

ŠKODA *KURIER*

ZEITSCHRIFT FÜR FREUNDE
KLASSISCHER ŠKODA AUTOMOBILE

01/2018



TREKKA auf Basis des OCTAVIA COMBI-Fahrgestells
in Neuseeland zwischen 1966 und 1972 gefertigt



Rudi Maas
Hauptstraße 91
61267 Neu-Anspach
Tel.: 06081 7275
Fax: 06081 944594
sr.maas@t-online.de
Vorsitzender
Redaktion Skoda Kurier



Iris Strauß
Robert-Uhrig-Straße 25
10315 Berlin
Tel.: 030 5222160
iris.strauss@gmx.de
Mobil 0176 628 69 721
2. Vorsitzende



Elmar Schorpp
Theresienstraße 9
76744 Wörth Maximiliansau
Tel.: 07271-971585
elmar_schorpp@web.de
Kassierer



Peter Sudeck
Beienroder Str. 13
38165 Lehre
Tel.: 05308-3517
sudeck13@t-online.de
Protokollführer
Referat Öffentlichkeitsarbeit



Dr. Miroslav Holub
Narzissenweg 6
76297 Stutensee
Tel.: 07244-91316
Mirekholub@t-online.de
Kassenprüfer



Günter Eichler
Breslauer Straße 16
69168 Wiesloch
Tel.: 06222-53970
Kassenprüfer



Hendrik Pöttrich
Alte Thalheimerstr.66
09235 Burkhardsdorf
Tel.: 03721-273732
Henne1976@yahoo.de
Teilefragen für Skoda
Heckmotormodelle



Jens Herkommer
Dorfstraße 82
08340 Schwarzenberg
Tel.: 03774 25066
Technische Beratung für
historischen Motorsport
Kontakte Museum Mlada Boleslav
www.herkommer-kfztechnik.com
service@herkommer-kfztechnik.com



Volkhard Ullrich
Im Plöck 64a
69117 Heidelberg
Tel.: 06221-23287
volkhard_ullrich@web.de
Škoda Kurier
Redaktionsassistentz



Steffen Strauß
10315 Berlin
spartak440@hotmail.de
Tel.: 049 176 612 66 937
Referat Technik
Octavia Felicia



Dr. Georg W. Pollak
Hadlaubstraße 64a
CH 8006 Zürich
Tel.: 0041763363364
pollak@bluewin.ch
Betreuung der Webseite
www.Skoda Oldtimerclub.de

Bert Steinhardt
Bahnhofstr. 7
04618 Ziegelheim
Tel.: 034494-87211
Technikreferat MB 1000
skoda-oldtimer@web.de

Inhaltsangabe zum Škoda -Kurier 01/2018

Seite;	Inhaltsangabe;
1	Titelbild Autor: Skoda Auto Media TREKKA auf Basis des OCTAVIA COMBI-Fahrgestells in Neuseeland zwischen 1966 und 1972 gefertigt
2	Adressen vom erweiterten Vorstand der Škoda IG mit Fotos
3	Inhaltsangabe Škoda Kurier 1/2018
4	Mitgliedsantrag
5	Škoda Oldtimer IG für ihre Mitglieder immer da
6 – 10	Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer
10	Anzeige von Klaus Weber, dem Drucker des Škoda Kuriers
11	SEPA – Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen
16 – 25	Škoda Favorit - Die Zukunft hätte „730“ heißen können - 26 Aus dem Zeit Magazin „Standorte der Deutschlandzentralen Ausländischer Autofirmen“
27 – 34	ŠKODA. Automobile Vielfalt seit über 100 Jahren, das Motto auf der 30.Techno Classica in Essen
35	Information zu unseren Vereinsaktivitäten in 2018
37 - 38	Programm zum Frühjahrstreffen in Apolda
60	Blick auf den Škoda Stand der 30.Techno Classica in Halle 7

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

An die

Škoda -Oldtimer IG Deutschland e.V.

Rudi Maas, Hauptstr. 91

61267 Neu-Anspach Tel.: 06081-7275/Fax: -944594

Ort..... den.....2018

MITGLIEDSANTRAG

Bitte deutlich schreiben!

Name, Vorname:.....

Straße:.....

PLZ

Wohnort:.....

Telefon privat:.....Fax:.....

Tel. Geschäft:.....email:.....

Geburtstag:.....Beruf:.....

Fahrzeugdaten des Mitgliedsfahrzeugs/ Fahrzeuge, Fabrikat, Modell, Baujahr, TÜV/zugelassen:

.....

Ein Foto des Fahrzeugs füge ich bei: ja.....nein..... (für unser Archiv)

Ich bin bereit, im Club aktive Arbeit zu übernehmen: ja.....nein.....

Der Mitgliedsbeitrag von EURO 35.-/Jahr

liegt als Scheck bei ja oder

wird überwiesenja, auf das Konto der,

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

Konto Nr. ;IBAN DE 46548625000007303882, BIC GENODE 61 SUW,

VR Bank Südpfalz eG

Zutreffendes bitte ankreuzen.

Datum:.....Unterschrift:.....

Diesen Mitgliedsantrag bitte in einen frankierten Umschlag stecken und an die IG Adresse (siehe oben) senden. Vielen Dank !

Škoda - OLDTIMER IG für ihre Mitglieder immer da !

Der bundesweit erste Club 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 der Clubzeitung 4 mal im Jahr mit Anzeigendienst (für Mitglieder kostenlos)**

Der Jahresmitgliedsbeitrag liegt bei Euro 35.-. Eine Aufnahmegebühr wird nicht erhoben.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an :

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

Vorstand:

Rudi Maas

Hauptstr. 91

61267 Neu-Anspach

Kassenwart:

Elmar Schorpp

Theresienstr. 9

76744 Wörth-Maximiliansau

Tel.: 06081-7275 Fax. – 944594

Email: SR.Maas@t-online.de

Tel.: 07271-971585

elmar_schorpp@web.de

Bankverbindung :

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



VR Bank Südpfalz eG.

