Türen ausgebaut.

Nach dem Entfernen der Lenksäule und der Demontage des Motors habe ich den Rest der Karosserie vom Fahrgestell abgehoben. Als Letztes entfernte ich den Holzboden, der sowieso nicht mehr zu gebrauchen war.

Und nun kommt das Verrückte. Ich habe mich entschlossen, das Getriebe von hinten nach vorne zu verlegen. Also weg vom Transaxialen System. Dazu musste ich das Fahrgestell vorne bei der Gabelung in der Breite sowie in der Höhe abändern, und zwar so, dass ich ein Getriebe von einem Octavia 1200 Super vorne einbauen konnte. Gleichzeitig habe ich in das Originale U-Profil des Fahrgestelles ein 2,5mm Blech eingeschweißt, um somit ein Kastenprofil zu erhalten. Diese Verstärkung soll der Stabilität und der Verhinderung der Verwindung des Fahrgestelles dienen.



Der Motor, eine 1500 Maschine, wurde vorne auf neue Gummilager eingebaut und mit dem Getriebe verbunden. Die Hinterachse stammt ebenfalls aus einem Octavia. Allerdings war diese Achse 26 cm zu breit. Das heißt, beide Antriebswellen um 13 cm kürzen und die beiden Achsrohre einpassen. Von den Blattfedern habe ich drei Blätter demontiert und den Rest auf die nötige Geometrie angepasst. Zusätzlich habe ich noch hintere Stoßdämpfer, natürlich auch vom Octavia eingebaut.



Durch die Verlängerung des Chassis vorne hatte ich jetzt einen viel zu langen Radstand und so musste ich das Zentralrohr um 30 cm kürzen. Die Kardanwelle, die in der Länge auch nicht mehr stimmte, wurde von einer Profiwerkstatt angepasst und ausgewuchtet. Um dieses Fahrzeug, das nur etwa 600 kg Eigengewicht hat und mit dem stärkeren Motor auf eine ansprechende Leistung kommt, sicherer zu machen, habe ich auch das Bremssystem auf Hydraulik umgestellt, natürlich alles mit Skoda teilen. Die Vorderachse mit den Reibungsdämpfern wurde revidiert, aber so belassen. Die Lenkung, die bereits als Zahnstange eingebaut war, habe ich durch eine neuere aus einem Skoda Felicia Baujahr 1993 ergänzt.



Die Pedalerie der Kupplung ist dieselbe wie beim Octavia. Das Bremspedal habe ich hängend angebracht und das Gasgestänge stammt teilweise vom Skoda Tudor. Die Handbremse ist auf dem Zentralrohr zwischen den beiden Sitzen angebracht. Damit ist der eigentliche mechanische Umbau nahezu abgeschlossen und die weiteren Arbeiten betreffen die Karosserie.

Wie ich schon eingangs erwähnt habe, befand sich die Karosserie in einem schlechten Zustand. Sie wurde mit Holzbalken provisorisch auf das Fahrgestell angeschraubt und hätte einer Technischen Prüfung nicht standgehalten. Es wurden viele Stellen mit reichlich Spachtel laienhaft repariert. Am Oldtimermarkt in Fribourg bin ich auf eine Firma aufmerksam geworden, die sich auf das Ablaugen von Karosserien spezialisiert hat. Das heißt, die komplette Karosserie wird in ein Bad mit einer speziellen Lauge eingetaucht. Sie bleibt dann, je nach Dicke der Farbschichten, die zu entfernen sind, bis zwei Tage in diesem Laugenbad. Anschließend nach dem Waschen mit Wasser sieht man das Resultat. An meiner Karosserie hatte es erstaunlicherweise keine Durchrostungen. Nur sieht man jetzt, wie unvollständig die Blecharbeiten ausgeführt wurden. Zum Beispiel die vorderen Kotflügel. Diese wurden als kleine einzelne Bleche gedengelt und gehämmert und in die jetzige Form getrieben. Einzig die Türblätter waren aus einem Stück, alle anderen Anbauteile wurden zusammen-gesetzt. Als Rostschutz wird dann die komplette Karosserie ein zweites Mal in ein sogenanntes Daltonbad eingetaucht. Dieser Rostschutz läuft in die hintersten Ritzen und gewährt somit einen optimalen Schutz gegen weiteren Rostbefall.

Nun ist mein Karosseriespengler gefordert, um aus dieser Karosserie ein Schmuckstück zu formen, so dass ich Ende Sommer Anfang Herbst 2017 mit dem Aufbau beginnen kann.

Im September 2017 habe ich das gute Stück an meinen Spengler-Spezi in treue Hände gegeben. Dieser 75-jährige, pensionierte Karosseriespengler hatte in seinem Leben mehrere Restaurationen erfolgreich abgeschlossen. Unter anderem hat er vor nicht allzu langer Zeit einen Skoda Popular 420 komplett erneuert. Es stellte sich dann heraus, dass er viele Teile abändern oder neu anfertigen musste. So haben wir die vorderen Kotflügel inkl. Trittbretter um 15 cm länger gemacht. Zum Glück hatte ich

noch Teile aus einem Popular 420 Unfallwagen. Daraus konnten wir die Kühlermaske nehmen und so abändern, dass sie wie die Original-Front aussieht. Auch die Scheinwerferhalterung und einen Teil der vorderen Kotflügel stammen von diesem Unfallwagen. Die Öffnung, in der das Reserverad hineingestellt war, haben wir zugeschweißt und die Halterung so konstruiert, dass das Reserverad sichtbar am Heck angebracht ist. Der Kofferraumboden, der komplett gefehlt hat, sowie die ganze Unterbodengruppe am Heck ist alles neu. Den Fahrzeugboden haben wir aus einer verleimten Holzplatte neu angefertigt.



Der Scheibenrahmen wurde angepasst und danach das Gestänge für das Dach neu angefertigt. Der Holzspiegel am oberen Scheibenrahmen mit den nötigen Aufnahmen für das Verdeck und der Scheibenwischermotor sind komplett neu. Alle diese Arbeiten brauchten seine Zeit. Ich habe dem Spengler freie Hand gelassen, wann und wie lange er dazu braucht, um die Karosserie zu Ende zu bringen. Im August 2018 war es dann soweit. Ich konnte die teilweise grundierte Karosserie abholen. Es erfolgte darauf die sogenannte Hochzeit, das heißt, ich habe die Karosserie auf das Fahrgestell montiert. In der Zwischenzeit konnte ich auch meinen neu angefertigten Kühler abholen und einbauen. Die Wasserschläuche anpassen und einbauen waren die nächsten Schritte. Aus Platzgründen musste ich am oberen Kühlkasten eine Verbindungsleitung auf das Expansionsgefäß verlegen, das heißt, der Wassereinfüllstutzen befindet sich an der Spritzwand an höchster Stelle. Die restlichen Karosserie-

teile hat mir ein Lackierbetrieb gespachtelt, gefüllt, geschliffen und grundiert.



Darauf konnten wir die sich im Rohbau befindlichen Karosserieteile zusammenbauen. Nun sieht man erstmals ein Zwischenergebnis und endlich steht das Fahrzeug wieder auf seinen eigenen Rädern.

Im Frühjahr 2018 hatte ich Besuch aus Zwickau und Herzogenberg. Andreas Müller und Jens Herkommer sind meiner Einladung gefolgt, um gemeinsam den Automobilsalon in Genf zu besuchen. Anlässlich dieses Besuches sind wir zu meinem Karosseriebauer gefahren und haben uns das in Arbeit befindliche Objekt angeschaut. Auf die Frage, wer das Fahrzeug lackieren werde, hat sich Jens Herkommer geäußert, ich solle doch das Fahrzeug ihm zur Lackierung bringen.

Gesagt, getan. Ende 2018 haben wir die grundierte Karosserie zu Jens transportiert und pünktlich Ende Januar 2019 konnte ich das wunderbar blau lackierte, nun kostbar wirkende Cabrio wieder abholen.



Eigentlich sollte das Fahrzeug nun in die Sattlerei gehen, um die ganze Innenaus-

stattung sowie das Verdeck neu zu machen. Doch kommt es im Leben leider auch Mal anders als geplant. Bei meinem Sattlerbetrieb hatte ein Feuer fast die ganze Halle zerstört und für mich hieß das, einen neuen Sattlerbetrieb zu suchen. Dank Andreas Müller konnte ich das neu lackierte Fahrzeug kurzfristig bei ihm zwischenlagern und später zu einer ihm bekannten Sattlerei überführen. Allerdings konnte dieser Sattlermeister, er ist übrigens im stolzen Alter von 78 Jahren, erst im April mit den Arbeiten beginnen.



Anfangs Juli 2019 konnten wir unser Schmuckstück zurück nach Hölstein überführen. Die geleisteten Arbeiten von Jens Herkommer in seiner Lackiererei verdienen einen besonderen Dank. Perfekter Lack, wunderbarer Glanz, eine tolle Optik. Auch das Resultat der Sattlerei ist zur vollkommenen Zufriedenheit ausgeführt. Die neue Sitzbespannung, das komplette Interieur mit den diversen Verkleidungen inkl. der Teppichanlage sieht fantastisch aus. Das Verdeck mit der Persenning passt haargenau.

Seit Anfang Oktober 2019 - nach einem Unterbruch - bin ich jetzt daran, den Wie-

deraufbau zu realisieren. Vervollständigen musste ich noch die Lenkung. Den Radsturz hinten von zu viel Negativ auf die richtige Geometrie einstellen. Der Benzintank, eine Neuanfertigung aus rostfreiem Stahl, ist im Heck untergebracht. Die Benzinleitung, vom Tank bis zur elektrischen Benzinpumpe und zu den Vergasern wurde neu verlegt. Am Motor musste ich den Ansaugkrümmer so abändern, dass ich die Doppelvergaseranlage vom Felicia montieren konnte. Das neuerstellte Luftfiltergehäuse wurde aus Platzgründen der Motorhaube angepasst. Die Auspuffanlage ist komplett neu. Der Schalldämpfer, ein Original Octavia Auspuff, befindet sich quer über der Hinterachse. Die Getriebeabdeckung wurde angepasst und die Schaltung neu installiert. Sämtliche Blechteile im Innenraum sind mit einer Antiröhrmatte ausgelegt, darauf eine dünne Gummimatte als Schutz, und darüber sind die angepassten Teppiche verlegt. Die verstellbaren Sitzschienen eingebaut und darauf die neu gepolsterten Sitze montiert. Endlich ist nun die Montage der hinteren Kotflügel, der Heckstosstange sowie der Rücklichter erfolgt. Diese Rücklampen, sowie die vorderen Scheinwerfer habe ich auf einem Oldtimerteilmarkt gefunden. Das Ergebnis sieht sehr schön aus. Die dunkelblaue Lackierung mit den Chromteilen ist perfekt.

