

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile



Skoda - Oldtimer IG Deutschland

- Interessengemeinschaft für klassische Skoda - Automobile -

**26. Techno Classia in Essen vom 26. – 30. März 2014,
ein ausführlicher Bericht auf den Seiten 34 - 36 in
diesem Skoda Kurier**



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@yohoo.de
 Teilefragen für Skoda
 Heckmotormodelle



Jens Herkommer
 Dorfstraße 82
 08340 Schwarzenberg
 Tel.: 03774 25066
 Technische Beratung für
 historischen Motorsport
 Kontakte Museum Mlada Boleslav
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 Pollak
 Weinbergstraße 31
 CH 8049 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 01/2014

Seite;	Inhaltsangabe;
1	Titelbild mit Information zum Titelbild
2	Adressen vom erweiterten Vorstand der Škoda IG mit Fotos
3	Inhaltsangabe Škoda Kurier 1/2014
4	Mitgliedsantrag
5	Škoda Oldtimer IG für ihre Mitglieder immer da
6	Informationen zum Vereinskonto / SEPA – Lastschriftverfahren
7	SEPA – Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen
8 –11	Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer
12	Wir begrüßen als neue Mitglieder
13	Verkaufsanzeigen
14 – 16	VDA Pressedienst Preise für Oldtimer legen 2013 wieder stärker zu
17 – 19	Unser Frühjahrstreffen in Jonsdorf, eine Mitteilung von Karola und Steffen
20 – 22	Aktuelle Information zur geplanten Škoda Oldtimer Reise „Auf den Spuren der Histo Monte“
23	Informationen zu den Vereinsaktivitäten 2014/2015 Anzeige CopyThek, Klaus Weber dem Drucker des Škoda Kuriers
24 – 25	Apoldaer Oldtimer-Schloßtreffen vom 6. bis 8. Juni 2014
26 – 33	Innovation ohne Zukunft - der Škoda 440 Spartak Polytex Roadster
34 – 38	ŠKODA Oldtimer IG auf der 26. Techno Classica 2014 in der Halle 7
39	Markttermine zu den Oldtimermärkten 2014 in Tschechien
40	<i>Sunday Gazette 160/2014 Seite 18: Der Blinker stammt aus Frauenhänden</i>
41 -- 42	Anmeldung zum 23. Škoda-Oldtimer-Markentreffen vom Freitag, dem 05. September bis Dienstag, dem 08. September 2014 in Mlada Boleslav
43 – 59	Die Kunst des Fahrens mit dem Abschnitt „Bei Eis und Schnee “
60	Auto Motor Sport Anzeige von 1963 Škoda 1200 „Ein wirtschaftlicher Wagen weltberühmter Qualitäten“

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

An die

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

Ort..... den.....2014

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 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 25.-. 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,

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Name: **Schauen**
 Vorname: Till
 Straße: Neumayerstr. 20
 PLZ: Ort: 67929 Kirchheimbolanden

Telefon. 0049 6352 754941
 Mailadresse: schauen@tillschauen.de

Herr Schauen : "Träumt von einer Škoda Tudor-Limousine",

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Name: **Gerolt**
 Vorname: Karel
 Straße: Stephensonstraße 1a
 PLZ: Ort: D-01257 Dresden

Tel.: +49-351-2540580
 Fax: +49-351-2591188
 Mobil: +49-172-3665482
 E-Mail: info@gerolt.de
 Web: www.gerolt.de / www.gerolt-dresden.de / www.tatra-cars.de

Herr Gerolt besitzt eine Škoda Felicia und einen Octavia und ist auch in der Tatra-Oldtimerszene aktiv.



Felicia BJ 1959



Octavia BJ 1960

Verkaufsanzeige:

Armin Stenzel

Tel.: 0175-4033312 oder

@mail: amin@ftayeh.com

Skoda Octavia Limousine

EZ: 21.09.1963 Hubraum 1089, KW 29 KM-Stand: 98.918

unfallfrei, nicht fahrbereit, vom Vorbesitzer auf Normalschaltung umgerüstet

VB: 600 EUR



Verkaufsanzeige:

Wolfgang Ruhnke

0172 3973989

E-Mail: faruhnke@t-online

Škoda Octavia – Karosserie

Preis: Verhandlungssache



Verkaufsanzeige:

Arndt Käßler

Bachstraße 6

42781 Haan

Tel 02129 8793

Škoda Popular 995 OHV

2 zerlegte Motoren; plus Vorderachsteile

2 zerlegte Getriebe

(ohne Teller-Kegelrad kein Differential)

und Hinterachsen Teile usw.

