

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile



Skoda - Oldtimer IG Deutschland

- Interessengemeinschaft für klassische Skoda - Automobile -

Blick in Halle 5 des Automuseums „Autos Antiguos“ von Gabriel Lira in Santiago Chile, aus dem Bericht von Anita und Jirka Pollak, auf ihrer Reise rund um die Welt (Seiten 23-32)

Das Titelblatt zeigt, Halle 5. des privaten Automuseums „Autos Antiguos“ von Gabriel Lira, das von Anita und Jirka Pollak auf ihrer Reise in Santiago Chile besucht wurde.



Rudi Maas,
Hauptstr. 91
61267 Neu-Anspach
Tel.: 06081-7275
Fax – 06081 944594
SR.Maas@t-online.de

1. Vorsitzender
Redaktion Škoda Kurier



Iris Strauß,
Robert-Uhrig-Straße 25
10315 Berlin
Tel.: 030 5222160

spargelteddy@hotmail.de

2. Vorsitzende



Elmar Schorpp,
Theresienstr. 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

Hendrik.Poettrich@egh-oberlungwitz.de
Kassenprüfer
Kontakte Museum Mlada Boleslav



Dr. Georg Pollak
Weinbergstraße 31

CH 8049 Zürich

Tel.: 0041763363364
pollak@bluewin.ch
Webseite



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



Steffen Strauß
Robert-Uhrig-Straße 25
10315 Berlin
Tel.: 030 5222160
spargelteddy@hotmail.de
Referat Technik
Octavia Felicia

Technikreferat MB 1000; Bert Steinhardt; Bahnhofstr. 7; 04618 Ziegelheim; Tel.: 034494-87211

email: skoda-oldtimer@web.de

Im Internet sind wir zu erreichen unter: [www.Skoda Oldtimerclub.de](http://www.Skoda_Oldtimerclub.de)

Inhaltsangabe zum Škoda -Kurier 01/2013

Seite; Inhaltsangabe;

- 1 Titelbild
- 2 Information Titelbild / Adressen vom erweiterten Vorstand der Škoda IG mit Fotos
- 3 Inhaltsangabe Škoda Kurier 1/2013
- 4 Mitgliedsantrag
- 5 Škoda Oldtimer IG für ihre Mitglieder immer da
- 6 Škoda Oldtimer IG, Termine 2013
- 11 Verkaufsanzeige eines Skoda 422 Baujahr 1930
- 14 Programmübersicht zum Frühjahrstreffen in Weil am Rhein
- 15 Nennung zum 21. Škoda-Oldtimer-Markentreffen von Freitag, 30. August bis Sonntag, 01. September 2013 in Luisenthal-Oberhof
- 17 – 22
Kamyonet, TREKKA und SKOPAK,
die Skoda-Produktion im Ausland vor 1990

Škoda -Oldtimer IG Deutschland

Interessengemeinschaft für klassische Škoda -Automobile.

An die

Škoda -Oldtimer IG Deutschland**Rudi Maas, Hauptstr. 91****61267 Neu-Anspach Tel.: 06081-7275/Fax: -944594**

Ort..... den.....2013

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 25.-/Jahr

liegt als Scheck bei ja oder

wird überwiesenja, auf das Konto des Kassenwart: Elmar Schorpp, Škoda Oldtimer
IG, Konto Nr. 0007303882 , BLZ 548 625 00, VR Bank Südpfalz.(bei Auslandsüberweisungen: IBANDE 4654862500007303882, BIC GENODE 61 SUW).