IBAN DE 46548625000007303882, BIC GENODE 61 SUW,

Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer Fahrzeuge

Angebot Teile	Adressenangabe:
Spiegel Chromteile Gummiteile Bremsenschläuche für Octavia und Felicia	Bert Steinhard Bahnhofstr. 7 04618 Ziegelheim Tel.:034494-87211 Fax 034494 70313 Mail: skoda-oldtimer@web.de
Gebrauchte Ersatzteile und Neuteile aus dem Bestand des Škoda Oldtimerclubs im für Octavia Felicia	Fred Michaelis Saibelwee 2 L-5335 Montfort Luxemburg Tel. 00352 358887
Škoda Oldtimer Ersatzteile aus Tschechien	Miroslav Ledr Bulharská 445 51754 Vamberk Tel. 00422 0042 602 467 222 Mail Veteranfelicia@quick.cz
Škoda Oldtimer Ersatzteile für Heckmodelle Felicia Octavia	Frank Heinze Am Kietzer Feld 6 D-12557 Berlin Mail: info@skopart.de Tel.: +49/(0)30/50590737 Mobil: +49/(0) 177 6559364 Mehr Infos: http://www.skopart.de/
Oldtimer Teilehandel für Skoda, Trabant, Jawa, Simson, MZ Ersatzteile, Werkzeug Literatur	Walter Graupe Hauptstraße 67 08412 Werdau OT Steinpleis Tel. 03761 73996 Mail: Oldtimerteile@werdau.net
Ersatzteile für Fahrzeuge der 50er und 60er Jahre Originalersatzteile für Škoda Octavia und Felicia.	Ersatzteildienst J. Rath Fachhandel für Škoda Ersatzteile ab 1945 Heidelandstraße 29 12589 Berlin Telefon:030/6489669 Montag-Freitag 8°-18°Uhr E-mail : post@skodateile.de Website: http://www.skodateile.de Website: http://www.skodateile-berlin.de
Reparatur von mechanischen Autouhren aller Art	Frank Döbel Bartholomäusstraße 41 68307 Mannheim E-Mailadresse: funnyuhr@ozonline.de
Stossdämpfer und Federbein Nachbau für Oldtimer	Oliver Kahl Hauptstraße 18b 58300 Wetter / Ruhr Tel. 02335 975697 e-mail: info@okshox.de
Reparatur von Lichtmaschinen, Anlassern Zündverteilern vormals Manfred Fiedeldei Oldtimer-Elektrik	Alexander Schallenberg Hemker Straße 74 49565 Bramsche Tel. +49 (0) 176 233 433 23 Fax. +49 (0) 5461 880 656 www.AlexandersOldtimerElektrik.com Alex.Schallenberg@gmx.de
Baudenzüge Biegsame Wellen Bremszüge Kupplungszüge	TAFLEXA Biegsame Wellen GmbH Industriestraße 85-95 D 04229 Leipzig Tel. 0049 (0) 341 567 4210 e- mail: taflexa@t-online.de www.taflexa.de

Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer Fahrzeuge

Angebot Teile	Adressenangabe:
Reparatur von Lichtmaschinen, Anlassern Zündverteilern	Wilhelm Jahn Böllinger Str. 23 74078 Heilbronn Tel. 07131 4311 www.wjahn.de info@wjahn.de
Reparatur von Schlössern und Nachfertigung von Schlüsseln oder Schlössern	Schlüsselprof LUKE Postbus 11 81 NL 7500 Enschede Tel 0031 742 772611 www.schluesselprof.de
Technische Beratung für historischen Motorsport Reparaturwerkstatt für Škoda Oldtimer ab Baujahr 1945 und für Motoren und Getriebe	Jens Herkommer 08340 Schwarzenberg/OT Crandorf, Crandorfer Str. 49 Tel.: 03774 25066, Fax.: 03774 25082 service@herkommer-kfztechnik.com www.herkommer-kfztechnik.com
Reparaturwerkstatt für Oldtimer	Technische Restaurationen W. Zinke GmbH 08297 Zwönitz; Färberweg 11 Tel.: 037754/71790 Fax.: 037754 717920
Restauration von Innenausstattungen und Fertigung von Cabrio Verdeck Persenning usw.	Veteran-Calounictvi Miroslav a Marie Rekovi Oldrichov 23, 397 01 Pisek tel.: +420-382-272 222 mobil: +420-602-434 614 e-mail: info@veteran-calounictvi.cz
- Škoda- Kühlerfigur - Kühlerverschraubung - Laurin & Klement Kühler-Schriftemblem vernickelt, für alle Typen 110 bis 960 aus Nachfertigung in begrenzter Auflage in handwerklicher Ausführung lieferbar siehe Bild rechts in Originalgröße und auch als Briefbeschwerer lieferbar	Helmut Reinecke Am Acker 9 56244 Freilingen Tel. & Fax 02666 / 1477 Mobil 0172 2622300  
Andreas Seidler KFZ-Technik Seidler Oberbeckenstrasse 7a 08352 Raschau Markersbach www.skoda-veteranentechnik.de	Fax: 0049 3774 821167 Mobil: 0049 171 4670413 Tel. 0049 3774 1764015 Mail: skoda-veteranentechnik@t-online.de
Herstellung HARDI Scheiben	Hardi GmbH Co, Fabrik für elektrische Kraftstoffpumpen, Berliner Gelenkscheibenfabrik Bielefelder Straße 3 D- 10709 Berlin Tel. 0049 30 064 7330 Fax 0049 30 862 1147 Mail info@hardi.de WWW.hardi.de
Oldtimer Teile Handel Kühlerdeckel Scheinwerfer Beleuchtungsteile Zierleisten	Theo Kemme Neuenkirchener Str. 22 49509 Recke Tel.:05453 1398 Fax 05453 1420 Mobil 0171 221 7588 Mail: Kemme.Theo@googlemail.com
Spiegel Scheinwerfer	Stafford Vehicle SVC Components Ltd 53 Kepler, Lichtfield Road Industrial Estate Tamworth, Staffordshire, B79 7XE Phone +44 (0) 1827 67714 Email: info@s-v-c.co.uk WWW.s-v-c.co.uk

Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer Fahrzeuge

Angebot Teile	Adressenangabe:
RBK Industrie Brems- und Kupplungsbeläge in jeder Form einschließlich Sonderanfertigungen www.rbk-industrie.de Mail info@rbk-industrie.de	RBK Industrie Wellsee- Industriegebiet Borsigstr. 15a 24145 Kiel Tel. 0049 (0) 431 673 350 Fax: 0049 (0) 431 673 350
BAS International Gummiteile	BAS International 10-13 Liantarnam Park Est, Cwmbram S Wales NP44 3AX Phone: 0044(0) 1633 873664 Fax: 0044(0) 1633 875958 email: enq@bas-international.com WWW.bas-international.com
Gummiteile	Gummiteile aus Tschechien für Spartak, Octavia+Combi, Felicia, 1202 STW, 1000 MB, S 100/110, 110 R, TESNENIA Tel. 0042 0917 240 680 e-mail: tesnenia@gmail.com
BLAAK Radiatorenbedrijf V:O:F. Reparatur von Kühlern	BLAAK Radiatorenbedrijf V:O:F: Blaaksedijk Oost 21b 3274 LA Heinenoord, Nederland Tel. +31(0) 186 601 732 Fax: +31(0) 186 603 044 Mobil +31(0) 653 168 891 Mail: info@blaak.com WWW.blaak.com
Reifenzierringe Edelstahl-Felgenzierringe 12 – 16 Zoll.	RAVUS Reifenzierringe Boomkamp 2 48599 Gronau-Epe in Deutschland E-mail : info@ravus.de Website: www.ravus.de Tel.: 0049 (0) 2565 401202 Fax: 0049 (0) 2565 401203
Karsten Schiener Norm und Sonderteile aus Edelstahl	 <p> Karsten Schiener Metalbaumeister Telefon +49(0)231 217 41 67 Fax +49(0)231 217 41 68 E-Mail info@schienershop.de www.schiener-edelstahl.de </p>
Autotransport- Anhänger aus Aluminium Rad Sicherungsgute	FIT-ZEL A-4614 Marchtrenk Bärenstraße 2 Tel.: 0043 (o) 7243 534 46 FAX. 0043 (0) 7243 534 47 Mail: verkauf@fitzel.at www.fitzel.at
Isopro Q KfZ Isolierungen Thermo Akustik	Ralf-Reinhard Krecht D 41366 Schwalmtal Levy-Weg 12 Tel.: +49 (0) 2163 31657 FAX. +49 (0) 2163 8896 083 Mail: info@isoproq.de www.isoproq.de

Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer Fahrzeuge

Angebot Teile	Adressenangabe:
Verchromung	G+R G+R Chroming and Restoration Korenbloemstraat 35 5409 AX Odiliapeel (Uden) Netherlands Tel.: 0031 (0) 6 51657763 Fax.: 0031 (0) 6 22906241 Mail: info@verchromen.nl www.verchromen.nl
Verchromung	Verchromung TZO Leipzig GmbH Hornstr. 5 04249 Leipzig Tel. 0341-4844320 www.tzoleipzig.de
Bekleidung Lederbekleidung, Shirts, Hemden, Taschen, Schuhe	Grandprix Originals by Dakota Pforzheimer Str. 94 76275 Ettlingen Tel. 07243-3356-0 Fax. 07243-335611 E-Mail: info@dakota.de
Bekleidung Country Lifestyle Schloss Egginghausen	Country Lifestyle Schloss Egginghausen Schulstraße 40 59609 Anröchte-Mellrich Tel. 02947 9705- 0 info@country-lifestyle.de
Škoda Oldtimer Ersatzteile für Octavia Felicia	Fa PRAGOS auto s.r.o Na Strži 35 14000 Praha 4 - Pankrác Česká republika pragos@pragos.cz www.pragos.cz Tel/Fax: (+420) 241 045 350
Präzisionswerkzeuge Schleif- und Polier System für Aluminium –Messing-Kupfer- Edelstahl	A. Steindl Böhmerstr. 61 D 45144 Essen Tel. 0049 (o) 201 7502806 www.a-steindl.de ast2003@gmx.de
Auto Radios 6 / 12 V inkl. Blenden und Bedienungsköpfen alle Fabrikate Verkauf und Reparatur	Classic Auto Radio Station Grandauerstraße 10-12 80997 München Tel 089 89712046 Fax 089 8971163 www.oldimerradio.de
Herstellung von Sonderbauteilen Scharnieren, Beschläge usw. für die Fahrzeugindustrie als Nachfertigung in 3D Lasertechnik in beliebigen Metallen	Joachim Zettler Managing Director EADS APWorks GmbH Willy Messerschmitt Str. 1 85521 Ottobrunn – Germany Telephone: +49 (0) 89 607 28237 Fax: +49 (0) 89 607 28239 e-mail: Joachim.Zettler@apworks.de e mail: Joachim.Zettler@apworks.eads.com
Herstellung von Blechteilen für Felicia und Octavia und Restaurierungen	Jaroslav Beneš Smržovice 31 345 06 Kdyně Tel.: 0042 602 416 156 0042 724 056 939 e-mail: autolaky@autobenes.cz

Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer Fahrzeuge

Angebot Teile	Adressenangabe:
Reparaturwerkstatt für Škoda Oldtimer	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>TECHNISCHE SCHWERPUNKTE</p> <ul style="list-style-type: none"> eigene Karosserie & Lackierung Rostschutz Motor Vergaser Fahrwerk Strahlarbeiten Sattlerarbeiten </div> <div style="width: 50%; text-align: right;">  <p>Classic-welz.de Fachbetrieb für historische Fahrzeuge Autohaus Welz GmbH Kulmstraße 30 07318 Saalfeld Tel 03671 55 33 30 Fax 03671 55 33 55 info@classic-welz.de www.classic-welz.de</p> </div> </div>
Reparaturwerkstatt Autoradio	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 40%; text-align: center;">  </div> <div style="width: 30%; text-align: center;"> <p><u>Reparatur</u> <u>Restauration</u> <u>Aufarbeitung</u></p> </div> <div style="width: 25%; text-align: right;"> <p>Brebacher Landstraße 15 66121 Saarbrücken Tel: 0681/686800 Web: www.sc-kempf.de E-Mail: service@sc-kempf.de</p> </div> </div>
Rekonstruktion von Textilgeweben für Stoffbezüge von Oldtimern	<p>Andrea Löffler Textildesign & Rekonstruktion von Geweben Carl-Spengler-Straße 1 08451 Crimmitschau Tel 03762 7059777 Ermittlung von Design und Konstruktion des Gewebes der Garne und Farben nach originaler Stoffvorlage. Herstellung des Stoffes nach Befund auch in kleinsten Mengen www.textildesign-loeffler.de</p>
Hersteller von Skoda-Zubehör für Citigo, Fabia, Rapid, Superb, Yeti, Karoq und Kodiaq	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 55%;"> <p>Milotec Auto-Extras GmbH Nordenstadter Str. 18 65207 Wiesbaden-Igstadt Tel.: +49-(0)611-53292-0 Fax: +49-(0)611-53292-29 E-mail: info@milotec.de www.milotec.de</p> </div> <div style="width: 40%; text-align: center;">  </div> </div>

Anzeige:

CopyThek

Klaus Weber, dem Drucker des Škoda Kuriers

Wir scannen und drucken aus



von klein bis soo... groß

COPYTHEK
 KLAUS WEBER
 Gültsteiner Str.9/1
 71083 Herrenberg
 Tel. 07032/9420-0
 Fax 07032/942025
 copythek-weber@web.de

ŠKODA Oldtimer IG Deutschland



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

Škoda Oldtimer IG Deutschland für
klassische Automobile e. V.
c/o Rudi Maas
Hauptstraße 91
61267 Neu-Anspach
Tel.: 06081-7275
www.skoda-oldtimerclub.de

Kassenwart
Elmar Schorpp
Theresienstr. 9
76744 Wörth
Tel.: 07271-971585
Email: elmar_schorpp@web.de

SEPA – Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen

Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.
Hauptstraße 91, 61267 Neu-Anspach
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

Bankverbindung: VR-Bank Südpfalz eG (BLZ: 54862500) Konto-Nr.: 7303882
IBAN DE 46548625000007303882 BIC GENODE61SUW

Beitrag für SKODA Kurier 01/2018

Die Zukunft hätte „720“ heißen können

Im SKODA Kurier 04/2017 ist dargestellt worden, welche Bedeutung der Favorit für SKODA hat. Hier soll jetzt auf die Vorgeschichte eingegangen werden.

Als ich 1991 bei SKODA in Mlada Boleslav meine Arbeit aufgenommen habe, bin ich eigentlich sofort über zwei Auffälligkeiten gestolpert. Ich hatte mein Büro im „alten Werk“ und musste, um in die Fertigung in das „neue Werk“ zu kommen, jedesmal eine öffentliche Bahnlinie überqueren und habe dabei oft genug und lange genug vor der geschlossenen Bahnschranke warten müssen.

Und damit ist man dann sofort bei der Frage nach dem „warum“.

Bis 1964 lief die gesamte Fertigung in Mlada Boleslav in einem Werksgelände, das an drei Seiten von der Stadt begrenzt ist und an der vierten Seite, im Norden, von der Bahnlinie Nymburk - Turnov.