Preis: Verhandlungssache:

Pressedienst

Behrenstrasse 35
10117 Berlin

Tel. +49 30 897842-120
Fax +49 30 897842-603
presse@vda.de
www.vda.de

Deutscher Oldtimer Index des VDA

Preise für Oldtimer legen 2013 wieder stärker zu

Berlin, 26. Februar 2014. Die Preise für historische Kraftfahrzeuge sind im vergangenen Jahr wieder stärker gestiegen. Der Deutsche Oldtimer Index, den der Verband der Automobilindustrie (VDA) herausgibt, legte 2013 um 8,1 Prozent zu (2012: plus 4,2 Prozent). Vor allem im zweiten Halbjahr 2013 war eine deutliche Aufwärtsentwicklung im Oldtimer-Markt zu verzeichnen. Damit stieg der Deutsche Oldtimer Index 2013 von 2.023 auf 2.186 Punkte.

In der Rangliste der Fahrzeuge mit dem höchsten Wertzuwachs gegenüber dem Vorjahr steht mit dem BMW 520i erstmals ein BMW-Modell ganz oben. Der erste BMW der 5er Reihe (Modellreihenbezeichnung E12) wurde von 1972 bis 1981 produziert. Auf Platz zwei folgt die Sportwagen-Legende Mercedes-Benz 300 SL (Flügeltürer), der in den vergangenen Monaten Rekordpreise erzielte. Den dritten Rang belegt der BMW 501 8-Zylinder. Das von 1955 bis 1958 gebaute Modell war mit einem V8-Motor ausgestattet, der von BMW nach dem Krieg neu konstruiert wurde. Von diesen Oberklassenfahrzeugen wurden neben den Limousinen auch wenige Cabriolets und Coupés hergestellt. Platz vier belegt ebenfalls ein BMW: Das LS Coupé, das zur BMW 700er-Reihe zählt, wurde 1964 und 1965 gebaut. In dem Kleinwagen mit nur 690 Kilogramm Leergewicht arbeitete ein gebläsegekühlter Zweizylinder-Boxer, der von einem Motorradmotor abgeleitet wurde. Auf Platz 5 folgt der Alfa Romeo Spider „Veloce Cabriolet“.

Den ersten Platz in der Rangliste der Fahrzeuge mit dem stärksten Wertzuwachs seit Beginn der Index-Berechnung 1999 teilen sich zwei Volumenfahrzeuge: Der Citroen 2CV 6 (die „Ente“) und der VW „Bulli“ Typ 2 T2. Die hohen Wertzuwächse innerhalb der letzten 15 Jahre lassen sich bei beiden Fahrzeugen auf das relativ geringe Ausgangsniveau im Jahr 1999 zurückführen. Auf dem dritten Platz steht der Mercedes-Benz 300 SL „Flügeltürer“.

In den vergangenen Jahren waren im Oldtimer-Markt zwei voneinander unabhängige Entwicklungen zu beobachten. Einerseits wurden auf öffentlichen Auktionen für selten gebaute Fahrzeuge, Einzelstücke, Rennwagen oder Fahrzeuge mit berühmten Vorbesitzern sehr hohe Preise erzielt. Dahinter steht offenbar ein Investment-Trend, in Sachwerte auszuweichen. Auf der anderen Seite finden sich echte Oldtimer-Enthusiasten, die im Durchschnitt für ein Fahrzeug weniger als 20.000 Euro ausgeben. Der Wertzuwachs dieser Fahrzeuge kompensiert in der Regel nicht die stetig anfallenden Wartungs- und Erhaltungskosten. Solche Fahrzeuge bilden auch den Kern des Deutschen Oldtimer Index, der auf Basis von Marktbeobachtungsdaten des Bochumer Bewertungsspezialisten classic-tax ermittelt und vom VDA herausgegeben wird. Wegen der saisonalen Schwankungen – hohe Preise im Sommer, dagegen eher niedrige im Winter – wird dieser Index nur einmal jährlich

veröffentlicht. Für die Ermittlung des Index werden 88 Fahrzeuge ausgewählt, die aufgrund ihrer Spezifikationen, ihres Herstellerlandes sowie ihrer Häufigkeit den deutschen Oldtimer-Markt repräsentativ abbilden. Die aktuellen Zulassungszahlen werden bei der Berechnung berücksichtigt.