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 140 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 25.-. Eine Aufnahmegebühr wird nicht erhoben.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an :

Škoda - Oldtimer Interessengemeinschaft Deutschland

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, Elmar Schorpp, VR Bank Südpfalz eG. Konto Nr. 730 3882, BLZ 548 625 00

Škoda Oldtimer IG, Termine 2013

07. bis 10. Februar	2013	AvD-Histo-Monte (wurde abgesagt)
<p>Die klassische Winterrallye auf den Spuren der Rallye Monte-Carlo, die vom 7. bis zum 10. Februar 2013 ausgetragen werden sollte, konnte wegen Problemen bei der Genehmigung nicht stattfinden.</p>		
10. bis 14. April	2013	25. Techno Classica in Essen
02. bis 05. Mai	2013	Bodensee Klassik
08. bis 13. Mai	2013	Frühjahrestreffen der Škoda Oldtimer IG in Weil am Rhein
31. Mai bis 02. Juni	2013	Schlosstreffen in Apolda
26. bis 28. Juli	2013	Golden Oldies in Wetttenberg
22. bis 24. August	2013	Sachsen Classic
30. August bis 01. September	2013	21. Škoda Oldtimer Jahrestreffen in Oberhof

Verkaufsanzeige: Skoda 422 Baujahr 1930

Unser Škoda Oldtimer Mitglied Jörg Reinsberger möchte seinen vollrestaurierten Skoda 422 mit Oldtimergutachten Zustandsnote „1“, aus beruflichen Gründen, verkaufen.

Preis: Verhandlungssache

Kontakt
Jörg Reinsberger
 Ulmenweg 21
 06712 Zeitz
 Mobil: 0173-3035906
 e-mail: Joerg.Reinsberger@t-online.de

Nebenstehend die Angaben zum Fahrzeug:

Tabelle zum Skoda Fahrzeug: <i>SKODA 422 TUDOR</i>	
Die meisten Angaben finden Sie im Fahrzeugbrief bzw. Fahrzeugschein	
Amfliches Kennzeichen oder Saisonkennzeichen	<i>BLK 0226</i>
Daten zum Fahrzeughalter	
Vorname Name Fahrzeughalter	<i>Klaus-Jörg Reinsberger</i>
Straße mit Hausnummer	<i>Ulmenweg 21</i>
Postleitzahl Wohnort	<i>06712 Zeitz</i>
Telefon	<i>03641/311120</i>
Fax	<i>03641/311120</i>
Mobil Telefon	<i>0173/3035906</i>
E-Mail	<i>Joerg.Reinsberger@t-online.de</i>
Fahrzeughalter stellt das Fahrzeug auf Anforderung für Ausstellungs- / Präsentationszwecke zur Verfügung	<i>ja nicht mehr</i> <small>nein</small> <i>als 100 km/h</i> <i>Wanderer</i>
Fahrzeugsdaten aus Fahrzeugbrief / Fahrzeugschein bzw. Gutachten nach § 21c StVZO	
Fahrzeug- und Aufbauart z.B. Roadster, Cabriolet, Sport-Roadster, Tourenwagen, Limousine, Sedan, Cabrio-Limousine, Coupe, Hardtop	<i>Gutachten liegt vor</i> <i>Limousine 2-Türer</i>
Angaben zur Rahmenkonstruktion: Zentralrohrrahmen etc.	<i>geblechtes U-Profil-Rahmen</i>
Karosserie: Angaben zur Ausführung Holzbleplankung, Holzrahmen, Bespannung, Stahlblech, Aluminium Leder, Holz, Kunststoff.	<i>Holzrahmen mit Zoberung, Polu Leder</i>
Fahrzeughersteller	<i>Autoskoda, Skoda</i>
Fahrzeug-Ident.-Nr.	<i>31396</i>
Antriebsart Motor: 2-Takt, 4-Takt etc.	<i>4-Zylinder 4-Takt-1000</i>
Vergaser:	<i>Saugstromvergaser</i>
Einfaeh-, Doppelvergaser	
Gerichte:	
Art der Schaltung:	<i>H-Schaltung</i>
Zahl der Gänge:	<i>3x Vorwärts, 1x Rückwärts</i>
Höchstgeschwindigkeit km/h	<i>65 km/h</i>
Leistung PS	<i>30 PS</i>
Hubraum cm ³	<i>1200</i>
Verbrauch Liter/100 km	<i>8-9 l/100 km</i>
Lichtmaschine und Betriebsspannung	<i>6V / 220W</i>
Fahrtrichtungsanzeiger:	
Blinker:	<i>Blinker nachgerüstet</i>
Winker:	<i>Original/Winker</i>
Warmbirkanlage (nachgerüstet)	<i>ja nachgerüstet</i>