Dieses Werksgelände, in dem L&K mit einer kleinen Werkstatt 1895 angefangen hatte, war nun so weit gewachsen, dass es keinen Platz mehr für Erweiterungen bot.

Die Produktionskapazität in diesem „alten Werk“ betrug einige Dutzend Fahrzeuge am Tag, maximal vielleicht 120. Damit war man absolut an der Kapazitätsgrenze. Im europäischen Vergleich nicht mehr als ein Kleinserienhersteller.

Die einzige Möglichkeit zur Erweiterung bestand darin, auf die andere, nördliche Seite der Bahnlinie zu gehen. 1951 hatte man auf dieser Seite der Bahn bereits ein neues Presswerk bauen müssen für die Pressteile des 1200er bzw. des 440er, die ja nun Ganzstahlkarosserien hatten.

Es gab zwei Gründe für eine grundsätzliche Erweiterung: 1953 hatte es in der CSSR eine „Währungsreform“ gegeben. Die Folge war, dass die Bevölkerung zwar Geld hatte, aber es gab wenig, was man dafür hätte kaufen können. Die Kaufkraft sollte abgeschöpft werden.

Und: man brauchte ein Produkt, mit dem man durch Export in den Westen harte Devisen erwirtschaften konnte.

Es musste also etwas geschehen. Ende der 50er Jahre fiel deshalb die

Entscheidung, die Fertigungskapazität deutlich auszuweiten und das erforderte ein neu strukturiertes Werk und dafür war Platz auf der anderen Seite der Bahnlinie.

Und in diesem neuen Werk sollte dann ein neues Fahrzeug gefertigt werden: der MB 1000

Anfang 1960 begannen die Bauarbeiten für dieses neue Werk, geplant und ausgeführt nach den damals neuesten Erkenntnissen unter Berücksichtigung eines optimalen Fertigungsflusses.

Bild 4: Blick auf eine der Druckgusspressen, hier für das Motorgehäuse

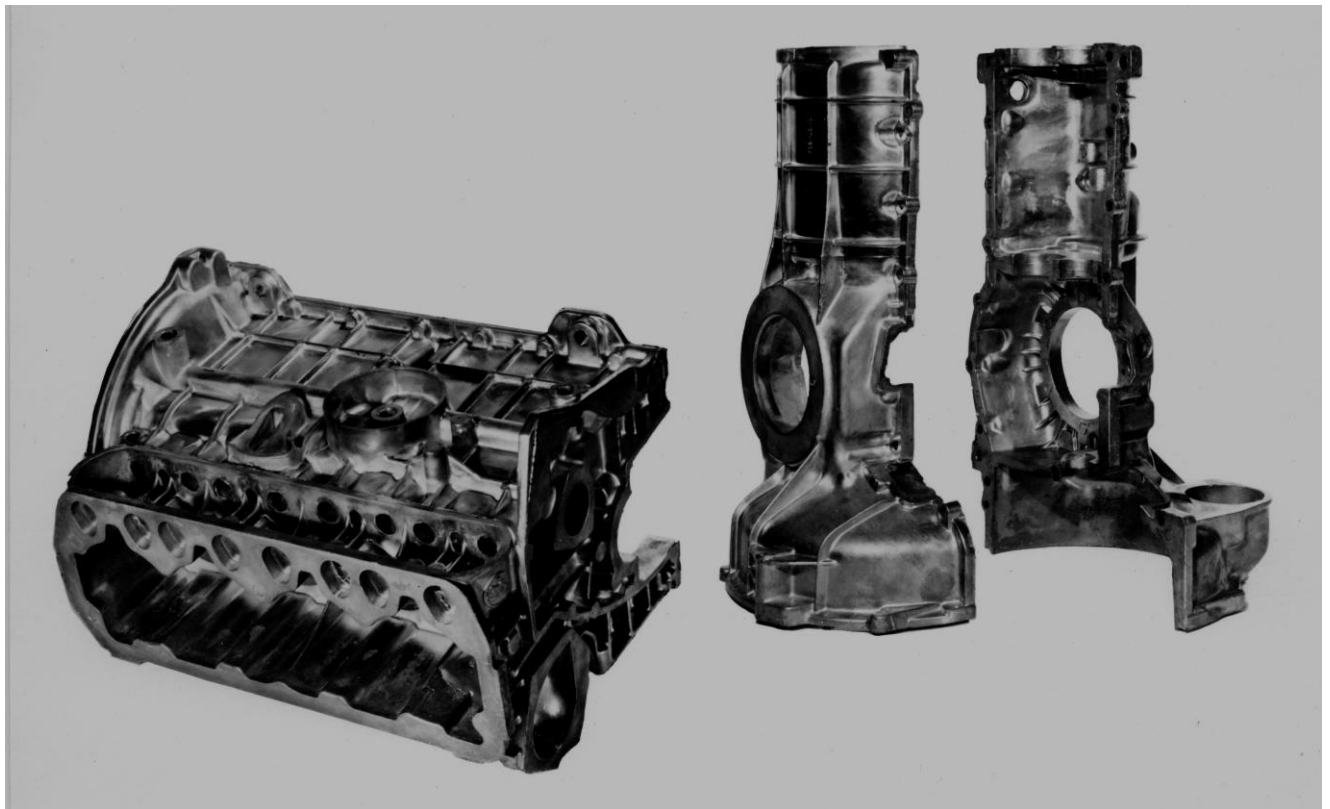


Bild 5: nach Polak - Patent gefertigte Aluminiumgehäuse

Am Ende stand ein Leichtgewicht auf den Rädern: Leergewicht des 1000 MB um 750 kg und damit lag man auf dem gleichen Niveau wie der Golf 1.

Moderne Fabrik, neues Auto und erstmals eine Tagesproduktion von 600 Autos am Tag.



Bild 6: 1000 MB



Bild 7: Aggregate Montage 1000 MB / S 100

Beim Erscheinen des 1000 MB 1964 befand man sich technisch als auch qualitativ mit diesem Fahrzeug in absolut guter europäischer Gesellschaft.

Ich zitiere aus einem Testbericht der Fachzeitschrift Auto, Motor und Sport 21/1964:

„Die ganze Aufmachung ist zeitgemäss, und die Verarbeitung macht einen sauberen und soliden Eindruck. Skoda hat sich an den westeuropäischen Einliter – Wagen orientiert und war sichtlich bemüht, im 1000 MB soviel wie diese und noch etwas mehr zu bieten. Die Bemühungen hatten Erfolg: Der neue Skoda fällt gegenüber der internationalen Konkurrenz nicht ab. Er ist nicht der temperamentvollste Tausender, aber einer der geräumigsten und komfortabelsten. Auch seine Erscheinung ist durchaus zeitgemäss: Das Auto wirkt auf der Strasse hübscher als auf den Bildern“.

So weit Auto, Motor und Sport.

Im Anlauf traten eine Reihe von kleinen Mängeln auf, Spötter interpretierten die Modellbezeichnung 1000 MB als „1000 kleine Schmerzen“ (1000 Maly Bolesti), aber die hätte man dem Wagen sicherlich verziehen, wenn sie zügig abgestellt worden wären.