Wie es weiter geht, lest ihr in der nächsten Ausgabe unseres Kuriers.

Bleibt gespannt ...

Franz Schweizer



gesamt 890 Exemplare. Damals war Skoda der Inbegriff des modernen Fahrzeugbaus. Der Motor besaß schon Ventile, die im Zylinderkopf angeordnet waren (OHV), aus 3137 Kubikzentimeter Hubraum entwickelte der Sechszylinder bei 3500 Umdrehungen 85 PS, und Skoda setzte – anders als die meisten Konkurrenten – bereits auf ein modernes 12-Volt-Elektriksystem.

Wieder ein Sprung, diesmal in die Nachkriegszeit. 1959 erscheint die Felicia, für Skoda tatsächlich ein Glücksfall. Im real gelebten Sozialismus hat kaum jemand Geld für das Cabrio, anders als Trabi, Wartburg und Lada kann der Skoda aber international große Erfolge einfahren. Auf den großen Automessen in Leipzig, Genf und New York (und den kleineren in Südamerika oder Afrika) lieben die Menschen das kleine Auto aus dem Werk

Kvasiny (wo heute Superb und Kodiaq gebaut werden). Schon im zweiten Produktionsjahr werden über 4200 Autos ausgeliefert, Stars im fernen

>> diese Wimpern finden Sie als Gestaltungselement wieder ... Und ja, die beiden Skoda waren erfolgreich: 70 (der 72 gebauten) Popular Monte Carlo wurden zwischen 1936 und 1939 verkauft, vom Superb OHV mit Sechs- oder Achtzylindermotor waren es zwischen 1934 und 1949 sogar ins-



1987

Favorit

Der erste moderne Skoda der Neuzeit mit Frontmotor und -antrieb. Bis 1994 insgesamt 783 167 Exemplare gebaut.

1996

Octavia I

VW spendiert die Technik des Golf III. Der Octavia nutzt die Lücke zwischen Kompakt- und Mittelklasse. In 14 Jahren liefen 971 490 Limousinen und 470 636 Combi vom Band.



FOTOS: HERSTELLER (7)



2009

Yeti

Der erste moderne Skoda-SUV. Design vom heutigen Polestar-Chef Thomas Ingenlath. 2018 endete die Bauzeit des Yeti nach 683 603 Autos, Nachfolger ist der Karoq.

Amerika und Kanada zeigen sich gerne mit der kleinen Felicia.

Daheim, da kaufen sie eher Autos wie den 1000 MB. Der, obwohl nur von 1964 bis 1969 gebaut, bis tief in die 1990er-Jahre und damit in die VW-Zeit seinen Einfluss hatte. Am Stammsitz in Mladá Boleslav errichtete Skoda nämlich eine komplett neue, moderne Produktionslinie. Auf ihr wurde die selbsttragende Karosserie aus 665 Pressteilen und mit 6900 Schweißpunkten zusammengesetzt, Massenproduktion! So entstanden in fünf Produktionsjahren über 440 000 Exemplare. Sein für die damalige Zeit fast schon revolutionär konstruierter Vierzylinder mit leichten Aluguss-Teilen für Zylinder- und Kurbelwellengehäuse und die Glocke des manuellen Vierganggetriebes überlebten,

bis Volkswagen das Ruder übernahm.

Heute ist Skoda übrigens vor allem in China und Indien erfolgreich (hat die Entwicklungshoheit für eine Plattform des kompletten Konzerns). Mit Autos, die für den jeweiligen Markt konzipiert wurden. Geübt haben sie das mit

dem Trekka, dem ersten Auto, das in Neuseeland entwickelt (auf Basis des Octavia) und gebaut wurde, zwischen 1966 und 1972 fast 3000-mal.

Und morgen? Fiebern sie bei Skoda schon auf den 1. September hin. Dann zeigen sie den neuen Enyaq iV, den ersten rein als Elektroauto konzipierten Skoda.

Ob die Kunden massenhaft umsteigen? Wird wohl in ein paar Jahren die Geschichte zeigen. ➔



2020 **Enyaq iV**

Noch ist der E-SUV getarnt, am 1. September fallen die Hüllen. Mit bis zu 306 PS Leistung, mit mehr als 500 Kilometer Reichweite. Und nicht einmal teurer als ein Kodiaq...

MARKTGESCHEHEN

CLASSIC DATA INFORMIERT

Der Ur-Octavia war Statussymbol im Osten, billiger Gebrauchtwagen im Westen. Heute ist er ein wertgeschätzter Klassiker



Image-Wandel

In diesem Jahr feiert Škoda das 125ste Firmenjubiläum. In der wechselvollen Geschichte der tschechischen Firma, in der seit 1905 Autos gebaut werden, hat sich ein Imagewechsel vollzogen: Die Fahrzeuge aus Mladá Boleslav genießen heute wieder einen sehr guten Ruf als attraktive Autos zu günstigen Preisen

Wie verdoppelt man den Wert eines Škoda? Diese Frage tauchte in der Vergangenheit schon mal auf. Und meist schoben die Fragesteller auch gleich die vermeintlich geistreiche Antwort nach: „Man tankt ihn voll.“

Hahaha... Heute ruft man mit einer solchen Frage allenfalls ein müdes Stirnrunzeln hervor: Denn diese flauen Witze, die die Schlichtheit und den geringen Wert von Škoda-Automobilen mit lauem humoristischen Effekt illustrieren

sollten, sind längst Vergangenheit – ebenso wie die technische Unbedarftheit der Autos mit dem geflügelten Pfeil im Wappen. Denn nur wenige Jahre, nachdem sich der Volkswagen-Konzern die 1895 als Laurin & Klement gegründete Traditionsfirma im Jahr 1991 einverleibt hatte, wandelte sich die Pkw-Palette: Statt anspruchsloser Gebrauchsfahrzeuge kamen aus der Tschechischen Republik zunehmend technisch und qualitativ erstklassige Automobile mit moderner Technik aus dem Volkswagen-Repertoire. Entsprechend gewann auch das Image

der Automobile aus Böhmen. Im Windschatten hinterher: Das Renommee – und damit auch die Marktwerte – der Škoda-Klassiker.

Wie es in der Vorwende-Zeit aussah, beschreibt die Škoda Oldtimer-IG für klassische Automobile Deutschland e.V. auf ihrer Internet-Repräsentanz (www.skoda-oldtimer.de): „Unseren Verein gibt es seit 1986. Damals war Škoda nicht die Marke, die sie heute ist. Im Osten der Republik war Škoda ein Begriff für eine zuverlässige Fortbewegung sowie ein Statussymbol. Im Wes-



Der Škoda 1000 MB mit Heckmotor strahlt den spröden Charme der Sechziger aus



Das Škoda 450 Cabriolet hieß ab 1959 Felicia – es war eines der wenigen offenen Autos im Ostblock (hier mit Hardtop) und ist heute ein begehrter Klassiker

ten gab es dagegen nur ein paar Handvoll Škoda-Fahrer, die sich für die Marke wegen des günstigen Anschaffungspreises, der niedrigen Unterhaltskosten sowie eines großzügigen Raumangebots entschieden haben. Ein reines Vernunftfahrzeug ohne Emotionen...“ und weiter: „1986 war ein Škoda Rapid ein billiges Gebrauchsauto ohne Wert. Heute ist es ein gesuchtes Kultfahrzeug mit einer treuen Gemeinde, die wächst. Die Baureihen Favorit/Forman, Felicia stehen schon in den Startlöchern zu ihrem Leben als Oldtimer. Octavia, Fabia, Superb sowie weitere Modelle der Škoda-Familie werden folgen.“ Dem ist nur hinzuzufügen, dass das, was für den Rapid (Typ 130) gilt, grundsätzlich auch für das Gros der anderen Škoda-Typen zutrifft: Dadurch, dass unter Volkswagen-Ägide das Neuwagen-Modellprogramm der Autos aus Mladá Boleslav kontinuierlich weiterentwickelt und auf jeweils zeitgemäßen Standard gebracht wurde, rückten auch die Škoda-Klassiker stärker in den Fokus von Auto-Liebhabern. Mit dazu beigetragen haben sicher auch die verstärkten Auftritte der Škoda-Klassik-Abteilung mit gepflegten Oldtimern bei großen Veteranenausfahrten

und bei einschlägigen Messen in den vergangenen Dekaden.

Ein Blick auf die Tabelle links unten zeigt eine eindeutige Tendenz: Von 1989, dem Jahr der Wende, bis heute sind die durchschnittlichen Marktwerte von Škoda-Klassiker um mindestens das Dreifache gestiegen.

Die Tabelle zeigt aber noch eine weitere Tatsache: So scheint zum Beispiel der von 1995 bis 2001 gebaute Felicia der ersten Serie des unter VW-Ägide gebauten Neuzeit-Felicia noch ein „Sleeper“ zu sein, der darauf wartet, peu à peu das Youngtimer-Stadium zu erreichen. Weiterhin signifikant: Der beispielhaft aufgeführte moderne Octavia absolviert derzeit noch eine typische Gebrauchtwagen-Karriere mit (noch) sinkenden Preisen. Das kann sich aber in den nächsten Jahrzehnten langsam ändern, sobald mehr Liebhaber dessen Young- und Oldtimer-Qualitäten erkennen. Bei den älteren Škoda-Modellen ist dies schon längst geschehen – zumal die üppigen Formen des alten Octavia und Felicia auf den heutigen Geschmack einen ganz besonderen Reiz ausüben, ebenso wie der spröde Charme des Heckmotor-Typs 1000 MB oder des Typs 100...

www.classic-data.de



Der ab 1994 gebaute Škoda Felicia basiert auf dem Favorit und ist der erste Škoda, der unter VW-Ägide unter Verwendung von Volkswagen-Technik gebaut wurde



AUKTIONSKALENDER

Virtuelle Klassiker-Versteigerungen im Internet zählen derzeit zur „Neuen Normalität“. Doch die politischen Reaktionen auf die neuerlich gestiegenen Covid-19-Fallzahlen bringen der Auktionsszene verschärfte Regularien. Diese Regeln für die Durchführung öffentlicher Veranstaltungen ändern sich indes laufend. Wir raten deshalb, sich tagesaktuell auf den Homepages der jeweiligen Auktionshäuser zu informieren, wie und ob welche Auktionen durchgeführt werden.