Foto: Škoda 422 Baujahr 1930, vollrestauriert in gutem Zustand von Jörg Reinsberger

Frühjahrstreffen in Weil am Rhein

Kurzer Programmüberblick

Mittwoch, 08.05.2013	19.00 Uhr Treffpunkt im China-Restaurant neben dem Hotel Dreiländereck, unmittelbar bei der Europabrücke am Rhein Gemeinsames Nachtessen
Donnerstag, 09.05.2013	Ausfahrt in die Schweiz mit Museumsbesuch
Freitag, 10.05.2013	Fahrt in die Stadt Basel Präsentation der Oldtimers zusammen mit Skoda Neuwagen der Firma ASAG Basel auf dem Münsterplatz Stadtbesichtigung
Samstag, 11.05.2013	Fahrt durchs Elsass nach Mulhouse ins Schlumpf-Museum, das grösste Automuseum in Europa mit der weltweit umfangreichsten Bugatti-Sammlung Abend-Überraschung
Sonntag, 12.05.2013	Ausfahrt in Süd-Deutschland mit Stadtbummel

Nennung zum 21. Škoda-Oldtimer-Markentreffen vom Freitag, dem 30. August bis Sonntag, dem 01. September 2013 in Luisenthal-Oberhof

Skoda IG Deutschland

Rudi Maas

Hauptstraße 91

61267 Neu-Anspach

Tel.: 0049 (0) 6081-7275 Fax: 0049 (0) 6081-944594

(eine vorzeitige bzw. längere Buchung möglich)

Fahrer: _____
Beifahrer: _____
Adresse: _____
Telefon: _____ Mobil: _____
E mail _____
Fahrzeugmarke _____ Typ: _____ Baujahr: _____
Polizeiliches. _____ TÜV bis: _____
Kennzeichen: _____

Entfernung bei der Anreise vom Heimatort bis zum Hotel
„**Waldhotel Berghof**“ in **99885 Luisenthal-Oberhof** in Kilometer _____ km

zutreffendes bitte ankreuzen:

Hotel Übernachtung: ja / nein

Datum des Anreisetags zur Unterkunft: _____

Datum des Abreisetags: _____

Einzelzimmer

Doppelzimmer

Einzelzimmerpreis beträgt 57 € pro Nacht, inkl. Frühstück

Doppelzimmerpreis beträgt 82 € pro Nacht inkl. Frühstück.

Die Nenngebühr für Clubmitglieder beträgt 25 €, pro Fahrzeug und wird bei Abgabe der Nennung fällig

Die Nenngebühr für Nichtmitglieder beträgt 40 € pro Person und wird bei Abgabe der Nennung fällig
Spätester Anmeldetermin ist der 31. Juli 2013

Den Nennbetrag bitte auf das Konto des Kassenwart: Elmar Schorpp Skoda Oldtimer IG,
Konto Nr. 0007303882, BLZ 548 625 00, VR Bank Südpfalz e.G. überweisen.

(bei Auslandsüberweisungen bitte angeben:

IBAN DE46548625000007303882, BIC GENODE 61 SUW).

Teilnahmebedingungen:

Teilnahmeberechtigt sind alle Škoda-IG-Mitglieder und Halter von Skoda-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: _____

Kamyonet, TREKKA und SKOPAK Die Skoda-Produktion im Ausland vor 1990

In den meisten Bereichen waren und sind kommunistische Länder eher introvertiert: Ausländische Kontakte unterliegen gewissen Richtlinien. Geht es aber um den Verkauf eigener Produkte, kann man in aller Regel mit mehr Offenheit rechnen. So war es auch bei Skoda, das nach dem Zweiten Weltkrieg munter Fahrzeuge in alle Welt exportierte. Ab dem Jahr 1955 begann das Unternehmen zudem mit dem Export zerlegter Fahrzeuge ins Ausland. Hintergrund war die Tatsache, dass manche Länder die Einfuhr fertig montierter Fahrzeuge verboten.