1964/65 sah die Zukunft für SKODA gut aus.

Zehn Jahre später schreibt die gleiche Fachzeitschrift in ihrer Nummer 8/1974 über das Nachfolgemodell S 100:

**„Die Karosserieform des Skoda ist gründlich in die Jahre gekommen“
„moderne Züge sucht man bei der Skoda Limousine vergebens: Plumpse Karosserieform, altmodisches Armaturenbrett und liebloses Finish bestimmen das Bild.“**

**„Zu den Schwachpunkten zählt auch die Verarbeitungsqualität....“
„man könnte meinen, der Skoda käme aus einer anderen Welt...“**

Wie konnte man innerhalb von 10 Jahren so den Anschluss verlieren??

Es gab mehrere Ursachen.

Zunächst einmal die Korrosion. Man hatte noch keinerlei Erfahrungen, wie sich Leichtbau und Korrosionsschutz vertragen und musste erst mühsam lernen, dass bereits bei der Konstruktion eines Fahrzeuges bestimmte Massnahmen erforderlich sind.

Das ist übrigens durchaus auch eine Parallele zum Golf 1, der ja anfänglich auch grosse Korrosionsanfälligkeit aufwies, die man dann erst mit der Flutung von Hohlräumen durch Wachs in den Griff bekommen hat.

Das Problem bei Skoda war aber noch tiefgreifender.

Bei Anlauf des 1000 MB hatte man die Bleche von dem renomierten Stahlwerk VOEST Alpine in Österreich bezogen. Nun war im Rahmen der Industrialisierung der Slowakei und des Aufbaues der Schwerindustrie in Kosice (Kaschau, Ostslowakei) ein Stahlwerk aus dem Boden gestampft worden. 1965 wurde der erste Hochofen angeblasen und man hatte natürlich grosses Interesse daran, die Bleche aus dem eigenen Lande zu beziehen um die wertvollen Devisen einsparen zu können.

Die Details lassen sich heute nicht mehr feststellen. Tatsache ist jedoch, dass ab 1967 in steigendem Umfange Bleche aus Kosice verwendet wurden, ohne dass diese Bleche auf dem Qualitätsniveau der importierten Bleche gewesen wären.

Das Ergebnis war verheerend: teilweise extreme Korrosionsanfälligkeit.

Daher stammen dann auch Sprüche wie:

**„Böhmisch Mährischer Schnell Roster“ (BMSR) oder
„die rosten ja schon im Prospekt“**

1969 wurde der MB 1000 durch den S 100 ersetzt. Der neue Wagen kam mit einigen technischen Änderungen unter dem Blech daher (beispielsweise nun mit Zweikreisbremse und Scheibenbremse vorn), man „glättete“ die Karosserie des 1000 MB und versuchte, möglichst viele Teile zu übernehmen, so z.B. auch die Türen. Heute würden wir das vielleicht als eine „grosse Modellpflege“ bezeichnen. Optischer Fortschritt?? Ich weiss nicht, auf mich wirkt der S 100 mit seiner hohen Gürtellinie ein wenig plump und hat viel von der stylistischen Eleganz des MB 1000 verloren.

1968 waren die Warschauer Pakt Staaten in die CSSR einmarschiert, um den Prager Frühling zu ersticken.

Es trat die sog. Phase der Normalisierung ein, Normalisierung im Sinne der Besatzer. Alle Ansätze zur Liberalisierung und Öffnung wurden zurück gedreht.

Wer nicht offiziell die Besatzung guthiess, wurde aus dem Job entfernt. Frantisek Sajdl, Leiter der Fahrzeugentwicklung, Jaroslav Mansfeld, Leiter des Fahrzeugversuchs und viele andere Fachleute wurden gegen Parteisoldaten ausgetauscht, die politisch zuverlässig waren, vom Autobau aber wenig wenig Ahnung hatten.

Viele Tschechen zogen sich in die innere Emigration zurück.

Wen kümmerten denn jetzt noch in dieser resignativen Stimmungslage Dinge wie Verarbeitungsqualität oder Exportfähigkeit in den Westen?

Wenn ich Jahrzehnte zurück denke, war in meiner Wahrnehmung das Bild der Skodas bestimmt durch stark rostende Karosserien und Skodas, die

am Autobahnrand mit kochenden Kühlern standen. Ich denke, ähnliche Bilder haben das Image von Skoda überall im Westen geprägt.

In der 2. Hälfte der 60er Jahre hatte sich bereits abgezeichnet, dass die Zeit von Heckantrieb und Heckmotor zu Ende gehen würde.

Das wussten natürlich auch die Entwickler bei SKODA.

Deswegen war parallel neben 1000 MB und S 100 an einem vollständig neuen Fahrzeug mit moderner Konzeption gearbeitet worden.

Diesen sollte es in zwei Hubraumklassen geben: 1250 und 1500 ccm. Der Wagen sollte „Standardantrieb“ bekommen, d.h. Motor mit OHC Ventiltrieb vorn längs eingebaut und Antrieb der Hinterräder.

Diese Bauweise hatte auch den grossen Vorteil, dass die Anzahl der möglichen Karosserievarianten nicht so eingeschränkt ist wie beim Heckmotor.

Prototypen werden gebaut mit Karosserie Entwürfen verschiedener Designer, die Tschechen Brokes, Zacek und Krejcir dürfen sich versuchen. Die schönste Arbeit liefert aber Giugiaro ab, der 1967 sein Atelier „Ital Design“ gegründet hat.

Giugiaro erhält den Auftrag, das Styling sowohl für die viertürige Limousine als auch für einen Kombi und ein Coupe zu entwickeln.

Im August 1969 stand das erste Funktionsmuster auf dem Fabrikhof.

Die von ihm entworfenen Prototypen bestechen noch heute, fast 50 Jahre nach ihrer Vorstellung durch ihre Ausgewogenheit und Eleganz.



Bild 8: Typ 720



Bild 9: Typ 720 als Kombi

All diese Prototypen laufen unter dem Code „720“ und werden bis zur Serienreife erprobt.

Anvisiert ist ein Serieneinsatz in 1973 und nach 2 Jahren soll die Produktion auf 120.000 Fahrzeuge ansteigen.

Nun waren aber alle im Prager Frühling aufgekeimten Hoffnungen unter den Ketten der sowjetischen Panzer im August 1968 zermalmt worden. Die Entscheidung über den Serieneinsatz soll nun in dieser ganz schwierigen Zeit der oben beschriebenen „Normalisierung“ getroffen werden!?

Wer soll sich denn jetzt exponieren und gegen die Politkader etwas durchsetzen?!

Entscheidender ist aber noch etwas anderes. Es stellt sich heraus, dass der tschechische Staat mit seiner zentral gesteuerten Wirtschaft die notwendigen Investitionen überhaupt nicht aufbringen kann.

Dabei ging es nicht nur um das Automobilwerk in Mlada Boleslav, sondern vor allem auch um die Zulieferbetriebe, die ja auch alle verstaatlicht worden waren. Auch die hätten modernisiert und mit hohen Investitionen auf neue Produkte umgestellt werden müssen.