Classicbid, 4. bis 6. Dezember
Retro Classics Online, D
www.classicbid.de

Artcurial, 4. Dezember
Automobiles sur les Champs, Paris, F
www.artcurial.com

Bonhams, 5. Dezember
The Bond Street Sale, London, GB
www.bonhams.com

Osenat, 8. Dezember
Automobiles de Collection, Fontainebleau, F
www.osenat.com

H & H Auctioneers, 9. Dezember
The Pavilion Gardens, Buxton, Derbyshire, GB
www.handh.co.uk

Brightwells, 10. Dezember
Classic & Vintage Online, GB
www.brightwells.com

Mathewsons, 11. bis 12. Dezember
Classic Cars Online, GB
www.mathewsons.co.uk

Historics Auctioneers, 11. bis 12. Dezember
Ascot Racecourse, Ascot, Berkshire, GB
www.historics.co.uk

Bonhams MPH, 11. Dezember
MPH December Auction, Bicester, Oxfordshire, GB
www.mph.bonhams.com

Classic Car Auctions, 12. Dezember
December Live Online Auction, GB
www.classiccarauctions.co.uk

Aguttes, 13. Dezember
Automobiles de Collection, Paris, F
www.aguttes.com

Barons, 15. Dezember
Annual Christmas Classic, Esher, Surrey, GB
www.barons-auctions.com

BH Auction, 20. Dezember
Showa Retro Car Expo Auction, Osaka, J
www.bhauction.com

Osenat, 21. Dezember
Automobiles de Collection, Versailles, F
www.osenat.com



Wie haste Dir verändert: Der erste Octavia von 1959 und die vierte Generation von 2020

ŠKODA-KLASSIKER – vom Aschenputtel zur Prinzessin

Modelle	Bauzeit	Stückzahlen	MW 1989 ¹⁾	MW 2000	MW 2010	MW 2020
Felicia (Typ 994)	1959 - 1964	14.863 ²⁾	6000	7100	13.000	19.500
Felicia (Typ 791/795)	1995 - 2001	915.843	-	7400	1500	2000
Octavia (Typ 985/702)	1959 - 1964	229.531	1800	2500	3900	7800
Octavia (Typ 1U)	1996 - 2010	1.420.460	-	18.500	7600	2700
1000 MB (Typ 990/721)	1964 - 1969	349.348	1600	2400	4100	8300
100 (Typ 722)	1969 - 1977	602.020	1400	1900	3100	5200
120, 120 LS, 120 LX (Typ 742)	1976 - 1990	1.070.695 ³⁾	800	1100	1800	4200

1) Durchschnittliche Marktwerte für Fahrzeuge in gutem Zustand in Euro, 1989: von DM in Euro hochgerechnet; 2) zusammen mit Felicia Super (1961-1964); 3) alle Varianten

Entwicklung der Škoda Baureihe 105/120

Prolog

In der Ausgabe 03/2015 unserer Clubzeitung hatten wir einen Auszug aus dem Buch „Legendární Škoda 1000 MB“ des bekannten tschechischen Motorjournalisten Jan Tuček über die Entwicklung der Baureihe Škoda 100/110 abgedruckt. Nun ist im Verlag Grada die neueste Veröffentlichung von Jan Tuček über die Baureihe Škoda 100/110 erschienen, die sich auch ausführlich mit der Weiterentwicklung des Š 100/110 zum Š 105/120 befasst.

Für alle Liebhaber der letzten Heckmotorbaureihe hat unser Clubmitglied Ingolf Linke aus der Nähe von Kassel mit freundlicher Genehmigung von Herrn Tuček den Text auszugsweise ins Deutsche übertragen.

Modernisierung des Škoda 100/110 zum Škoda 105/120

Im Frühjahr 1971 begann in Mladá Boleslav die Entwicklung des Škoda 100/110 Nachfolgers. Man übernahm das Konzept des Heckmotors und beide Achsen, nur die Karosserie war komplett neu. Die neue Baureihe hatte eine moderne Form, größere Glasflächen und einen ungewöhnlich seitlich angeschlagenen Kofferraumdeckel im Bug. Im Gegensatz zum Š 100/110 war der Kühler vorn und der Kraftstofftank unter den Rücksitzen angeordnet.



Mit neuer Karosserie aber alten Heckmotorkonzept: der Škoda 105 L im Sommer 1976

Ideologie versus Realität

Seit Sommer 1970 liefen Verhandlungen über die gemeinsame Entwicklung und Produktion von Personenkraftwagen zwischen der Tschechoslowakei und der Deutschen Demokratischen Republik. Die Generaldirektoren der tschechoslowakischen Automobilwerke (ČAZ) und der ostdeutschen Vereinigung volkseigener Betriebe VVB Automobilbau führten sie auf politischer Ebene von höchster Position aus.

Im Januar und Februar 1971 wurde ein gemeinsames tschechoslowakisch-ostdeutsches Projekt eines Kleinwagens Š 750 der 1100 cm³ Klasse mit Frontmotor und Frontantrieb vereinbart. Nach kritischen Bemerkungen der tschechoslowakischen Seite wurde das Konzept des Autos verändert, der Vierzylinder-OHC in Längsrichtung wanderte vor die Vorderachse, während der Frontantrieb natürlich erhalten blieb. In dieser Form erhielt das Auto die Bezeichnung Š 760.

Das ideologisch motivierte größenwahnsinnige Projekt sah die jährliche Produktion von 600.000 Autos des Typs Š 760 vor, davon 300.000 in der DDR und 300.000 in der Tschechoslowakei.



Ein Entwurf der Limousine Š 727 aus dem Jahr 1971, aus dem die spätere Baureihe Škoda 105/120 entwickelt wurde.



Ein Modell der Baureihe Š 727 in Super de Luxe Topausstattung mit rechteckigen Scheinwerfern

Alle 600.000 Motoren sowie 200.000 Fahrzeuge sollten in Mladá Boleslav produziert werden, weitere 100.000 Š 760 von dem im Sommer 1971 formal gegründeten Automobilwerk in Bratislava (BAZ). All dies ab 1978-1979.

Bei AZNP (Automobilové závody, národní podnik; Automobilwerke, Nationalbetrieb) war man sich bewusst, dass die großzügigen Pläne, die Milliarden an Investitionen auf beiden Seiten des Erzgebirges erfordert hätten, nicht realisierbar waren, geschweige denn innerhalb der festgelegten Frist. Es war daher notwendig, die Heckmotorfahrzeuge deutlich zu modernisieren und damit das Produktionsprogramm und den Absatz für den voraussichtlich ungewissen Zeitraum der zweiten Hälfte der siebziger Jahre sicherzustellen.

Das Projekt Š 727 alias Škoda 1000-1200 aus dem Sommer 1971 befasste sich hauptsächlich mit der Karosserie, die den bevorstehenden Vorschriften der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) zur passiven Sicherheit entsprechen und gleichzeitig den Verkauf im In- und Ausland nach 1975 sicherstellen musste. Die Baureihe Š 100/110 konnte diese Anforderungen nicht mehr erfüllen.

Die Karosserie der Limousine Š 727 war mit 36% größerer Fensterfläche deutlich moderner als die des Š 100, der Innenraum erweckte außerdem durch gewölbte Seitenfenster den Eindruck von Geräumigkeit. Der Tank bestand aus zwei durchgehenden Behältern mit einem Gesamtvolumen von 42 l. Der Einfüllstutzen befand sich unter einer klappbaren quadratischen Abdeckung unter der rechten C-Säule.



Die Klappe über dem rechten Hinterrad zeigte die neue Position des Kraftstofftanks



Das erste Funktionsmuster Š 727 ging kurz vor den Weihnachtsferien 1971 auf die Straße

Die Anordnung des Antriebssystems änderte sich nicht, der Motor mit OHV-Ventilantrieb blieb in Längsrichtung hinter der Hinterachse und wurde nach vorne von dem Achsantrieb und dem Getriebe gefolgt. Eine Neuheit war die Verlagerung des Motorkühlers an die Vorderseite der Karosserie. Dies verbesserte die Gewichtsverteilung auf beiden Achsen geringfügig, es zirkulierten jedoch beträchtliche 13,5 l Flüssigkeit im Kühlkreislauf. Das erste Funktionsmuster der Baureihe Š 727 wurde im Dezember 1971 fertiggestellt. Es hatte eine Standardkarosserie mit einer Front, die mit zwei runden Scheinwerfern mit einem Durchmesser von 160 mm ausgestattet war.



Beim Š 727 wurde die Kofferraumklappe erstmals seitlich angeschlagen

Das Projekt sah vor, dass Fahrzeuge mit De Luxe Ausstattung Doppelscheinwerfer mit einem Durchmesser von 130 mm haben und die Top-Version Super de Luxe durch rechteckige Scheinwerfer gekennzeichnet sein sollte. Bei einem Radstand von 2400 mm und einer Spur von 1280 mm vorne und 1250 mm hinten war Š 727 4100 mm lang, 1590 mm breit und 1390 mm hoch. Er hatte ein Leergewicht von 897 kg.



Das Heckblech der Karosserie des Š 727 besaß keine Kühlluftöffnungen, die Rücklichter waren horizontal angeordnet

Hinter der Hinterachse saß ein 1174 cm³ Vierzylinder-OHV, der von einem 1107 cm³ Motor abgeleitet war, mit einem von 68 auf 72 mm verlängerten Hub bei gleicher Bohrung von 72 mm. Das ergab eine Leistung von 58 k DIN (43 kW) bei 5000 U/min.

Die Limousine Š 727 mit 14-Zoll-Rädern mit 155/70 SR 14-Reifen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 136 km/h und hatte einen Durchschnittsverbrauch von 8,3 l Benzin pro 100 km. Das erste Funktionsmodell des Š 727 wurde seit dem 21. Dezember 1971 getestet und hatte Anfang März 1972 mehr als 17.000 Kilometer absolviert. Zu diesem Zeitpunkt verunglückte der Prototyp beim Testen in der Sowjetunion und kehrte mit einer beschädigten Front nach Česana (Sitz der Entwicklungsabteilung) zurück.



Anfang März 1972 wurde das zweite Funktionsmuster des Š 727 mit Super de Luxe Ausstattung fertiggestellt

Anfang März 1972 wurde das zweite Funktionsmuster des Š 727 fertiggestellt, das paradoxerweise das höchste Niveau der Super de Luxe Ausstattung mit dem schwächeren 988 cm³ Motor kombinierte. Es hatte Sitzbezüge aus synthetischem Velours in Kombination mit Kunstleder. Die Front zeigte rechteckige Scheinwerfer, die Räder trugen großflächige Zierabdeckungen der Produktionsgenossenschaft Elko Nový Knín, die später auf dem Coupé 110 R montiert worden.

Im Sommer 1972 wurde das Projekt zur Modernisierung der Heckmotorbaureihe in Š 742 oder Škoda 100/120 umbenannt.