Karoserieschweißanlage im Trekka-Werk in Neuseeland. Hier entsteht die Karosserie eines S110L (Quelle: Todd Niall)

In der Nachkriegszeit war Belgien einer der wichtigsten Handelspartner der Tschechoslowakei, und hierher wurden auch mit die ersten zerlegten Skoda exportiert. Ab 1961 erhielten Brasilien und Neuseeland Montagewerke, später folgten Sri Lanka und Uruguay, Chile, Indonesien und die Türkei. Im irischen Dublin wurden von 1974-76 rund 1.000 Skoda S100 zusammengebaut, in Portugal in den 60er und 70er Jahren etwa 600 Heckmotorwagen. In Costa Rica waren es 1978 sogar nur eine Handvoll Skoda 105/120. In Ghana und Ägypten scheiterten die Verhandlungen der Außenhandelsorganisation „Motokov“ Mitte der 60er Jahre gleich ganz.

Der Grad der Montage unterschied sich von Land zu Land. Wurden nach Neuseeland beispielsweise Fahrzeuge samt der Karosserie vollständig in Einzelteilen exportiert, erhielten andere Länder bereits vormontierte Baugruppen.¹

Im Folgenden sollen einige der weltweiten Montagestätten vorgestellt werden.

Die außergewöhnliche Montagstätte: der Skoda Octavia Kombi in Chile

Hart am Rande des Skurrilen bewegte sich die Produktion von Skoda-Modellen in Chile. Die Unternehmer Avayu und Cuevas begannen in einer recht primitiven Fabrik mit der Montage angelieferter Skoda-Fahrgestelle und Karosserien, die sie mit mehr und mehr chilenischen Teilen komplettierten. Waren es anfangs Reifen, Glas und Sitze, die aus heimischer Produktion hinzugefügt wurden, begann das Unternehmen später damit, auch Blechteile zu produzieren. Auf vier hydraulischen Hebern wurden zu Beginn nur die einfachen und großen Teile wie Dächer und Hauben gepresst, später kamen auch die komplizierteren Seitenbleche hinzu.

Auch beim Schweißen wurde möglichst einfache Technik eingesetzt. Folglich überrascht es nicht, dass mit Qualitätsmängeln und technologischen Unzulänglichkeiten zu kämpfen war.

Insgesamt wurden in den frühen 70er Jahren deutlich unter 1.000 Fahrzeuge produziert, an einem Tag waren es nie mehr als drei. Die Karosserieform ähnelte der der Octavia der Baujahre 1965-1967. Ungewöhnlich war die Original-Kühlermaske: Ihr Gitter bestand aus einheimischem Kaninchenstall-Drahtmaschenwerk.

Aufgrund steuerlicher Probleme wurde die chilenische Fabrik noch in den 70er Jahren geschlossen.

¹ Kempná, Lucie: Škodovky do celého světa

Neben der reinen Montage (mehr oder weniger) serienmäßiger Skoda-Modelle im Ausland gab es auch Fahrzeugentwicklungen unter Verwendung von Skoda-Technik. Das bekannteste Beispiel ist der neuseeländische TREKKA.

Skoda Down Under

Es war eine höchst ungewöhnliche Zusammenarbeit, die die kommunistische Tschechoslowakei und das scharf antikommunistische Neuseeland miteinander verband: In der ersten Hälfte der 60er Jahre importierte das neuseeländische Unternehmen Motor Line CKD-Bausätze (Completely Knocked Down – vollständig zerlegte Fahrzeug-Bausätze) des Skoda Octavia und des Octavia Combi. Die Firma Motor Industries International montierte daraus in ihrem Werk in Otahuhu (Auckland) fertige Fahrzeuge.