Grafiken zum Deutschen Oldtimer Index stehen unter folgendem Link zum Herunterladen bereit:

<http://www.vda.de/de/meldungen/news/20140226-1.html>

Ansprechpartner: Eckehart Rotter
 VDA – Abteilung Presse
 Tel.: 030 897842-120
 E-Mail: rotter@vda.de

Deutscher Oldtimer Index

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung 1999 – 2013

Rang	Hersteller	Modell	Typ	Baujahre
1	Citroen	Ente	2CV 6	1969 – 1976
2	Volkswagen	Bus	Typ 2 T2	1967 – 1972
3	Mercedes-Benz	Flügeltürer	300 SL Coupé	1954 – 1957
4	Ford	Escort	1100 S	1968 – 1970
5	Renault	R4	R4	1972 – 1974
6	BMW	7er	735 i (E23)	1979 – 1986
7	Porsche	924	924 Coupé	1976 – 1979
8	BMW	5er	520 i (E12)	1972 – 1977
9	Volkswagen	Käfer	1300 Limousine	1967 – 1973
10	Fiat	Fiat 500	500F	1965 – 1972

Quelle: classic-tax

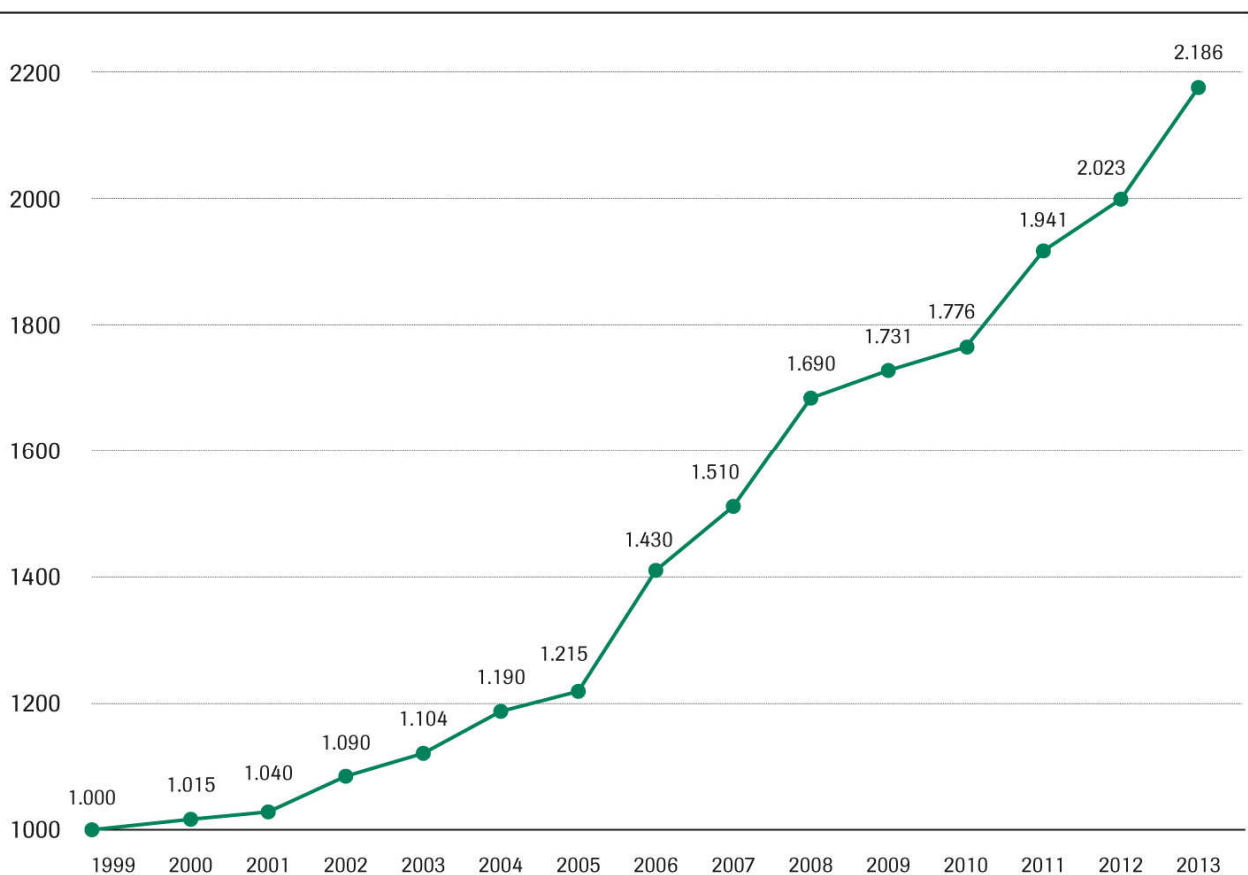
Deutscher Oldtimer Index

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung gegenüber Vorjahr

Rang	Hersteller	Modell	Typ	Baujahre
1	BMW	5er	520i (E12)	1972 – 1977
2	Mercedes-Benz	Flügeltürer	300 SL Coupé	1954 – 1957
3	BMW	501	V8 Limousine	1955 – 1958
4	BMW	700	LS Coupè	1964 – 1965
5	Alfa Romeo	Spider	Veloce Cabriolet	1974 – 1983
6	Opel	Admiral	2800 E	1969 – 1975