Einfach das ganze Projekt abwürgen konnten die zuständigen Ministerien in Prag nicht, dabei hätten sie ja ihr Gesicht verloren.

Nun wurde entschieden, dass dieses Auto an die BAZ (Bratislavsky Automobilovy Zavody, Automobilwerke Bratislava) übergeben werden sollte.

Dabei bestand BAZ lediglich aus ein paar Büros und Werkstätten in Bratislava. Es hätten vielleicht ein paar Autos repariert werden können, aber eine Fabrik, in der der Wagen hätte gebaut werden können, gab es noch gar nicht. Der erste Spatenstich für den Bau der Fabrik fand erst am 3. April 1974 statt. Es wurden hier zwar noch für einige Prototypen die Karosserien gefertigt, das Projekt „720“ verschwand dann aber im Nirwana der sozialistischen Planwirtschaft.

Die Automobilwerke Bratislava (BAZ) wurden wirklich gebaut, blieben aber bis zur Wende eine fast vollständig leere Hülle. Erst nach der Übernahme durch VW 1993 wurden hier serienmässig Autos gebaut. So ein Unsinn konnte nur in einer Wirtschaftsordnung erfolgen, wo verblendete Politiker und nicht die Techniker das letzte Wort hatten. Das Ganze war also nur ein Schachzug um Zeit zu gewinnen und das Gesicht nicht zu verlieren, eine reine Luftnummer.

Es kursierten Gerüchte, die Sowjets hätten Druck ausgeübt, die ein solches Projekt nicht wollten. Dies hat sich allerdings später als falsch herausgestellt.

Was blieb vom „720er“ Projekt übrig?

Zunächst einmal eine Reihe von Motoren, die dann im Motorsport, beispielsweise im 200 RS, eingesetzt wurden.

Dann aber auch wertvolle Erfahrungen der Entwickler, die aus der Zusammenarbeit mit Giugiaro resultierten.

Also war das Projekt doch nicht ganz umsonst gewesen.

Aber was konnte denn Skoda nun seinen Kunden anbieten?

Wenn man die Investitionen für ein neues Auto nicht allein stemmen konnte, wie wäre es denn mit der Idee, sich diese Kosten zu teilen? Mit wem? Die Lösung lag auf der Hand. Die Automobilfertigung in der DDR war in einer ganz ähnlichen Situation.

Also: Warum nicht Kontakt mit den Genossen in der DDR aufnehmen und etwas Gemeinsames machen?

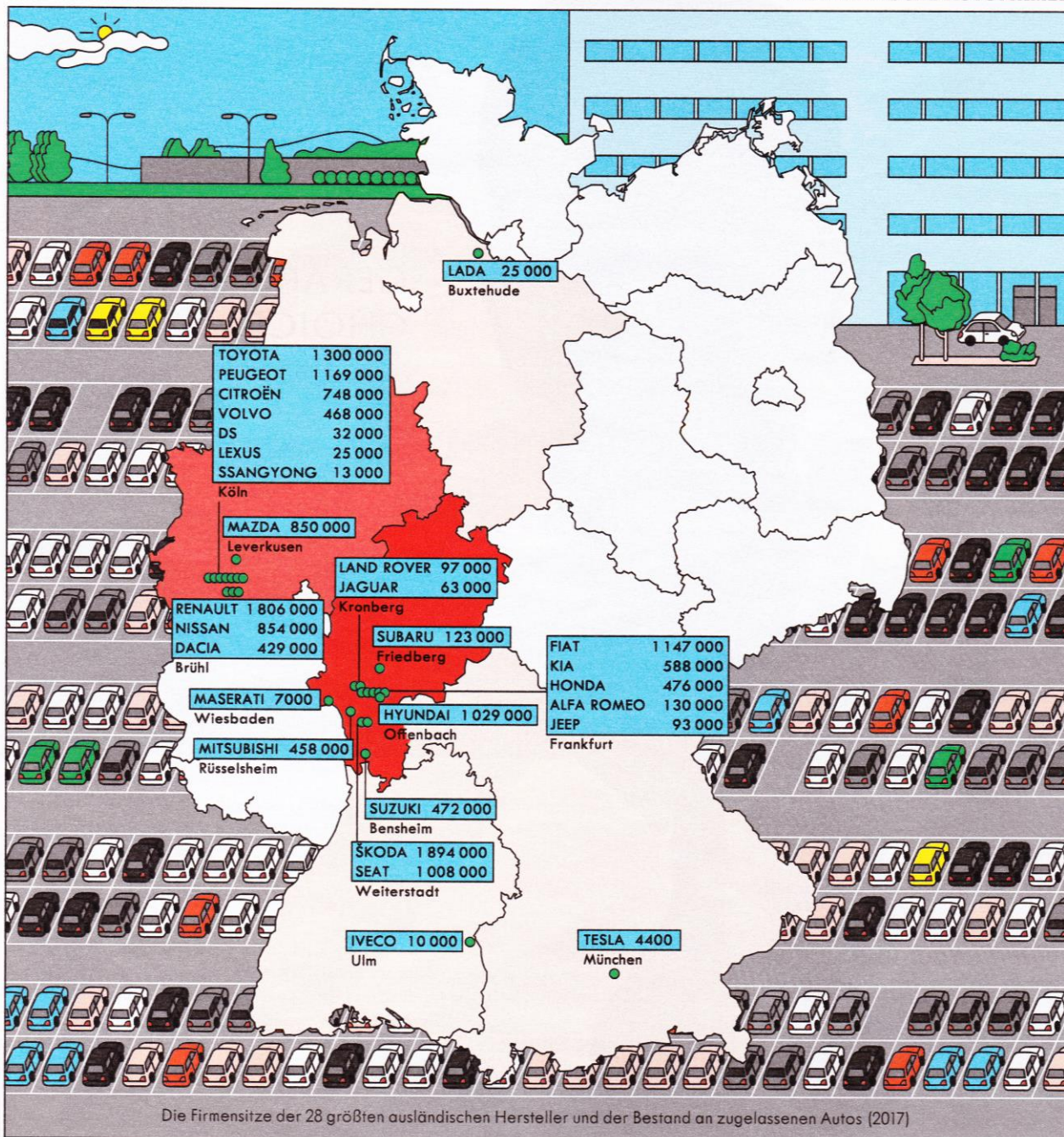
Darüber mehr in der nächsten Nummer.