Geboren wurde die Kooperation, als Phil Andrews, Chef von Motor Line, 1964 auf der Motor-Messe in Brno vom neuen, viertürigen Skoda 1000 MB mit Heckmotor erfuhr. Da ihm seine tschechischen Partner zusicherten, ihn trotz des neuen Modells weiterhin mit den alten Octavia-Fahrgestellen zu beliefern, sah er die Chance, seinen gemeinsam mit Noel Turner von Motor Industries International entwickelten Plan zum Bau eines leichten, geländegängigen Fahrzeugs für neuseeländische Farmer und Handwerker zu verwirklichen.

Da aufgrund staatlicher Reglementierungen die Einfuhr kompletter Fahrzeuge faktisch ausgeschlossen wurde, kam nur die Montage von Teilen infrage. Ein erster Prototyp existierte bereits, als Andrews und Turner den führenden Karosseriekonstrukteur von Skoda Mladá Boleslav für ihr Projekt gewinnen konnten. Im April 1966 entstanden mehrere Entwürfe, deren Gemeinsamkeit geringe Kosten für Entwicklung und Produktion und die Basis namens Octavia Combi war. Ein Entwurf war ein Pick-up mit Vorderwagen und Fahrerhaus des Octavia Combi. Ein zweiter, offener und türloser Entwurf mit Überrollbügel basierte nur auf den vorderen Kotflügeln des Octavia. Die dritte Variante hatte eine komplett offene Karosserie ohne Türen und Überrollbügel, die in der Form an den Land Rover erinnert.



Trekka im Hafen von Sidney
(Quelle: www.trekka.co.nz)

Gemeinsam mit seinem neuseeländischen Kollegen George Taylor bereitete Kaplan das Projekt vor. Sie verkürzten den Radstand des Modells, sparten so Gewicht und verbesserten Fahrverhalten und Wendigkeit. Das Design der Karosserie rückte noch näher an den Land Rover. Die Produktion der Stahlkarosserie erfolgte in Auckland. Das Fahrgestell wurde in der Tschechoslowakei demontiert und nach Neuseeland verschifft, versehen mit der landesüblichen Rechtslenkung. Tests mit zwei Prototypen waren erfolgreich,

so dass im Herbst 1966 eine Kleinserie aufgelegt wurde und schon im Dezember die offizielle Produktion begann. 18 Fahrzeuge konnten noch 1966 verkauft werden, im Folgejahr waren es über 700. Allerdings erleichterte die neuseeländische Regierung nach und nach die Einfuhr leichter Nutzfahrzeuge, was zu verstärkten Importen aus Japan führte und TREKKA Marktanteile kostete.

Neben dem Stahlbauer H. J. Ryan Ltd. wurden weitere heimische Unternehmen in die Produktion integriert. So wurden die drei Versionen des Fiberglasdachs und die Reifen im Land produziert.

Das Basismodell war ein zweisitziger offener Pick-up. Auf Wunsch wurde ein Stoffdach nur für den Fahrerplatz oder alternativ für das ganze Fahrzeug ausgeliefert. Besseren Schutz boten die abnehmbaren Hardtops. Zur möglichen Zusatzausstattung gehörten zwei weitere Sitzbänke längs zur Fahrtrichtung oder der Antrieb für eine Hubeinrichtung zum Einsatz in der Leichtindustrie. Eine Besonderheit stellte das Sperrdifferential „Balanced Traction“ dar: Es verbesserte spürbar die Traktion auf Schlamm und Sand.

Mit seinem 1221 cm³ großen Motor mit 34,5 kW war das Gefährt bei einem Gewicht von knapp unter einer Tonne sicherlich nicht übermotorisiert. Die Höchstgeschwindigkeit von ca. 110 km/h konnte entsprechend wohl auch nur erreicht werden, wenn auf die möglichen 500 kg Nutzlast verzichtet wurde.

Der TREKKA war das drittbilligste Auto des Landes nach dem Mini und dem in Neuseeland montierten Skoda 1000 MB, der hier Sabre hieß. Allerdings war er vielseitiger, was sich herumsprach: 1967/68 tauchten Fahrzeuge in Australien und auf mehreren Südseeinseln auf, Einzelmodelle wurden zu Prüfzwecken nach Australien und Pakistan geliefert (s. u.). Eine Produktion in Indonesien scheiterte aber an den Finanzen.