7	Alpine	A110	1600 Coupé	1970 – 1972
8	Ford	Granada	2.8 i Limousine	1977 – 1985
9	Volkswagen	Typ 2	T2 (Bus)	1967 – 1972
10	Volkswagen	Typ 3	412 L (Kombi)	1973 – 1974

Deutscher Oldtimer Index

Indexentwicklung seit 1999



Quelle: classic-tax

Informationen zu den Vereinsaktivitäten 2014/2015

26. bis 30.03. 2014	26. Techno Classia in Essen
23.05 - 25.05.2014	Bodensee Klassik
28.05 - .01.06.2014	Frühjahrstreffen der Škoda Oldtimer IG von Mittwoch bis Montag in der Oberlausitz in 02796 Jonsdorf organisiert von Karola Koslowski und Steffen Weigelt
09.06. bis 21. 06. 2014	Auf den Spuren der Histo Monte nach Monte Carlo
06.06. – 08.06.2014	21. Schlosstreffen in Apolda
25.07. bis 27.07.2014	Golden Oldies in Wettberg
05. bis 08.09.2014	22. Škoda Oldtimer IG Jahrestreffen Freitag bis Dienstag in Mlada Bolselav Das Treffen wird von Reinhard Jung organisiert.
13.05 - .18.05.2015	Frühjahrstreffen der Škoda Oldtimer IG von Mittwoch bis Montag im der Region Rhein Ruhr Niederrhein Treffen wird von Helena und Ludvig Horak organisiert
04. bis 07.09.2015	23. Škoda Oldtimer IG Jahrestreffen in Mecklenburg Raum Schwerin Treffen wird von Ralf Dieter Frick und Dietmar Ruhnke organisiert