Peter Sudeck 15. 01.2018

Aus dem Zeit Magazin „Standorte der Deutschlandzentralen Ausländischer Autofirmen“

DEUTSCHLANDKARTE

AUSLÄNDISCHE AUTOFIRMEN



Wer sich einmal darüber gewundert hat, dass Autos in der Werbung Nummernschilder von eher unbekanntenen Orten tragen, der findet auf dieser Karte dafür eine Erklärung: Viele ausländische Hersteller haben ihre Firmenzentrale in einem kleineren Ort angesiedelt, und dort lassen sie auch ihre eigenen Autos zu. Suzukis auf Plakatwänden sind zum Beispiel mit dem Kennzeichen HP zu sehen. Das steht für Heppenheim in der Nähe von Bensheim, wo Suzuki ist. Subarus sind mit einem FB für Friedberg unterwegs, Škodas mit einem DA für Darmstadt. Warum

sitzen die meisten Hersteller so dicht zusammen in Hessen und Nordrhein-Westfalen? Ein Grund ist sicher die gute Verkehrsanbindung, etwa zum Frankfurter oder Köln-Bonner Flughafen. Fast schon traurig ist: Die neuen Bundesländer haben es nicht geschafft, auch nur eine einzige ausländische Automarke anzulocken. Noch nicht mal Lada aus Russland. Geografische Nähe zur Heimat spielt offenbar sowieso kaum eine Rolle. Peugeots zeigten einst in der Werbung ein SB für Saarbrücken, seit einem Umzug vor einigen Jahren ist es ein K für Köln. ♦

ŠKODA. Automobile Vielfalt seit über 100 Jahren, das Motto auf der 30.Techno Classica in Essen

ŠKODA TREKKA SUV-Urahn aus Down under

- › 1966: Geländewagen wird in Ozeanien zum beliebten Farm- und Freizeitfahrzeug
- › Kleinserie mit rund 2.100 Exemplaren auf OCTAVIA COMBI-Basis
- › Einfach, preisgünstig, zuverlässig und vielseitig



Als einer der Vorläufer des modernen SUV ist der TREKKA für ŠKODA so etwas wie ein Findelkind: Er entstand auf Basis des OCTAVIA COMBI-Fahrgestells in Neuseeland – als erstes dort gefertigtes Automobil überhaupt. Zwischen 1966 und 1972 wurden fast 3.000 Exemplare gebaut, die wegen ihrer Flexibilität, Genügsamkeit und Robustheit in ganz Ozeanien bis hin nach Indonesien großen Anklang fanden.

Bereits 1965 hatte der tschechische Ingenieur Josef Velebný im Auftrag von ŠKODA im Land der Kiwis eine Montagelinie eingerichtet. Auf ihr wurden die Modelle OCTAVIA und 1000 MB wieder zusammengesetzt, die aus Tschechien im sogenannten CKD-Zustand („completely knocked-down“) in Einzelteilen zerlegt importiert wurden, um hohe Einfuhrzölle zu umgehen. Velebný erkannte schnell, dass es den neuseeländischen Landwirten vor allem an einem einfachen, preisgünstigen und zuverlässigen Geländewagen mangelte – die Grundidee für den TREKKA.

Gemeinsam mit dem Unternehmer Joel Turner aus Auckland machte sich der inzwischen pensionierte Velebný ans Werk und konstruierte mit Hilfe der Firmenzentrale in Mladá Boleslav einen leichten Geländewagen mit 500 Kilogramm Nutzlast, der optisch eine gewisse Nähe zum Land Rover Defender nicht verhehlen konnte. Auf das Chassis des rechtsgelenkten ŠKODA OCTAVIA COMBI, dessen Radstand um 224 auf 2.165 Millimeter verkürzt wurde, schraubten sie einfache, aus Blechpressteilen geschweißte Karosserien. Den TREKKA gab es als Pick-up mit

Leinendach, als Combi mit verschiedenen Dachoptionen oder auch als achtsitzigen Station Wagon mit längs eingebauten Bänken und dritter Tür im Heck. Seine geringen Karosserieüberhänge ermöglichten große Böschungswinkel und verliehen dem TREKKA trotz seines ausschließlichen Heckantriebs eine gute Geländegängigkeit. Optional konnte er mit Differenzialsperre, Bremskraftverstärker und Anhängervorrichtung ausgestattet werden. Für Schub sorgte ein 1.089 ccm großer Reihenvierzylinder mit 42 PS, wahlweise stand aber auch der 1.221 ccm große Vierzylinder mit 47 PS zur Verfügung.

Bereits Mitte 1966 verließen die ersten TREKKA die Hallen von Turners kleiner Firma ‚Motor Industries International Ltd.‘ und fanden auch in Australien, auf der Insel Samoa oder den Fidschis begeisterte Abnehmer. Ihre Attraktivität bezogen sie auch aus ihrem günstigen Preis: Da 80 Prozent der Fertigung in Neuseeland stattfand und das Auto ohnehin als landwirtschaftliches Fahrzeug vermarktet wurde, entfielen die sonst üblichen hohen Steuern. 1972 lief die Produktion aus: Die ŠKODA Außenhandelsorganisation Motokov wollte lieber ganze Fahrzeuge anstelle der weniger lukrativen Fahrgestelle exportieren.

Weitere Informationen zum ŠKODA TREKKA bietet die Website trekka.co.nz

› **ŠKODA TREKKA (gebaut 1966 – 1972)**

Geländewagen mit Heckantrieb; Vierzylinder-Reihenmotor, 1.221 ccm (Bohrung x Hub 72,0 x 75,0 mm); 47 PS bei 4.500 U/min; Gewicht 907 kg (2.000 lbs); Höchstgeschwindigkeit 90 km/h; Länge x Breite x Höhe 4.065 x 1.549 x 1.867 mm, Radstand 2.165 mm; produzierte Stückzahl: ca. 3.000.



Trekka auf dem Škoda Messestand in Halle 7

ŠKODA 1101 TUDOR VO/P ‚Bojovy‘ Allrounder für Armee und Polizei

- › 1947: Militärversion auf Basis des erfolgreichen ŠKODA 1101 TUDOR
- › Offener Bereitschaftswagen mit 45 PS starkem 1,2-Liter-Motor
- › Besonderheiten: Kübelwagenkarosserie und herunterklappbare Frontscheibe



Auf Basis des erfolgreichen POPULAR lief bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg bei ŠKODA wieder die Produktion an. Das erneuerte Modell wurde Ende 1945 zunächst als POPULAR 1101 vorgestellt, doch als es im Mai 1946 auf den Markt kam, hieß es nur noch ŠKODA 1101 – dies sollte unterstreichen, dass es sich um ein neues Fahrzeug handelte. Ein neuer Name für die Baureihe 938 wurde zwar versprochen, aber nie bekanntgegeben. Daraufhin übernahm die Kundschaft diese Aufgabe selbst und taufte das recht ansehnliche Auto ‚TUDOR‘. Obwohl dies eine Ableitung vom englischen ‚Two Doors‘ war, bürgerte sich der Kosename schnell auch für die viertürige Variante ein.

Der ebenso praktische wie sparsame 1101 TUDOR entwickelte sich zwischen 1946 und 1952 zu einem echten Exportschlager. 1947 lieferte ŠKODA den beliebten Kompaktwagen in 36 Länder der Welt, vier Jahre später repräsentierte er bereit in 76 Staaten die hohe Ingenieurkunst aus Mladá Boleslav sowie der neu eingegliederten Werken in Kvasiny und Vrchlabí.

Ein besonderes Kapitel der TUDOR-Geschichte schrieben die Versionen ŠKODA 1101 VO (vojenský otevřený, Militärausführung offen) und 1101 P (pohotovostní, Bereitschaft) mit ihrer Kübelwagen-Karosserie. Sie wurden von den Streitkräften mehrerer Länder eingesetzt, einschließlich Portugal, Saudi-Arabien und Ägypten. Der viertürige ‚Bojovy‘ des Typ 965 diente Armee und Sicherheitsdiensten als offener Bereitschaftswagen und besaß einen 1.221 ccm großen, wassergekühlten Reihenvierzylinder mit 45 PS.