Typenschild des Skoda Sabre
(Quelle:www.austinmarton.wordpress.com)

Die Produktion endete 1971 abrupt mit dem Tod von Noel Turner. Etwa 2.800 Exemplare waren bis dahin produziert worden. In den folgenden Jahren wurde das Fahrzeug auf den Straßen Neuseelands immer seltener. Erst ein um die Jahrtausendwende einsetzender Hang zur patriotisch eingefärbten Nostalgie rückte das einzige Neuseeländische Auto in den Fokus. Daran ist auch der Künstler Michael Stevenson nicht unschuldig. Auf der Biennale 2003 in Venedig präsentierte er sein Werk "This is TREKKA", in das er ein restauriertes Modell mit Zeltdach integrierte. In der Folgezeit wuchs die Zahl der Anhänger des seltenen Fahrzeugs, so dass heute noch rund 50 Exemplare weltweit gehegt und gepflegt werden. Eines davon besitzt der Journalist Todd Niall, der 2004 ein Buch mit dem Titel "The Trekka Dynastie" veröffentlichte. Im Transport-Museum in Auckland kann man den restaurierten Prototypen mit den etwas ungewöhnlichen Formen aus der Zeit vor der Zusammenarbeit mit Skoda bewundern.

SKOPAK in Pakistan

Zu den Importeuren von Skoda-Bausätzen gehörte ab 1965 auch das pakistanische Unternehmen Haroon Industries Ltd in Karachi. Der Generalimporteur von Skoda und Zetor montierte zunächst Bausätze des Skoda MB1000. Um die Produktpalette um einen leichtes Mehrzweckfahrzeug zu erweitern, wurde 1967 ein in Neuseeland produzierter TREKKA von Auckland nach Karatschi transportiert. Haroon Industries zeigte sich mit dem Modell unzufrieden und beschloss einen Eigenbau auf Octavia-Basis. Es sollte eine Karosserie aus geraden Blechen entstehen, um auf Presswerkzeuge verzichten zu können. Der ehemalige Leiter der Skoda-Karosseriekonstruktion in Mladá Boleslav, Joseph Kaplan, der zwecks Entwurfs eines Fahrzeugs und Aufbau der Produktion nach Karatschi entsandt worden war, konnte Haroon Industries allerdings davon überzeugen, statt Blech eine Karosserie aus Glasfaser auf das Fahrgestell zu setzen, um Kosten zu sparen auf relativ einfache Weise die Produktion von Aufbauvarianten zu ermöglichen. Nach dem ausführlichen Test eines Prototypen im Jahr 1969 und dem Aufbau von

Produktionslinien für die Chassis-Montage, von Schweißanlagen und Hallen für die Herstellung der Glasfaser-Karosserieteile begann im Mai 1970 die Produktion. Sie machte Haroon Industries zum ersten Hersteller von Fiberglas-Karosserien in Pakistan. Basis für das Modell war das Chassis des Skoda Octavia.

Der wassergekühlte Vierzylinder-Motor mit 1,2 Litern Hubraum leistete 34,5 kW. Teile der Ausstattung stammten vom Octavia Combi sowie vom 1202 STW.



Skopak
(Quelle: Lucie Kempna: Škodovky do celého světa / Skoda Archiv)

In der Standardausstattung war der SKOPAK eher spartanisch. Er wurde als zweisitziger offener Pick-up mit klappbarer Frontscheibe und ohne Türen und Dach ausgeliefert. Zum Schutz vor den Unbilden des Wetters konnte man auf Zubehör wie ein einfaches Zelt Dach, Seitenscheiben aus Kunststoff oder auch ein abnehmbares Fiberglasdach zurückgreifen. Als Spitzenmodell gab es den Pick-up mit einer vollständig geschlossenen Kabine und mit einer Abdeckplane für die Ladefläche. Eine Sonderanfertigung gab es auch für

den Flughafeneinsatz: Sie konnte zusätzliche Passagiere samt Gepäck aufnehmen. Trotz der Qualitäten des SKOPAK wurde er kaum ein Jahr produziert. Im Frühjahr 1971 stoppte die pakistanische Regierung aufgrund massiver außenpolitischer Verwicklungen mit Bangladesch und Indien die Einfuhr von Konsumgütern, so dass lediglich geschätzte 1.400 Autos das pakistanische Werk verließen.