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

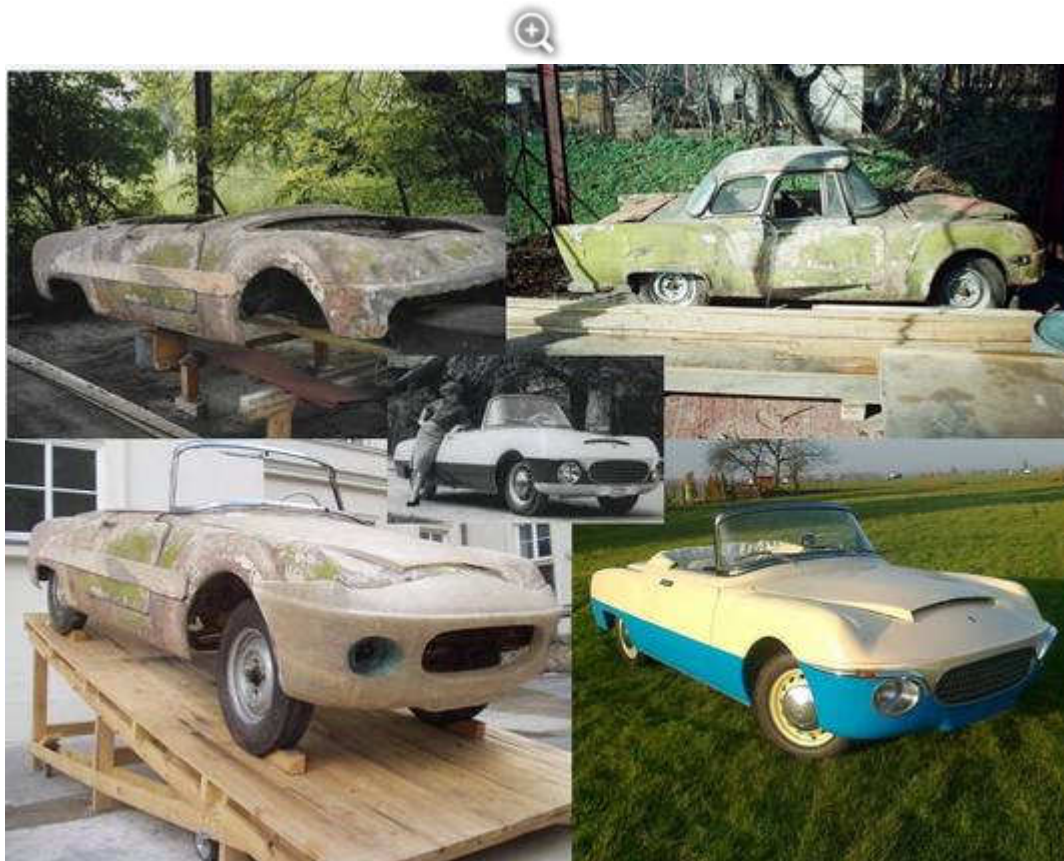
Fax 07032/942025

copythek-weber@web.de

Innovation ohne Zukunft - der Škoda 440 Spartak Polytex Roadster

Von Jirka Pollak Fotos aus dem Archiv von Jan Tucek

Mit vollem Namen hieß der Škoda "Versuchswagen S 440 mit Kunststoffkarosserie" eine lange Bezeichnung für ein Auto, das es nur einmal gab. Seine Geschichte ist von vielen Wendungen gekennzeichnet und endet doch mit einem Happy End.



Škoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) –
die Metamorphosen auf einem Bild zusammengefasst

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Den Roadster als Ergänzung der Modellreihe Skoda 440 1955 entwarf Otakar Diblík, ein Architekt der Technischen Hochschule Brno, mit dem Ziel, die Modellreihe Skoda 440 zu ergänzen.



Skoda 440 Spartak Karosa (1956) - Entwurfszeichnung von Otakar Diblík

© Copyright / Fotograf: Archiv Jan Tucek

Diblík arbeitete damals als Entwickler im Karosseriewerk Karosa Vysoke Myto (Nord Ost Böhmen, Tschechische Republik). Das Unternehmen Karosa war, als es noch Sodomka hieß, die führende Karosserie-Firma in der Tschechoslowakei. Dies war in der Zeit zwischen den Weltkriegen. Ihr Inhaber Sodomka wurde für seine Karosserie-Kreationen mit den berühmtesten Autodesignern der Zeit verglichen.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - der schnittige Roadster

© Copyright / Fotograf: Archiv Jan Tucek

Niemand ahnte allerdings im Voraus, mit welchen Schwierigkeiten die Konstrukteure des innovativen Roadsters zu kämpfen haben würden. Probleme mit dem Material und der Konstruktion führten zusammen mit politischen Hindernissen schließlich zum Scheitern des Projektes.

Leichtgewichtige Kunststoff-Karosserie

Die Karosserie des Roadsters wurde in einem auf Glasfaser-Laminat Technologien spezialisierten Werk namens Kovona in Karvina (Nord Mähren, nahe Ostrava) hergestellt.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - die Rohkarosserie beim Bau

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Die Rohkarosserie wog lediglich 56 kg. Bei Karosa/Vysoke Myto wurden, unter der Leitung von Ing. Nalezenc, für den Roadster das serienmäßige Fahrgestell und andere Bauelemente sowie Instrumente der gängigen Typen Spartak 440 und S 1200 montiert, darunter auch ein elfenbeinfarbenes Lenkrad.

Änderungen gegenüber der Basis

Einige Änderungen sind hierzu noch erwähnenswert. So wurde zum Beispiel die Vorderachse durch Torsionsstäbe abgefedert. Die Hinterachse, für die damalige Zeit ungewöhnlich, wurde zuerst mit pneumatischen, dann sogar mit hydro-pneumatischen Bälgen bestückt.