Dies hing mit den begrenzten Möglichkeiten des Ausbaus der Produktionsanlagen und der Notwendigkeit zusammen, einige extern gelieferte Teile an die begrenzten Möglichkeiten (und die Bereitschaft) der Lieferanten anzupassen. Schließlich wurde das Foto des zweiten Š 727 Exemplars in einem der Einführungsmaterialien zum neuen Projekt als Funktionsmuster Š 742 vorgestellt.

Modifizierte Karosserien vom Typ 727 dienten auch zum Bau der ersten drei Prototypen der Frontmotorbaureihe Š 760, von denen das erste am 8. Dezember 1972 fertiggestellt wurde und zwei weitere Ende Januar und März 1973.

Diese Fahrzeuge mit dem Motor in Längsrichtung vor der Vorderachse und Vorderradantrieb hatten einen leicht auf 2480 mm verlängerten Radstand, der längere vordere Überhang erhöhte die Länge der Limousine auf 4260 mm. Das Ersatzrad war im Motorraum über einem OHC-Vierzylinder mit einem Hubraum von 1091 cm³ oder 1283 cm³ untergebracht. Die Fronthaube öffnete nicht wie beim Š 727 zur Seite, sondern nach vorne.

Die Wagen des Typs 760 hatten trapezförmige Halbachsen mit Schraubenfedern und einem Querstabilisator vorne und hinten befanden sich Querlenker, die mit einer Querblattfeder versehen wurden. Der 44 l Kraftstofftank hatte seinen Platz vor der Hinterachse. Das vierte Funktionsmodell des Š 760 wurde im Sommer 1973 von der Turiner Firma Ital Design unter der Leitung des renommierten Designers Giorgetto Giugiaro gebaut. Die metallicblaue Limousine mit einem 1,3 l Motor kam im September 1973 in Mladá Boleslav an, als bereits Zweifel an der Zukunft des Š 760 aufkamen.



Auch der zweite Prototyp des Š 727 hatte keine Dreiecksfenster in den Vordertüren



Dezember 1972: Das erste Auto des Typs Š 760 mit einer modifizierten Karosserie des Typs Š 727 und Frontantrieb



Auf den ersten Blick unterschied sich das Heck des Š 760 nur geringfügig von dem des Š 727, es beherbergte aber den Kofferraum

Erst später wurde klar, dass der Generalsekretär der SED, Erich Honecker (1912-1994), bereits am 3. April 1973 auf einer Sitzung des Politbüros das Š 760 Projekt beerdigt hatte. Der Grund war angeblich nicht nur ein Mangel an Investitionsmitteln, sondern auch Streitigkeiten zwischen Anhängern und Gegnern der Autohersteller in Eisenach und Zwickau aus den Reihen hochrangiger DDR-Politiker.

In der Tschechoslowakei wurden die Arbeiten am Projektil Š 760 erst im November 1974 endgültig eingestellt. Am 19. April 1973 verabschiedete der Ministerpräsident die Resolution Nr. 113/73 über die Umsetzung einer umfassenden Modernisierung der Baureihe Škoda 100/110. Dies ebnete den Weg für die Umsetzung des Projekts Š 742 mit Heckmotor.

Die Prototypen der Baureihe Š 742

In der ersten Hälfte des Jahres 1973 wurden die ersten drei Prototypen mit der Bezeichnung Š 742 hergestellt. Der erste von ihnen, eine am 30. April fertiggestellte weiße Limousine in der Standardversion, hatte noch die Form der Fronthaube des Modells Š 727 und ein Paar Rundscheinwerfer mit einem Durchmesser von 160 mm in einem schwarzen Kunststoffgitter. Der Kofferraumdeckel war wieder auf der linken Seite angeschlagen. Die Fenster in der Hintertür besaßen Dreiecksfenster, während sie sich in der Vordertür noch keine befanden. Der abschließbare schwarze Tankdeckel aus Kunststoff hatte keinen Klappdeckel mehr und ragte leicht aus dem Umriss des rechten hinteren Kotflügels heraus. Zum ersten Mal tauchte am Heck dieses Wagens vertikal ausgerichtete Leuchten auf, die mit dem Design der späteren Serie identisch waren. Die weiße Limousine hatte ein Typenschild mit der Aufschrift „Škoda 1000“ auf dem Heckblech, wurde jedoch in der TS-Version zunächst von einem Vierzylinder mit einem Hubraum von 1174 cm³ und einer Leistung von 56 PS (41 kW) bei 5250 U/min angetrieben. Das Vierganggetriebe war ebenso Standard wie der Achsantrieb mit einer 4,44-Übersetzung.



Der erste Prototyp des Š 742 mit Heckmotor und Frontkühler wurde im April 1973 fertiggestellt



Zum ersten Mal erschienen bei der ersten Š 742 Limousine vertikal ausgerichtete tropfenförmige Rücklichter

Auf den ersten Blick unterschied es sich von den älteren Geschwistern durch die neue glatte Vorderkante des Kofferraumdeckels und die Front mit vier runden Scheinwerfern mit 130 mm Durchmesser. Es war das erste Modell, das einen kleinen Spoiler unter der vorderen Stoßstange hatte, dessen mittlerer Teil Bestandteil des klappbaren Reserveradhalters war. An den C-Säulen dieses Autos wurden horizontal ausgerichtete Lüftungsgitter angebracht.

Das Armaturenbrett mit seinem typischen Instrumententräger mit kreisförmigen Instrumenten entsprach weitgehend der Form der späteren Serie, lediglich die Lenkradmittelabdeckung war anders. Das Auto hatte nicht standardmäßige Vordersitze mit hoher Rückenlehne, die in eine Kopfstütze überging.

Mit einem Radstand von 2400 mm und einer Spurweite von 1280 mm vorne und 1250 mm hinten war die weiße Limousine 4160 mm lang, 1595 mm breit und 1400 mm hoch.

Der Prototyp Š 742/1 absolvierte 1973 ein sehr anspruchsvolles Programm, nachdem er in der ersten Maiwoche Fahrstabilitätstests durchgeführt hatte. Er wurde in einen Dreischichtbetrieb versetzt, in dem er bis zum 21. Oktober 1973 83.000 Kilometer fuhr, wobei der Durchschnittsverbrauch bei 9,38 l Benzin pro 100 km lag.

Im Mai 1973 wurde in den AZNP-Entwicklungswerkstätten der zweite Prototyp der Š 742 Limousine fertiggestellt, ein gelbes Auto mit Super de Luxe Ausstattung.



Der Kofferraumdeckel wurde wie beim Š 727 an der linken Seite angeschlagen

Die gelbe Limousine mit der Bezeichnung Š 742/2 hatte Rechtslenkung und eine entsprechende Anordnung der Instrumente, bei denen trotz der deklarierten Super de Luxe Ausstattung der Drehzahlmesser fehlte. Die Vordersitze waren mit höhenverstellbaren gepolsterten Kopfstützen ausgestattet. Der Antrieb dieses Wagens erfolgte durch einen Vierzylinder 1174 cm³ mit Standardkompression und einer Leistung von nur 50 DIN-PS (37 kW) bei 5000 U/min. Die Karriere des gelben Prototyps Š 742/2 dauerte weniger als ein halbes Jahr.



Armaturenbrett des zweiten Prototyps Š 742 mit Rechtslenkung, der Drehzahlmesser fehlte noch. Die Anordnung der Instrumente war spiegelverkehrt im Vergleich zur späteren Serie.

Er bestand Funktions- und Fahrprüfungen und im November 1973 schickte ihn eine Dampfakete des ÚVMV (Ústav pro výzkum motorových vozidel, deutsch *Institut für Kraftfahrzeugforschung*) mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h gegen ein Hindernis aus Stahlbeton. Die Vorderseite der Karosserie wurde durch den Aufprall auf ein Minimum reduziert, aber der Fahrgastraum blieb intakt und die Türen konnten



Der zweite Prototyp Š 742 hatte bereits Lüftungsgitter an den C-Säulen

geöffnet werden. Das Glas blieb an Ort und Stelle, ohne Risse. Der Kraftstofftank unter den Rücksitzen hat den Test ebenfalls bestanden.

Ende Juni 1973 kam der dritte Prototyp Š 742/3 auf die Straße, eine grüne Limousine in der Version de Luxe. Es war das erste Fahrzeug, das mit einem 1046 cm³ großen Vierzylinder mit einer Bohrung von 68 mm ausgestattet war. Die Bohrung entsprach der des Š 100 Motors, aber der Hub war auf 72 mm vergrößert worden, genau wie bei dem 1174 cm³ Motor. Der kleinere Vierzylinder leistete 45 DIN-PS (33 kW) bei 4800 U/min. Der 1046 cm³ Motor hatte in der zweiten Oktoberhälfte 1973 auch einen vierten Prototyp Š 742 angetrieben. Ein Hinweis im Werksarchiv zeigt, dass die Karosserie dieses vierten Auto bei Avia in Prag-Letňany hergestellt wurde, die Endmontage jedoch in den AZNP-Werkstätten stattfand.



Der zweite Prototyp des Š 742, eine gelbe Limousine mit Rechtslenkung, wurde ab Mai 1973 getestet



Die Front des Š 742/2 mit vier Scheinwerfern und einem kleinen Spoiler unter der Stoßstange

Bis Dezember 1974 blieb dieses Fahrzeug mit der Bezeichnung Š 742/4 im Prager ÚVMV, wo es hauptsächlich Geräuschprüfungen bestand und weniger als 9.000 Kilometer fuhr. Andererseits hatte es im November 1975 93.840 km auf dem Kilometerzähler.

Mitte November 1973 wurde der Prototyp Š 742/5, eine metallicblaue Limousine mit einem 1174 cm³ Motor, zusammgebaut. Er wurde zum endgültigen Homologationsprototyp erklärt, mit dem die Lebensdauer von 50.000 km im Feldtestlabor der UNMV getestet werden soll. Noch bevor er Anfang Dezember 1973 in das Testlabor verlegt wurde, absolvierte er drei Tage Fotoaufnahmen im Studio in Barrandov für die Bedürfnisse der Werbeabteilung von Motokov.

Der zweite Prototyp mit Rechtslenkung wurde im März 1974 unter der Bezeichnung Š 742/6 hergestellt und von einem 1046 cm³ Motor mit reduzierter Leistung angetrieben, der offenbar eine Ausführung für den Einsatz von Benzin mit niedriger Oktanzahl darstellen sollte. Das Armaturenbrett auf der rechten Seite war mit einem Tachometer mit Meilen-Skala und einem Meilenzähler ausgestattet.