› ŠKODA 1101 TUDOR VO/P (gebaut 1947 – 1951)

Geländewagen mit Heckantrieb; Vierzylinder-Reihenmotor, 1.089 ccm (Bohrung x Hub 68,0 x 75,0 mm); 32 PS bei 4.600 U/min; Gewicht 1.190 kg; Höchstgeschwindigkeit 90 km/h; Länge x Breite x Höhe 3.500 x 1.670 x 1.785 mm; produzierte Stückzahl: 4.237

ŠKODA 420 POPULAR Roadster Der Schöne

- › 1937: Preisgünstiges Einstiegsmodell in die ŠKODA POPULAR-Modellfamilie
- › Bildhübscher Zweisitzer mit fortschrittlicher Transaxle-Bauweise
- › Ausstellungsstück ist Eigentum von ŠKODA AUTO Deutschland



Heute wäre dieser anmutige Zweisitzer ohne Zweifel die Krönung seiner Baureihe, seinerzeit – also 1937 – stellte er die Einstiegsvariante dar: Der ŠKODA POPULAR Roadster war mit 17.800 Kronen die bei weitem günstigste Möglichkeit, eines der beliebten POPULAR-Modelle des Typs 420 zu erwerben. Zum Vergleich: Das viersitzige ‚Kabriolet‘ stand damals mit 18.800 Kronen in der Preisliste, der zweitürige TUDOR POPULAR mit 19.900 und der Lieferwagen mit 20.000.

Die spezielle Konstruktion der POPULAR-Karosserien mit Blechpaneelen auf einem Holzskelett ermöglichte die Produktion auch kleiner Serien. Zugleich bewahrte ŠKODA bei allen Modellvarianten stilistisch eine durchgehende Grundlinie, so etwa den fast schon aerodynamisch flach angewinkelten, nach unten zulaufenden Kühlergrill und die in eleganter Tropfenform nach hinten auslaufenden vorderen Kotflügel – die dem wunderschönen Roadster besonders gut standen. Auch das auf die Heckklappe montierte Ersatzrad wirkte beim offenen Zweisitzer besonders keck.

Angetrieben wurde der Roadster durch den seinerzeit höchst fortschrittlichen Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegenden Ventilen, 995 ccm großem Hubraum und einer Leistung von 27 PS. Aus technischer Sicht besonders interessant war auch die gemeinsame Positionierung von

Getriebe und Differenzial an der Hinterachse – dieses Transaxle-Prinzip gilt bis heute für Fahrzeuge mit Frontmotor und Heckantrieb als technisch anspruchsvoll.

Durch das geringe Gewicht des Roadsters – er brachte gerade mal 650 Kilogramm auf die Waage – hatte der Motor mit dem Wägelchen nur geringe Mühe und ermöglichte Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h.

Der auf der Techno Classica 2018 in Essen ausgestellte 420 POPULAR Roadster befindet sich im Besitz der ŠKODA AUTO Deutschland GmbH.

› **ŠKODA 420 POPULAR OHV Roadster (gebaut von 1937 – 1938)**

Pkw mit Hinterradantrieb; Reihenvierzylinder, 995 ccm (Bohrung x Hub 65,0 x 75,0 mm); 27 PS bei 3.600 U/min; Gewicht ca. 650 kg; Höchstgeschwindigkeit 100 km/h; Länge x Breite x Höhe 3.770 x 1.360 x 1.500 mm; produzierte Stückzahl: 5.510 (ŠKODA POPULAR OHV)

Die Momentaufnahme der Totalrestaurierung einer ebenfalls von 1937 stammenden ŠKODA POPULAR-Limousine zeigt die ŠKODA IG auf der Techno Classica in einem stimmungsvollen Diorama.

ŠKODA Studie YETI CABRIO Der SUV-Vorreiter



Die Studie des Škoda Yeti Cabrio fand großes Interesse bei den Besuchern auf dem Messestand. Viele Besucher schauten in den Innenraum und wollten auch die Türen öffnen, so blieb schließlich nichts anderes übrig, als das Fahrzeug mit einer Absperrung zu sichern.

- › 2005: ŠKODA überrascht in Genf und auf der IAA mit attraktiven Concept Cars
- › Testballone für die Kundenakzeptanz eines SUV-Modells von ŠKODA
- › Verblüffende Ähnlichkeit mit dem 2009 präsentierten ŠKODA YETI

Wir schreiben das Jahr 2005: Es läuft für ŠKODA, ziemlich klasse sogar. Die zweite Generation des OCTAVIA nach Integration in den Volkswagen-Konzern erweist sich erneut als Volltreffer, das gleiche gilt seit 1999 für das Kompaktmodell FABIA und das Flaggschiff der Produktpalette, den ŠKODA SUPERB. Die Zeichen stehen auf Wachstum und Erweiterung der Modellpalette. Die Traditionsmarke aus Mladá Boleslav schießt über den Tellerrand hinaus auf ein Marktsegment, das insbesondere in Europa immer stärker Fahrt aufnimmt: das der Sports Utility Vehicles, kurz SUV genannt.

Auf dem Genfer Automobilsalon im März startet ŠKODA einen ersten Versuchsballon und präsentiert die Studie ‚YETI‘. Das Experiment gelingt: Das kantige Ausstellungsstück mit den steil stehenden Seitenscheiben und der markanten Doppelscheinwerfer-Frontpartie gewinnt die Herzen des Publikums im Sturm. Aus heutiger Sicht ist es fast verblüffend, wie sehr die von einem weißen



Auf dem Škoda Messestand in Halle 7



Jens Herkommer, Steffen Weigelt und Maïke Poppe bei der Montage eines Differenzialgetriebes auf dem Škoda Messestand in Halle 7



Auf dem Škoda Messestand in Halle 7



Jens Herkommer im Gespräch mit Pavel Fiala, Ing. Frantisek Henzlik, Prof. CSc Jan Skorpil vom Tschechischen Veteranenclub und Vladimir Elias rechts, auf dem Škoda Messestand in Halle 7



Blick auf den Škoda Messestand in Halle 7

Information zu unseren Vereinsaktivitäten in 2018

21.03 – 25.03.2018 30. Techno Classica in Essen

09.05 – 14.05.2018 Frühjahrstreffen der Škoda Oldtimer IG in Apolda
Die Organisation erfolgt von unserem Mitglied Reinhard Urban

01.06. – 03.06.2018 Schlosstreffen in Apolda

27.07 – 29.08.2018 Golden Oldies in Wetttenberg

03.08 – 05.08.2018 Classic Days Schloss Dyck

10.08 – 12. 08.2018 Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring
SKODA Auto Deutschland plant wieder eine Oldtimer Präsentation

30.08. -- 03.09.2018 27. ŠKODA Oldtimer IG Jahrestreffen
Gustav Havel und Jirka Pollak werden das Treffen im Tessin ausrichten





***SKODA. Automobile Vielfalt seit über 100 Jahren,
das Motto auf der Techno Classica in Halle 7***