Das Armaturenbrett wurde umgestaltet, eine hintere Sitzbank ganz ausgelassen, dafür gab es eine gepolsterte Gepäckablage.

Roadster als Experimentierfeld

Der Wagen diente gleichzeitig als Testfahrzeug, um neue Wege bezüglich Materialtechnik und Konstruktion zu beschreiten.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - mit dem Plexiglas-Hardtop,
das ein wenig nach Science-Fiction aussah

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Das Hardtop beispielsweise wurde als leichte Konstruktion aus Plexiglas hergestellt, mit filigranen Verstärkungen, die keine waren, denn sie wurden nur farbig angedeutet. Die Bauweise erinnerte an ein U-Boot oder an ein Fahrzeug aus Science-Fiction-Filmen. □ Diese Dachkonstruktion zeigte allerdings Nachteile bezüglich Festigkeit und der Treibhauseffekt an sonnigen Tagen war bedeutend. Ein herkömmliches Cabrioletdach besass das Auto gar nicht.

Schon bald wurde klar, dass es der hübsche Wagen nie zur Serienreife bringen würde. Trotzdem war der Spartak eine attraktive Erscheinung. Die elfenbeinfarbene Karosserie kontrastierte mit einem blauen Unterbau. Das Interieur war im grau-blauem Kunstleder ausgeführt.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) – das neue Cockpit,

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Missglückter erster Auftritt

Die erste, öffentliche Vorstellung dieses Prototyps fand 1956 in Mlada Boleslav statt. Sie verlief überhaupt nicht nach Plan. Während eines Wettbewerbs, an dem der Karosa-Spartak teilnahm, hatte der Werksfahrer einen Reifenschaden. □Das Auto, u. a. die Frontpartie, wurde dabei stark beschädigt. Eine schnelle Reparatur vor Ort mit Kunststoff versuchte man später als Vorteil in der Werbung auszunützen.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) – Bei Testfahrten flog das ultraleichte Original-Plexiglasdach

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Während weiteren Testfahrten flog das ultraleichte Original-Plexiglasdach weg.

Im September 1956 gehörte der GFK-Skoda Roadster zu den am meistbewunderten Exponaten an der Industrie-Messe in Brno. Offiziell hiess es: „Es handelt sich um einen Prototyp, mit dem die Eigenschaften des neuen Polytex-Kunststoffs getestet werden sollen.“

Um das Jahr 1958 herum wurde eine Frontscheibe des Typs S 450 montiert, aber der Roadster kam nicht in den Genuss eines neuen Daches. Danach wurde er nur noch als reiner Roadster präsentiert. Auch so blieb die Hoffnung, einst als Kleinserie aufgelegt zu werden, unerfüllt, dokumentierte Jan Tucek in seinem Buch „Spartak, Octavia, Felicia“.

Schon bald hatte sich nämlich gezeigt, dass die Karosserie nicht steif genug war. Sie musste an besonders beanspruchten Stellen mit Metalleinlagen verstärkt werden. Weitere, eigentlich notwendige Verstärkungen, hätten zu viel Gewicht mit sich gebracht. Der 1089 ccm grosse Motor leistete nur 40 PS und das Auto erreichte damit eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h, ein eigentlich moderates Tempo, das die Karosserie aber bereits erheblich belastete.

Allmählicher Zerfall

Nicht nur die technischen Mängel, die ungelöste Materialfragen, sondern auch politischen Wirren in den zuständigen Ministerien hemmten das Projekt. Intrigen im Stammwerk Skoda Mlada Boleslav hatten schliesslich zur Folge, dass die Konstruktion gänzlich fallen gelassen wurde.

Das Einzelstück verkümmerte nach seiner "aktiven Zeit" an Automessen und Ausstellungen immer mehr zu einem Wrack



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) - das Wrack - gut sichtbar sind die später angepassten Heckflossen

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Zu Beginn der Sechzigerjahre landete das verwaiste Auto in einer abgelegenen Ecke des Karosa-Areals - im Heizgebäude.

Vorläufige Rettung des Prototyps

Schließlich kaufte es sein Ziehvater, Ing. Nalezenc, zur privaten Nutzung.

Er brachte zeitgemässe „Verbesserungen“ an, indem er zum Beispiel die hinteren Kotflügel mit amerikanisch anmutenden Heckflossen ergänzte.