Im Sommer 1974 folgten zwei weitere Prototypen mit den Markierungen Š 742/7 und Š 742/8. Bis Mitte Mai 1975 hatte der erste von ihnen über 111.000 Kilometer zurückgelegt, von denen über 50.449 km die Lebensdauer des 1174 cm³ Motors getestet worden waren. Die Limousine Š 742/8 in der Farbe Frühlingsgrün wurde im November und Dezember 1974 verwendet, um die Heizungs-, Belüftungs- und Druckbedingungen im Innenraum zu testen. Der Testbericht zeigt, dass er keine versenkbaren Scheiben in den Hintertüren besaß. Im September 1974 wurde ein Prototyp Š 742 mit der höchsten Ausstattung hergestellt, der ein Vorläufer des späteren Modells Škoda 120 GLS sein sollte. Er legte in zwei Jahren 13.500 km zurück und bestand die Typprüfung im ČAZ-Feldtest erfolgreich.



Škoda 105 S aus der Vorserie ab Sommer 1976, der das Grundmodell der Baureihe 105/120 werden sollte

Die Fahrzeugreihe Škoda 105/120 wurde am 15. September 1976 auf der Maschinenbaumesse in Brno offiziell vorgestellt. AZNP begannen ab Montag, dem 13. Dezember 1976, mit dem Verkauf der neuen Baureihe. In derselben Woche wurden die ersten Autos des Typs 120 an Mototechna ausgeliefert. Schließlich wurde Ende 1976 im Zweigwerk in Vrchlábí eine Testreihe von vierzig Š 120 GLS Limousinen gebaut. Die polierten Blenden, in die zwei Paar kreisförmige Scheinwerfer eingebettet waren, gaben ihnen den nicht so schmeichelhaften Spitznamen "Spülbecken".



Die erste Version der in Vrchlábí hergestellten Top-Limousine Škoda 120 GLS (1977)

Erst im März 1977, nach dem Ende der gleichzeitigen Produktion von Škoda 100 Fahrzeugen, gehörten die Produktionslinien in Mladá Boleslav dem neuen Typ Š 742 allein. Insgesamt wurden 1977 über 125.000 neue Serienautos produziert, davon 45.000 Š 120 L, fast 44.000 Š 105 S, 29.000 Š 105 L, 6.500 Š 120 LS und 450 Škoda 120 GLS Limousinen mit höchster Ausstattung, zusammgebaut in Vrchlábí.

Preisvergleich der Fahrzeuge Škoda 100/110 (1976) und Škoda 105/120 (1977):

Škoda 100	45 600 Kčs	Škoda 105 S	56 000 Kčs
Škoda 100 L	47 700 Kčs	Škoda 105 L	57 000 Kčs
Škoda 110 L	50 900 Kčs	Škoda 120 L	58 800 Kčs
Škoda 110 LS	55 800 Kčs	Škoda 120 LS	62 700 Kčs

Zu dieser Zeit hätte niemand davon geträumt, dass die Fahrzeuge der Baureihe Škoda 105/120 bis 1990, mit der einzigen größeren Modernisierung 1983, mehr als zwei Millionen mal hergestellt werden würden.



Röntgenaufnahme der Limousine Škoda 120 LS Jahr 1976 (Zeichnung: Václav Král)

Autor: Jan Tuček, alle Bilder: Archiv Škoda Auto

Die tschecho-slowakische Mille Miglia (1000 Tschecho-Slowakische Meilen) bei der Ankunft in Bratislava

Am 14. und 15. August 2020 waren wir Zuschauer bei der tschecho-slowakischen Mille Miglia bei der Ankunft in Bratislava. Durch Zufall haben wir vorab erfahren, dass auch ein Team der Skoda-Oldtimer IG daran teilnimmt. Es waren Hanka und Tomas Kaspar vom Bodensee mit ihrem Skoda Popular Cabrio, Baujahr 1938. Für uns war es Ehrensache, dass wir das Team Kaspar in Bratislava in Empfang nehmen. Dafür habe ich einen befreundeten, slowakischen Fotografen gebeten, ebenfalls nach Bratislava zu kommen und schöne Fotos von der Ankunft des Teams Kaspar sowie der Veranstaltung zu machen.

Die Veranstaltung **-1000 Tschecho-Slowakische Meilen-** ist eine Hommage an die gleichnamige Rallye, durchgeführt vom Automobil-Klub der Tschechoslowakei in den Jahren 1934, 1935 und 1936. Gestartet wird in Prag, die Strecke führt über Brno nach Bratislava, also über die 3 Hauptstädte der Regionen der damaligen Tschecho-Slowakei – Böhmen, Mähren und Slowakei. Die Veranstaltung ist eine Gleichmäßigkeits-Rallye mit Sonderprüfungen. Am Start waren naturgemäß die tschecho-slowakischen Marken, Skoda, Tatra, Praga und Aero stark vertreten. Daneben starten Bugattis, Mercedes, Alfa Romeo, Jaguar und MG. Es war eine schöne Galerie auf Rädern. Selbst Fahrzeuge, die schon in den 30er Jahren dabei waren, nahmen an der Veranstaltung der Neuzeit teil.

Pünktlich zur vorgegebenen Zeit traf am 14.08.2020 der Popular des Teams Kaspar auf dem Hauptplatz vor dem Nationaltheater in Bratislava ein. Das Wetter spielte für die Cabrio-Fahrer ebenfalls mit. Es war heiß, für die empfangenden Musiker schon zu heiß. Die Freude war groß über die pannenfreie Ankunft in Bratislava und über das gemeinsame Wiedersehen. Nach Erreichen der Parkposition konnten wir den Tag bei einem kühlen Getränk ausklingen lassen. Der Popular des Teams Kaspar war das einzige Fahrzeug, das auf dem Hauptplatz in Bratislava nicht ölte und einwandfrei funktionierte. Kein Wunder, der Motor wurde vor der Veranstaltung von Kfz-Technik Jens Herkommer neu aufgebaut.

Am 15. August 2020 starteten die Teilnehmer zu einer Ausfahrt auf die nahe Bratislava gelegene Bergstrecke Pezinska Baba, die für die Teilnehmer gesperrt wurde. Am 16. August 2020 traten die Teilnehmer die Rückreise nach Prag an. Das Team Kaspar war in der Wertung sehr erfolgreich. Es belegte den 3. Platz in der Klasse bis 1100 cm³ und den 3. Platz in der Teamwertung.

Die folgenden Fotos stammen von Radmil Horak, Trnava, Slowakische Republik und von Tomas Kaspar.



Start in Prag am 14.08.2020



Das Team Kaspar auf dem Weg nach Bratislava





Ankunft in Bratislava



Der gebührende Empfang für die Teilnehmer.



Die Parkposition ist erreicht



Ein Aero - Original-Teilnehmer aus den 30er-Jahren



Da müsste mal Jens Herkommer dran ☺

Alexander und Jakub Bugala

Bericht über den tschechischen Händler und Kleinserienhersteller Model Depo aus Prag

Als Sammler und Oldtimer-Fan möchte ich auf die tschechische Firma Model Depo aufmerksam machen. Diese vertreibt neben den Modellen der Marken Abrex, Foxtots und Czech Auto Legends auch eigene Skoda-Modelle mit einem Bezug zur Geschichte der Tschecho-Slowakei. Als Grundmodell dient ein handelsübliches Model von Abrex, welches jedoch nach Original-Fotos von Model Depo detailgetreu verändert und nummeriert verkauft wird. Die Auflage ist klein.

Model Depo ist jedoch nicht nur ein Modell-Händler, sondern auch ein Geschichtenerzähler. Der Inhaber von Model Depo, Herr Alexander Picha, studierte Philosophie und Geschichte und war Auslandskorrespondent zunächst des tschecho-slowakischen Fernsehens und später des tschechischen Fernsehens u.a. in den USA. Daneben ist er Kenner der tschechischen Modell-Szene sowie Autor eines Buches über Matchbox-Modelle.

Für ihn ist nicht nur das Model wichtig, sondern auch die Geschichte, die das Model erzählt. Diese Geschichte ist sorgfältig recherchiert und durch Original-Aufnahmen belegt.



Diorama „So haben wir gelebt“ 1956 Skoda 1201-Aktion Verhaftung eines Oppositionellen durch die tschecho-slowakische Geheimpolizei-Model Abrex 1:43 in historischer Ausführung Model Depo.

Zur Geschichte: Skoda 1200/1201 (im Volksmund „Sedan“ genannt) nutzte die tschecho-slowakische Geheimpolizei ab 1952. Der Vorteil an der Baureihe gegenüber dem Vorgänger-Baureihe Skoda 1100/1101 „Tudor“ war die viertürige Karosserie und damit mehr „Platz“ für Verhaftungen. Auch wenn häufig die Fahrzeuge der Geheimpolizei in den Filmen in der Farbe schwarz dargestellt werden, so war diese Farbe für die höheren Kommandanten vorgesehen. Für die Alltags-Verhaftungen nutzte die Geheimpolizei Fahrzeuge der Farben grau, dunkelgrün oder dunkelbraun. Diese Farben tarnten den Einsatzzweck des Fahrzeugs.



Diorama „So haben wir gelebt“ Skoda 1201 Taxi
Praha-Kleinseite – Abrex
1:43, Model Depo.

Skoda 1201/1202 wurde auch als Taxi-Fahrzeug eingesetzt. Dabei war der Taxameter außen am rechten Kotflügel angebracht. Diese Taxameter wurden bis in die 50-Jahre eingesetzt. Erst Anfang der 60-Jahren hat sich der Innen-Taxameter in der Tschecho-Slowakei durchgesetzt. Private Taxi-Fahrer, während der Ersten Republik Droschkenfahrer genannt, wurden 1948/1949 enteignet und ihre Fahrzeuge in den neuen staatlichen Taxi-Dienst überführt. Fortan durften nur noch „zuverlässige“ also regimetreue Personen als Taxi-Fahrer eingestellt werden. Diese Personen ließen es sich im neuen System gut gehen. Insbesondere in Prag bildete sich eine eigene „Kaste“ von Taxi-Fahrern. Diese chauffierten ausländische Touristen oder Diplomaten durch die Goldene Stadt und konnten für ihre Dienstleistungen in Devisen entlohnt werden. So verdienten sie mit einer einzigen Fahrt mehr als ein Arbeiter oder Angestellter am ganzen Tag. Dies widersprach zwar der kommunistischen Gesellschaftsordnung, wurde aber vom Regime toleriert, da die Taxi-Fahrer dem System gegenüber loyal und mit dem damaligen System zum gegenseitigen Nutzen fest verwebt waren.



Skoda 110 R „Schnelle Streifen“ in Farben sowie Aufmachung des Werkteams von AZNP Skoda Mlada Boleslav.