Pick-up auf Türkisch: Kamyonet 2

Auch in der Türkei schnitzte man sich seinen eigenen Skoda. Nachdem im Jahr 1966 die türkische Regierung die Einfuhr fertiger Fahrzeuge verboten hatte, begann das Unternehmen Celik Montaj (CM, später Anadolu Otomotiv Sanayi) noch im selben Jahr mit dem Bau eines Pick-up aus importierten Teilen des Skoda 1202 Pick-Up. Verändert wurde dabei lediglich das Heck, das eine etwas merkwürdige kantige Form anstelle des rundlichen Abschlusses der tschechischen Original-Karosserie erhielt.

Ab 1971 wurden dann auf die Basis der importierten 1202-Chassis Karosserien nach eigenem Design und aus eigener Herstellung montiert. Der Kamyonet genannte Pick-up konnte 750 kg transportieren.

Bis zum Jahr 1982 entstanden rund 33.000 Fahrzeuge, in den folgenden vier Jahren wurden noch weitere 3.600 Kamyonet hergestellt, dann allerdings auf dem verlängerten Chassis des TAZ-Skoda 1203 und mit einer völlig eigenständigen Kunststoffkarosserie.



Skoda 1202 Kamyonet
(Quelle: www.88animhaber.com)



Skoda 1203 SA
(Quelle: www.skodam.com)

Ein chinesisches Kraftpaket 3

Skoda konnte man recht früh schon in der Volksrepublik China antreffen. Diktator Mao Zedong erhielt um 1950 einen in Mladá Boleslav montierten Skoda VOS, von dem nur etwas 100 Exemplare hergestellt wurden. Dem Regierungsspezialwagen (so die Übersetzung der Abkürzung VOS) sollten allerdings noch deutlich schwerere Fahrzeuge mit tschechoslowakischer Herkunft folgen:

Auf Basis des Skoda-LKW 706 RT entstand im April 1960 der erste im Reich der Mitte gebaute Schwerlastkraftwagen, der Yellow River JN150. Ab 1956 wurde mit Hilfe von



Yellow River JN150 (Skoda 706 RT)
(Quelle: www.carnewschina.com)

Skoda-Ingenieuren eine Fabrik in der Großstadt Jinan (Provinz Shandong) errichtet. Das zuerst Jinan Automanufaktur und heute Sinotruck genannte Unternehmen produzierte mit dem JN150 ein leistungsstarkes und robustes Modell mit einer Tragkraft von acht Tonnen, das noch heute häufig im Einsatz ist. Der Sechszylinder-Diesel wurde in Shanghai produziert.

Die Produktion lief nur langsam an: In den ersten drei Jahren entstanden kaum 1.000 Fahrzeuge, und

während der Kulturrevolution von 1966-1976 standen die Bänder faktisch still. Bis zur Vorstellung eines stärkeren Nachfolgemodells im Jahr 1985 wurden geschätzte 10.000 JN150 gebaut.

Die Produktion von Fahrzeugen auf Skoda-Basis beschränkte sich allerdings nicht auf den Bereich der Nutzfahrzeuge. Selbst Sportwagen mit tschechischer Technik wurden hergestellt:

Der Schweizer Indianer mit tschechischen Wurzeln 4



Skoda Winnetou
(Quelle: Lucie Kempna: Škodovky do celého světa / Skoda Archiv)