Diese Fahrzeuge wurden vom Werksteam in den Jahren 1973/1974 eingesetzt. Das Design diente als Vorbild für viele Privat-Fahrer in der Tschecho-Slowakei, die dem eigenen „erko“ (der tschechische Name für das Coupe“) eine sportliche Note im Sozialismus geben wollten. Das größte Problem in der Tschecho-Slowakei war die Beschaffung einer klaren, weißen Farbe. In gewöhnlichen Drogerien war diese nicht zu beschaffen. AZNP Skoda sowie die Niederlassungen von Mototechna bot lediglich die Farbe „ledova bila“ (Eisweiß) an. Es war zwar eine weiße Farbe, aber mit einem starken grauen Schleier. Diese Farbe ersetzte eine klare weiße Farbe, die sozialistische Betriebe mangels qualitativ hochwertiger Pigmente aus dem Westen nicht in der Lage waren, herzustellen.

Diese Modelle sowie weitere Informationen sind unter www.modeldepo.cz zu finden. Die Versandkosten nach Deutschland betragen 10,00 EUR unabhängig vom Gewicht der Sendung.

Alexander Bugala mit Zustimmung von Herrn Alexander Picha, Model Depo

Wie ich auf den HU..., äh nein, auf die Felicia kam

Alles begann damit, dass ich Ende der 70er gern einen fahrbaren Untersatz mit 4 Rädern hätte, aber keinen (stinkenden) 2-Takter, es sollte schon ein 4-Takter sein. Autobestellung Mitte der 70er aufgegeben, also einzige Option: ein Gebrauchtwagen. Ein Kollege vom Kohlehandel in Dresden bot mir eine(n) Skoda-Felicia an. Diesen Typ hatte ich bisher nie gesehen. Allmählich gefiel mir diese Karosserieform. Na und, Cabrio war ja auch nicht schlecht. Doch warum verkauft mir ein Herr Peter Deutscher eine Felicia, wenn er unmittelbar danach wieder mit einer anderen Felicia zur Arbeit kommt? Die Antwort liegt auf der Hand; ich hatte, was den technischen Zustand betrifft, voll in die Schei... gegriffen, u.a. schweißte mir ein Schlosser vom Kohlehandel an den 4 Auflagepunkten stabile Metallplatten unten an die Karosserie. Insgesamt gingen im Laufe der Jahre sehr viele DDR-Mark in die Instandhaltung des Fahrzeuges drauf.

Ohne Trinkgeld und ohne Kohle-Verscheuern (der Mann an der Waage wollte ja auch Geld verdienen, wenn das Kohlefz. etwas Übergewicht hatte) hätte ich die Felicia nicht ein Jahrzehnt am Laufen halten können, wobei; einmal sagte ein Kollege „du hast ein Auto, hast aber auch kein Auto“. Tja, weil das Auto meistens in der 20 DDR-Mark-Mietgarage stand. Dort verbrachte ich frustriert viele Stunden, anstatt meinen überschüssigen Testosteron-Hormon-Haushalt irgendwo abreagieren zu können, u.a. bastelte ich aus zwei kaputten Anlassern einen intakten Anlasser zusammen, u.a.m. (im Sommer war i. d. Garage auch Platz f. Hardtop).

Ich weiß nicht, wann es begann, allmählich fand ich diese Felicia-Karosserieform zeitlos schön. Deswegen wollte ich dieses Auto solange behalten wie ich lebe, es mit 90 Jahren noch fahren. Auch finden bzw. fanden viele andere Menschen diesen Autotyp sehr interessant; einmal hielten mich zwei „Volkspolizisten“ an. Zu meinem Erstaunen aber nur, weil sie sich sehr für diesen seltenen Autotyp interessierten. Doch das Technische machte mir immer mehr Sorgen, u.a. wusste ich auch nicht, wie das mit den Reflektoren in den Scheinwerfern zu bewerkstelligen ist. Erst weit nach 1990 erfuhr ich, dass es Firmen gibt, welche eine entsprechende Beschichtung vornehmen können.

Jedenfalls kam 1990 mein Onkel (welcher mir immer einbläute; „aus einer alten Oma kann man keine Jungfer mehr machen“) zu mir, er hätte Jemenaden gefunden, welcher an meinem Skoda interessiert sei. Mein damaliges Kennzeichen war RA 52-08, und falls sich der damalige Käufer erinnert, so darf er sich gern bei mir melden. Der Preis damals betrug 4000,- Ostmark, und ohne diese 4Tausend hätte ich auch keine 4T. Ostmark in D-Mark tauschen können.

Zeitsprung; Herbst 2013 entdeckte ich bei einem Antiquitätenhändler (wenn man sein Gelände so betrachtet – naja, es war mehr ein Gerümpelhändler) eine Skoda-Felicia, 2011 stillgelegt. Und da meine Mutter die Absicht hegte, das Ackerland (bisher nur Pachteinnahmen) ihrer Eltern 2014 zu verkaufen (u. mir – wie auch bei Pacht – 50% abgeben will), schlug ich zu; für 5000 EUR.

Viele Ersatzteile waren auch dabei, über 50% davon untauglich (z. Bsp. wusste ich vorher nicht, dass es auch verschiedene Zündverteiler gibt – mit unterschiedlichen Wellenlängen-).

Mit einem Kurzzeitkennzeichen überführte ich im März 2014 meine zweite Felicia von Rhinow nach Görrike (Prignitz). Dabei konnte ich ganz normal (ohne Rütteln – dazu später mehr) Tempo 100 fahren. Nach und nach tat ich dieses Auto völlig zerlegen. Fahrgestell auch in Einzelteile zerlegt, alles gesäubert, Rahmen mit schwarzen Hammerit angestrichen. Doch da waren auch durchgerostete Stellen.

Dadurch konnte der Rahmen hohlraumkonserviert und anschließend geschweißt werden. Letzteres übernahm Gerhard Eberwein aus Fürstenu (Boitzenburger Land), bei Feldberg. Ihn lernte ich kennen, weil ich vorher schon mit meinem S4000 (gekauft 2009) in Boitzenburg/Uckermark beim Oldtimer-Treffen war.

Jeweils am ersten Oktober-Samstag steigt dort dieses Event. Dieses Boitzenburg verfügt auch über eine rund 500 Jahre alte sehr große u. restaurierte Wassermühle, auch das Schloss (Hotel) derer von Armin gibt es dort (siehe 5-D-Mark-Schein mit Porträt von Bettina v. Arnim. Wäre dieses Schloss nicht auch mal ein Anlaufpunkt für ein Skoda, bzw. Felicia-Treffen??? Auch einen tollen Park (u. viel Wasser) mit uralten Eichen gibt es da. Von Hinterachse zerlegte ich auch die Blattfeder, säuberte je Lage und fettete sie mit Graphitfett ein. Dass die **Federbriden** mit einer gewissen Kraft angezogen werden müssen, wusste ich auch nicht, weswegen nach dem Zusammenbau es lange Zeit für mich ein Rätsel war, warum die Hinterräder so extrem schräg standen, und vorher nicht.

Na gut, kommen wir wieder zum Anfang der Restauration: Ach, das noch zwischendurch; Pfingsten 2014 entdeckte ich in Basedow (Meckl.bg. Schweiz) Plakate, dass Basedow eine Woche später Etappenort der Oldtimerfernfahrt Zittau-Rügen (B96) sei. Ich fuhr hin, u. sah neben anderen interessanten Oldtimern auch 6 Felicias. Ein Fahrer von denen, Steffen Zimmermann, erzählte von dem kommenden Felicia- bzw. Skoda-Treffen in Schlaitz. Da war ich auch dabei, allerdings nicht mit meiner Skoda-Ruine, welche erst noch ein Schmuckstück werden wollte. Andreas Seidler lernte ich dort auch kennen, allerdings erfuhr ich auch, dass er als Restaurator für die nächsten drei Jahre ausgebucht sei. Bei mir sollte es schneller gehen. Über meinen Motorrad- und Rasenmäher- „Fritzen“ Jörg Dannenberg aus Viasecke erfuhr ich von einem „Skoda-Spezialisten“ namens Wolfgang Fietzke.

Er – auch Mitglied der Skoda-Oldtimer IG (wie ich später erfuhr), wechselte mir u.a. die vorderen Kotflügel, welche sich unter meinen Ersatzteilen befanden, auch meine Radhäuser baute er mir ein, welche ich, nach Wolfgang Fietzkes Telefonat, in 12589 bei J. Rath holte. Dort gab es auch nachgefertigte Bremszylinder + Hauptbremszylinder, und ein gebrauchtes Frontgitter aus Alu mit quadratischen Kästchen, welches mir als Frontteil am besten gefällt (wie auch i. d. 80ern), fand ich da, musste aber stundenlang mit Elsterglanz putzen, damit es einigermaßen gut aussieht.,

Wolfgang gab sich Mühe mit verschiedenen technischen Dingen und da Geld da war, konnte ich aber auch nicht knauserig sein. Kühler und Getriebe (kleiner Fehler bei 1. Gang) brachte er je zu einem anderen Spezialisten. Hinten war meine Felicia nach Abholung noch nicht entlackt, sie hatte aber im hinteren Bereich makellose Formen. Umso erstaunter war ich darüber, dass sich unter der (sowieso hässlichen) Farbe, mit Bauschaum zugeklebte Rostlöcher befanden, auch 4 mm dicke Spachtelmasse war zu erleben und große verschweißte Unebenheiten. Ein Karosserieklempner hätte wahre Kunststücke vollbringen müssen.

Da nach meinem Willen diese Felicia mindestens noch mal ein halbes Jahrhundert „leben“ sollte, dachte ich so bei mir: „keine halben Sachen“. Andreas Seidler meinte am Telefon, dass bei ihm noch ein paar (die Vorletzten) originale grundierte hintere Kotflügel zu erstehen seien. Doch die sollten nicht wieder von W. Fietzke eingebaut werden. Denn der Philipp Leupacher aus Lenzen/Elbe ist gelernter Karosserieklempner, was ich vorher nicht wusste. Ihn lernte ich ebenfalls indirekt über meinen S4000 (Bj. 61) kennen. In Lenzen gibt es nämlich die „Lenzener H-6-Freunde e. V.“, sie besitzen 3 Stück restaurierte LKW vom Typ H6, darunter den einzig existierenden H6 mit 7-Mann-Fahrerhaus. Selbiges Fz. Befand sich auch im VEB VTK (Verkehrs- und Tiefbaukombinat) Dresden, in welchem ich als Lehrling

tätig war. 7-Mann-Fahrerhaus deshalb, weil dieses Fz. für Straßenausbesserungsarbeiten eingesetzt wurde.

Philipp + Kollege leisteten bei meiner Felicia erstklassige Arbeit. Auch haben sie das Problem mit den Türspalten hervorragend hinbekommen. Das Auto sah aus wie völlig neu hergestellt, auch die Längsprofile für Karosserie gingen millimetergenau ineinander über. Danach war die Lackiererei fällig; **ALP in Perleberg**. Dort sollte ich aber vor der Lackierung alles abbauen, Motorhaube ab, Kofferklappe ab, vorderes Frontteil ab. Auch sollte ich beide Türen ausbauen. Wäre ich Hellseher, hätte ich mich auf Letzteres nicht eingelassen. Denn die Türen bekam ich nach der Lackierung nicht wieder so perfekt eingebaut, wie sie vorher in Lenzen waren.

Gunter Geithner meinte, nachdem ich ihn kennenlernte, die Lackierungsvorbereitungsarbeiten hätten bei eingebauten Türen stattfinden müssen! Richtig sauer bin ich über den jetzigen Anblick. Gunter Geithner lernte ich deshalb kennen, weil ich bei Frank Heinze in Berlin mein Leid klagte betreffs zu großem Lenkspiel. Gunter Geithner hat nämlich eine geniale Erfindung zuwege gebracht; während das S4000-LG nachgestellt werden kann, ist dies bei den Original-Skoda-LG nicht möglich. Schon damals i. d. 80ern hatte ich da so meine Sorgen, versuchte es gar damit, zwischen Lenkschnecke und Gegenstück hauchdünnes Blech zu platzieren. Doch so dünnes Blech, dass das Lenkspiel nicht zu groß ist, sich die Lenkung aber dennoch leicht bedienen lässt, ließ sich nicht aufreiben.

Nun hat meine jetzige Felicia ein sogenanntes Rollenlenkgetriebe, erfunden und eingebaut von Gunter Geithner. Niemals wieder werde ich damit das Problem des zu großen Lenkspiels haben, wäre aber schon sehr neugierig zu wissen, wie die ganze Sache im Detail aufgebaut ist. Jedenfalls ist nach Jahren des Herumbastelns (mit Unterbrechungen wegen pers. Probleme) die Felicia, Bj. 1962, stillgelegt 2011, und nie mit H-Kennzeichen versehen gewesen, sondern jahrelang mit dem Kennzeichen NP-MC 23 unter einem Herrn Schäfer zugelassen gewesen, seit 01.09.2020 unter einem H-Kennzeichen wieder zugelassen, und zwar unter RM-F62H. F wie Felicia, 62 das Baujahr und RM weil MÜR bei dem leicht verkürzten Schild keinen Platz hätte; gestaucht darf die Schrift nicht mehr werden.

Naja, Röbel (RM = Röbel a. d. Müritz) liegt ja auch an der Müritz, all meine anderen Fahrzeuge haben MÜR-Kennzeichen; MÜR für Müritzkreis.

Doch nun fährt sich das Fahrzeug nicht mehr so wie 2014 bei der Überführungsfahrt. Nachträglich stellte ich fest, dass mir vor Jahren ein Missgeschick passiert sein muss; das runde Teil am Ende der Getriebeausgangswelle ist zwar vorhanden, aber die Öffnung am vorderen Ende der Kardanwelle ist zu groß (wie konnte mir da nur ein Teil verloren gegangen sein?!). Andreas Seidler sagte mir Anfang Dezember 2020 persönlich (nebenbei Greifensteine da i. d. Nähe besucht) dass Gunter Geithner in der Lage ist, eine passende Messingbuchse, als Ersatz für's nicht zu bekommende Originalteil, zu drehen.

Etwas zur Frontscheibe muss ich noch loswerden. Diese ist bei Herrn Schäfer aus NP (Neuruppin) durch defekten Scheibenwischer so extrem zerkratzt worden, also, dies geht gar nicht. Aber bei den Ersatzteilen war ja auch 'ne 2te Scheibe samt Rahmen dabei, von mir mit Note 2 versehen. Doch als ich nach der Lackierung diesen Rahmen montieren wollte (oh, an die Schrauben ran zu kommen war sehr schwierig) fiel ich „aus allen Wolken“. Der Rahmen passte nicht auf die Karosserie; re. + li. je 1cm Luft dazwischen, während er mittig perfekt aufsaß. Andreas Seidler meinte am Telefon; „das kann vorkommen, denn es gibt Abweichungen bei den Karosserien“. Also zerkratzte Scheibe inkl. Rahmen wieder drauf, mit entsprechender Gumminachfertigung dazwischen.

Nun musste ein geeigneter Autoglasler gefunden werden. Die erste Werkstatt in Malchow: „ja wir haben Erfahrung mit sowas“. Doch an den Ecken war 3mm Luft für Regenwasser-Eindringen (sah bescheuert aus), Kedergummi haben die gar nicht reinbekommen, und beim Scheibengummi haben die auch so rumgeschnippelt, dass ich diesen Gummi kein 2tes mal verwenden konnte. Dieser Misserfolg kostete 200,- EUR. Dabei hätte die Werkstatt sogar Minus gemacht. Monate später richtigen Autoglasler bei Pritzwalk; Zielke, PR-Giesendorf, gefunden, vorher bei Frank Heinze neuen (nachgefertigten) Scheibengummi gekauft. Dies hätte ich mir 1990 ja auch nicht träumen lassen, dass Gummiteile u. a. später mal nachgefertigt werden. Sicher bei seltenen Oldtimern ein großes Problem, nicht so bei alten Wartburg's, denn da fand ich für einen Kumpel aus Malchow (MV), der einen Wartburg-Oldtimer aufbaut, durch einen Zeitungsartikel in der Prignitzer Zeitung einen Wartburg-Bastler, welche Adressen hat zwecks nachgefertigter Wartburg-Gummiteile.

Meine Felicia hat also nun (wieder, muss man sagen) einen perfekt sitzenden Frontscheibenrahmen mit perfekt eingesetzter Frontscheibe. Aber diese Frontscheibe ist eben nun auch ca. 60 Jahre alt, zwar nicht so zerkratzt wie die ursprüngliche Scheibe, aber eben auch nicht neu, „nur“ leicht angekratzt und während der Jahrzehnte, in welchen diese Scheibe durch die Landschaft kutschiert wurde, sind demzufolge Quadrillionen von Staubpartikeln gegen diese Scheibe „geklatst“. Bei Dunkelheit + Regen ist dementsprechend auch die Sicht nicht besonders, ähnlich auch wie bei meiner ersten Felicia in den 80ern.

Aber dass das Licht der entgegenkommenden Fahrzeuge (bei Scheibe Note 2) auch bei Trockenheit keine optimale Sicht ermöglicht, war Anfang September 2020 schon etwas ernüchternd für mich. Deswegen möchte ich hiermit ALLE Felicia-Besitzer, welche noch eine alte Frontscheibe spazieren fahren, dazu animieren, eine nachgefertigte Frontscheibe zu bestellen. Denn diese Nachfertigungen lohnen sich für den Hersteller nur dann, wenn möglichst Viele eine nachgefertigte Felicia-Frontscheibe bestellen! Frank Heinze meinte (bei meinem letzten Besuch vor Monaten), dass die Form zur Scheibenherstellung i. d. CSSR noch existieren würde, aber es würde dennoch keine neue Serie mehr aufgelegt. Weil zu wenig Personen so eine Scheibe bestellt hätten.

Nun, Anfang Dezember 2020 die Ernüchterung: von A. Seidler erfuhr ich persönlich, dass diese Form zur Scheibenherstellung doch nicht mehr existiert. Aber; er hätte Jemanden an der Hand, welcher sich doch damit beschäftigt. Aber dieser Spaß würde viel teurer werden als die ursprünglich von mir bestellte Version, welche ich (wäre es dazu gekommen) aus der Tschechei (über Frank Heinze) bekommen hätte. **Also; an Alle, welche auf lange Sicht nicht ewig mit einer 60 Jahre alten Frontscheibe herumfahren wollen: bestellt eine Nachgefertigte bei Andreas Seidler!!!** Für jede Scheibe muss Andreas ca. 600,- EUR vorschießen. Und die neuaufgelegte Serie auf dt. Boden lohnt sich nur dann, wenn möglichst viele Felicia-Besitzer so eine Scheibe bestellen. Eine Bestellung bei Andreas ist schon mal aktenkundig!

Von allen Skoda-Oldtimern hat (nach meinem Geschmack) nun mal die Felicia von Ender der 50er, bzw. Anfang der 60er Jahre die zeitlos schönste Form. Und solange es möglich ist, da werdet ihr mir sicher zustimmen, sollte dieses Auto auch in Zukunft nicht nur im Museum bewundert werden dürfen! Mitte der 80er war ich mit meiner damaligen Felicia auch einmal in Tabor (damals CSSR), (später da noch einmal mit Familie per Felicia + Queck-Junior dort am See) zu einem Felicia-Treffen.



Dort sah ich z. Bsp. Einen PKW-Anhänger, welcher aus zwei Felicia-Hecks (ohne Heckflossen) gefertigt war = Anregung für Bastler, welche sowas noch aufreiben können, wo der vordere Teil hoffnungslos verloren ist (?)

Des Weiteren sah ich Tschechen, bei welchen die Seitenscheiben elektrisch hoch und runter gingen. Ist unter Euch ein Bastler, welcher sowas auch bei mir zuwege bringen könnte?? Wenn ja, bitte melden; ist mir schon ´n paar hundert Euro wert!

Auch habe ich Fotos von diesem Treffen in Tabor wo einige Tschechen in zwei Mannschaften tolle Gemeinschaftsspiele veranstalteten:

Drei Reifen inkl. Felgen gleichzeitig über je zwei parallel laufende Slalom-Parcours kullern, wenn alle zwei Mannschaften durch sind (Staffellauf) kommt die nächste Disziplin dran; jeweils drei Menschen gleichzeitig auf zwei langen Brettern angeschnallt, ebenfalls über die zwei nebeneinander liegenden Slalomstrecken von Start bis Ziel und zurück.

Dritte Disziplin war; beide Mannschaften per Staffellauf die Slalomstrecke bewältigen indem die Teilnehmer Holzklötzer unter den Füßen hatten, diese mit Stricken per Hand nach oben ziehen, sodass die Klötze bei jedem Schritt mit nach oben gezogen wurden. Frage: wäre dies denn nicht mal ein Gaudi bei zukünftigen Skoda-Treffen??!