Im Jahr 1964 hatte Skoda das neue Modell 1000MB eingeführt. Unter den ersten internationalen Interessenten waren Handelsvertreter aus der Schweiz. Das von A. P. Glättli importierte Modell fand in der Eidgenossenschaft zwar einen gewissen Absatz, um diesen aber noch zu steigern, entschied man sich 1967 zu einem Coup auf dem Genfer Autosalon: Dort präsentierte man den Skoda Winnetou, den Prototyp

eines zweisitzigen Roadsters mit einer Kunststoffkarosserie der Hubert Sauren KG in Aachen. Fahrgestell und Heckmotor stammten vom Skoda 1000MB. Hauptaufgabe des Winnetou war, auf dem Skoda-Stand für Aufsehen zu sorgen und so – quasi durch die Hintertür – den Blick für den 1000MB zu schärfen.

³ Tycho de Feyter, www.carnewschina.com

⁴ Kempná, Lucie: Škodovky do celého světa

Die Karosserie des Winnetou war keine Eigenkreation. Passend zum indianischen Namen orientierte sich das Design stark am amerikanischen Rennwagen Devin D der kalifornischen Devin Enterprises Inc., einem Kit-Car mit Technik des Volkswagen-Konzerns⁵.

An eine Kleinserien-Produktion des Sportlers war nicht unbedingt gedacht worden. Die hätte auch faktisch zu einer Neukonstruktion geführt: Das Fahrzeug zeigte sich bei Tests derart instabil, dass es in dieser Form nicht auf den Markt hätte gebracht werden können. Der öffentliche Auftritt blieb Episode.

Der Ostblock-Porsche 6

Anders erging dies dem Banham Speyer. Die britische Firma Banham Conversions (Banmoco) hatte sich seit ihrer Gründung Ende der 70er Jahre bis zur Auflösung 2004 auf die Produktion von Cabrios auf der Basis von Marken wie Ferrari, Jaguar und Rolls Royce sowie auf Kit-Cars spezialisiert. Eines davon war der Speyer, der in den 80er Jahren auf Basis der Skoda-Modelle Estelle und Rapid produziert wurde. Seine Kunststoffform lehnte sich stark an den Porsche 550 an, der durch James Dean zu Ruhm gelangte.

Globalisierter Kommunismus

Neuseeland, Pakistan, China, Chile - in Zeiten globalisierter Märkte ist die weltweite Produktion eines Konsumgutes keine Besonderheit mehr. Mit Blick auf die Zeit vor dem Fall des Eisernen Vorhangs hingegen erscheint die weltweite Montage eines kommunistischen Produktes geradezu exotisch. Sie zeigt aber die Innovationsfähigkeit und Überlebenskraft eines der ältesten europäischen Autobauer, dessen Geschichte auch im 21. Jahrhundert mitnichten beendet ist. Und wer weiß: Vielleicht berichten zukünftige Generationen ja von der Skoda-Montage auf dem Mars oder auf 2M1207b ...

Text: Heiko Schimmelpfeng, Kassel

Idee und Recherche: Ingolf Linke, Bad Hersfeld,

Für Unterstützung bei einzelnen Abschnitten und Abdruckgenehmigungen danken wir: Dr. Georg W. Pollak (Skoda in Chile); Dr. Ivana Lorencová, Verkehrsmuseum Prag, Todd Niall (Trekka), Tycho de Feyter (Skoda in China), Austin Marton (Sabre).

Quellen:

Kempná, Lucie: Škodovky do celého světa - Export automobilů L&K a Škoda v letech 1905 – 1991, Prag, 2011, ISBN 978-80-7037-209-8

Tucek, Jan: Spartak, Octavia, Felicia, Grada Publishing, Prag, 2010

www.austinmarton.wordpress.com

www.auta5p.eu

www.carnewschina.com/

www.devinspecial.com

www.devinsportscars.com/

www.donanimhaber.com

www.octane.ie

www.retrovisiones.com

www.skodam.com

www.trekka.co.nz/

⁵ eigene Recherche

⁶ eigene Recherche

**Plakat zur Veranstaltung der 24. Golden Oldies Veranstaltung in
Wettenberg bei Gießen, mit einer Skoda Felicia**



ŠKODA