Des Weiteren suche ich Jemanden, der mein jetziges Hardtop restaurieren kann. Andreas meinte Anfang Dezember 2020 dass dies schwierig sei, wegen der Dachlackierung. Aber die schwarze äußere Farbe auf meinem, 2014 mitbekommenen Hardtop, können wir so lassen wie es ist, d. h.; keine Beschädigungen! Mein Hardtop müsste „nur“ etwas stabilisiert werden (mit weiteren Glasfaserschichten?), sowie die vorhandene Heckscheibe eingebaut werden. Die hinteren seitlich ausstellbaren Fensterchen sind in Ordnung. Damals i. d. 80ern sah man bei meiner ersten Felicia nach dem Winter auch so blöde Scheuerstellen auf dem Lack vor der Kofferklappe. Damit dies in Zukunft (bei eventuell gelungener Hardtop-Restaurierung) nicht passiert, werde ich zukünftig zwischen Hardtop-Gummi und Fahrzeuglack eine dünne Schicht Filz dazwischen legen! **Überhaupt; Cabrio fahren mit diesem Oldtimer ist geil. Aber mit Hardtop fahren nicht minder, denn die Helligkeit im Fahrzeug ist phantastisch!**

Eines der folgenden Fotos ist auch eines v. Mitte der 80er. Keine Stoßstangen deshalb, weil zu der Zeit die Teile in einer Verchromerei waren. Zurückbekommen hatte ich die Teile voller Blasen, das Verchromen lief also völlig schief, ebenso eine Fahrzeuglackierung, bei welcher nach kurzer Zeit an linker Tür großflächig die Farbe abfiel, weil eine dicke Spachtelschicht im Ganzen, u. nicht in dünnen Schichten aufgetragen wurde.

Ihr seht also; so schön dieser Fz.-Typ auch ist; ich hatte bisher viel Pech damit. Auch bei meiner jetzigen Felicia weiß ich selbstverständlich dass dieses Hobby eine „ewige“ Baustelle bleiben wird, aber bitte, lieber Schutzengel, nicht mehr mit so vielen Rückschlägen, denn ein professioneller Bastler, wie z. Bsp. A. Seidler, G. Geithner oder andere Größen von denen man (betrifft andere Oldtimertypen) so in den Zeitungen lesen kann, bin ich leider nicht. Ich habe früher leider nicht gelernt, wie man Maschinen ganz macht, sondern das Gegenteil; hätte mal lieber Kfz-Schlosser lernen sollen, anstatt Baumaschinist (oder Schriftsteller, wie ich nun nach diesem Artikel feststelle, hi hi).



Ulrich Bollmann, Januar 2021

Anmeldung zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Magdeburg (Sachsen-Anhalt) vom 3. September bis 6. September 2021

Anmeldung bitte bis 30.04.2021 - vorzugsweise per E-Mail:

Skoda-Oldtimer IG Deutschland, Frank Lohmeier, Bahnhofstr. 47, 03058 Neuhausen/Spree
Tel.: +49(0)172 8104443 E-Mail: info@skoda-oldtimer.de

Die Übernachtung ist direkt beim Hotel unter dem Kennwort: Skoda Treffen zu buchen (80,00 € je Doppelbettzimmer). **Die Zimmer müssen spätestens bis 30.05.2021 gebucht sein.**

Übernachtung im Hotel: ja nein
Übernachtung mit Wohnwagen /- mobil: ja nein

Hoteldaten: Hotel Bördehof GbR
Magdeburger Str. 42, 039179 Magdeburg-Barleben, OT Ebendorf
E-Mail: info@boerdehof.de Internet: www.boerdehof.de Telefon: +49 (0)39203/51510

Fahrer	Vor- und Nachname:	Telefon / Handy:
	Anschrift:	E-Mail:
Beifahrer	Vor- und Nachname:	Telefon / Handy:
	Anschrift:	E-Mail:
Automarke:		Typ: Baujahr:
Kennzeichen:		TÜV bis:
Entfernung vom Heimatort bis zum Veranstaltungsort: _____ km		Ich komme mit Trailer <input type="checkbox"/>
Datum des Anreisetages: _____		Datum des Abreisetages: _____

Die Nenngebühr für Clubmitglieder beträgt 25 € pro Person / für Nichtmitglieder 40 € pro Person. Die Nenngebühr wird bei der Nennung fällig und ist auf das Konto der Škoda Oldtimer-IG Deutschland e.V. zu überweisen: IBAN: DE46 5486 2500 0007 3038 82, BIC: GENODE 61 SUW der VR Bank Südpfalz e.G.

Speisenauswahl

Samstag, 4. September 2021 (13,00 €/ Person)

- Schnitzel mit Kaisergemüse und Salzkartoffeln
- Hähnchenfilets in Weinrahmsauce, Kartoffeln und Salat
- Fischschnitte mit Salzkartoffeln und Salatbeilage

Sonntag, 5. September 2021

- Putengeschnetzeltes in Waldpilzrahm und Kräuterspätzle
- Schweineschnitzel „Wiener Art“ mit Gemüse und Kartoffeln
- Hähnchenbrust „Caprese“ mit Basilikumrahmnudeln
- Spaghetti Aioli mit geschmolzenen Tomaten und Rucola

Bitte Folgeseite beachten

Teilnahmebedingungen:

Teilnahmeberechtigt sind alle Škoda Oldtimer IG-Mitglieder und Halter von Škoda-Fahrzeugen. Die Fahrzeuge müssen polizeilich zum Verkehr zugelassen sein und über gültigen TÜV verfügen. Der Fahrer muss im Besitz der behördlich vorgeschriebenen Fahrdokumente sein. Die Teilnehmer richten sich nach den Vorschlägen der Veranstalter. Die Teilnehmer nehmen auf eigene Verantwortung an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinigen zivil- und strafrechtlichen Folgen für alle von ihnen oder von ihren Fahrzeugen verursachten Schäden. Die Teilnehmer verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes rechtliche Vorgehen gegen den Veranstalter.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Information zu Nennungen bei Vereinstreffen

Viele haben es bereits mitbekommen, dass wir jedem, der sich zu einem unserer Treffen anmeldet, eine Bestätigungsmail zukommen lassen.

Dieses birgt für euch und für uns die Sicherheit, Niemanden vergessen zu haben.

Also, wer keine Bestätigung für seine Anmeldung erhalten hat, der möge sich bitte unbedingt bei uns melden!

Euer Vorstand

Vorläufiges Programm zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Magdeburg vom 3. bis 6. September 2021

Freitag, 3. September

Eintreffen der Teilnehmer im Hotel Bördehof:

- Magdeburger Str. 42, 39179 Barleben/ OT Ebendorf Tel. 039203/51510 info@boerdehof.de
- Doppelzimmer mit Frühstück (80,00€), es sind unter den Kennwort **Skoda Treffen** Zimmer vorreserviert. Der Buchungsschluss ist der 31. Mai 2021.
- Auf dem Gelände stehen zahlreiche Parkplätze im Außenbereich und in der Tiefgarage zur Verfügung. Trailer können auf dem hoteleigenen Busparkplatz abgestellt werden. Das Parken ist bereits im Übernachtungspreis enthalten.
- Für das Parken von Wohnwagen/Mobil fallen 15€ /Tag an, Frühstück kann für Wohnmobilst Gäste für 9,00€/Person eingenommen werden.

16:00 Uhr: Wer möchte kann einen Ausflug zum Schiffshebewerk und der Trogbrücke Rothensee unternehmen oder im Hotel Kaffeetrinken.

19:00 Uhr: Gemeinsames Abendessen im Hotel (warmes & kaltes Büffet)

- 19,00 € pro Person, vor dem Abendessen zu bezahlen
- für die Getränke werden 25,00 € Getränkgutscheine verkauft (Guthaben wird zurückgerechnet)

Samstag, 4. September

- **ab 7:00 Uhr:** Frühstück
- **9:00 Uhr:** Abfahrt nach Tangermünde
- **10:30 Uhr:** 1,5 h Stadtführung (Treffpunkt Hafensparkplatz, 6,00 € /Person)
- **12:30 Uhr:** Mittagessen auf dem Fahrgastschiff Großer Kurfürst (das Schiff bleibt am Kai liegen)
 - Schnitzel mit Kaisergemüse und Salzkartoffeln
 - Hähnchenfilets in Weinrahmsauce, Kartoffeln und Salat
 - Fischschnitte mit Salzkartoffeln und Salatbeilage
- **14:00 Uhr:** Abfahrt nach Stendal zur Nordwall Garage
- **15:30 Uhr:** Rückfahrt zum Hotel
- **19:00 Uhr:** Mittgliederversammlung und anschließend gemeinsames Abendessen mit Buffet

Sonntag, 5. September

- **ab 7:00 Uhr:** Frühstück
- **9:00 Uhr:** Abfahrt zur Motorsportarena Oschersleben
- **10:00 Uhr:** Eintreffen am Hotel der Motorsportarena
- **10:00 - 10:30 Uhr:** Begrüßung / Einweisung durch Veranstalter (Unterzeichnung Haftungsverzicht)
- **10:30 - 11:00 Uhr:** Vortrag „Arena und Sicherheit im Motorsport“
- **11:00 - 12:00 Uhr:** Führung mit „Blick hinter die Kulissen“
- **12:00 - 13:30 Uhr:** Mittagessen im Hotel Motorsportarena Oschersleben
 - Putengeschnetzeltes in Waldpilzrahm und Kräuterspätzle
 - Schweineschnitzel „Wiener Art“ mit Gemüse und Kartoffeln
 - Hähnchenbrust „Caprese“ mit Basilikumrahmnudeln
 - Spaghetti Aioli mit geschmolzenen Tomaten und Rucola
- **13:30 - 16:00:** Uhr fahraktiver Teil auf der Kartbahn, Gleichmäßigkeitsfahren
- **16:00 Uhr:** Pokal und Urkundenvergabe anschließend Verabschiedung der Teilnehmer
- **16:30 Uhr:** Rückfahrt zum Hotel
- **19:00 Uhr:** Abendessen im Hotel

Ende der Veranstaltung und erste Verabschiedungen**Montag, 6. September**

- **ab 7:00 Uhr:** Frühstück
- **9:00 Uhr:** Abfahrt nach Pömmelte Ringheiligtum
- **11:30 Uhr:** Mittagessen Alte Fähre und individuelle Heimreise

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, das 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**

Frank Lohmeier
Bahnhofstraße 47
03058 Neuhausen/Spree
OT Neuhausen

E-Mail: info@skoda-oldtimer.de

<https://www.skoda-oldtimer.de>

Vereinsvorsitzender

Alexander Bugala
Lindenstraße 17 B
85716 Unterschleißheim

Kassenwart

Elmar Schorpp
Theresienstr. 9
76744 Wörth

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



Zeichnung von Hannah Fey, 6 Jahre aus Frechen (bei Köln)

*Liebe Mitglieder,
wir wünschen Euch mit Euren Familien und Freunden
ein wunderschönes Osterfest.*

Frank, Alexander und Iris