Die Schlusslichter ersetzte er durch Teile eines Ford Cortina 1200 und für die Frontpartie passte er eine Tatra 603-Kühlermaske an.

Aber dann verlor er das Interesse am Skoda Roadster und verkaufte den verbastelten Roadster seinem Schwiegersohn nach Pardubice, wo er dann, aufgebockt auf Holzpflocken, auf bessere Zeiten hoffte.



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) -
die unrestaurierte Karosserie und das Chassis vor der Restaurierung

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Aber es kam noch schlimmer. Der neue Besitzer konnte die geplante Restaurierung krankheitshalber nicht in Angriff nehmen.

1998 verkaufte seine Mutter das Wrack an Frantisek Hrbacek aus Javornik.

Wiederaufbau

Obwohl das Auto in einem sehr schlechten mechanischen Zustand war, zeigte die Karosserie, dass das Polytex-Material recht widerstandsfähig war. Das Karosa-Firmenmuseum in Vysoke Myto stellte dem neuen Besitzer eine komplette Dokumentation, samt allen zeitgenössischen Fotos, zur Verfügung. Hrbacek konnte massstabsgetreue Gipsabgüsse herstellen und mithilfe dieser die Karosserie Stück für Stück wieder in ihrer ursprünglichen Form auferstehen lassen.

Da das Original-Plexiglasdach nicht mehr auffindbar war und sich zudem ja als wenig praktikable Lösung erwiesen hatte, wurde anstelle davon auf ein Serien-Skoda-Feliciadach zurückgegriffen.

Zu neuem Glanz verholfen

Besitzer Frantisek Hrbacek beschloss schliesslich, den Oldtimer in unvollendetem Zustand zu verkaufen. Natürlich war der Preis der Seltenheit entsprechend hoch. Durch den Tausch gegen einen Oldtimer nach Wahl kam schliesslich der Verkauf zur Zufriedenheit beider Parteien zu Stande. So gelangte das Einzelstück nach Hradec Kralove (Königsgrätz, etwa 100 Km nordöstlich von Prag).



Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) - fertig restauriert und in neuem Glanze

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Der neue Besitzer Pavel Kalina engagierte ausgewiesene Fachleute für die Vollendung der Restaurierung. Die beste Sattlerei in Tschechien wurde beauftragt, ein Faltdach anzupassen, der Lack wurde in den ursprünglichen Farbtönen aufgetragen, Interieur und Technik auf Vordermann gebracht.

So endete die Odyssee schließlich im Happy End, ein wichtiges Einzelstück aus der Skoda-Geschichte konnte gerettet werden.

Pawel Kalina hat sich mit dem Roadster zu unserem Frühjahrstreffen in Jonsdorf angemeldet.

ŠKODA Oldtimer IG auf der 26. Techno Classica 2014 in der Halle 7

ŠKODA war auf der Techno Classica 2014 wieder in der Halle 7 unter einem Dach mit den anderen Marken des VW – Konzerns, an gleicher Stelle wie in den Vorjahren vertreten.

Es ist bereits langjährige Tradition, dass die Fahrzeuge gemeinschaftlich von ŠKODA AUTO Deutschland, dem ŠKODA Museum in Mladá Boleslav und der ŠKODA Oldtimer IG präsentiert werden.

Für die Mitglieder der Škoda Oldtimer IG bietet dieses Zusammentreffen zu Beginn der neuen Oldtimersaison eine gute Gelegenheit, zur Vorplanung und Abstimmung der geplanten Aktivitäten.



Foto: Ralf Pätz Škoda Messestand vor dem Ansturm der Besucher

Links: Laurin & Klement (Voiturette A), Bauzeit 1905 – 1907, Motortyp V2 Zylinder Wasserkühlung, Bohrung und Hub 80 x 100 mm, Leistung 7 PS, Gewicht 500 – 600 kg, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Produktionszahl Minimum 44

Vorne: Skoda 420 Popular, Bauzeit 1934 – 1938, Motortyp 4 Zylinder, SV, Hubraum 995 ccm, Bohrung und Hub 65 x 75 mm, Leistung 22 PS, Gewicht 750 kg, Produktionszahl 4220

Mitte Skoda 440 (Octavia), Bauzeit 1955 – 1964, Motortyp 4 Zylinder, OHV, Hubraum 1089 ccm, Bohrung und Hub 68 x 75 mm, Leistung 40 PS, Gewicht 920 kg, Produktionszahl 229.531

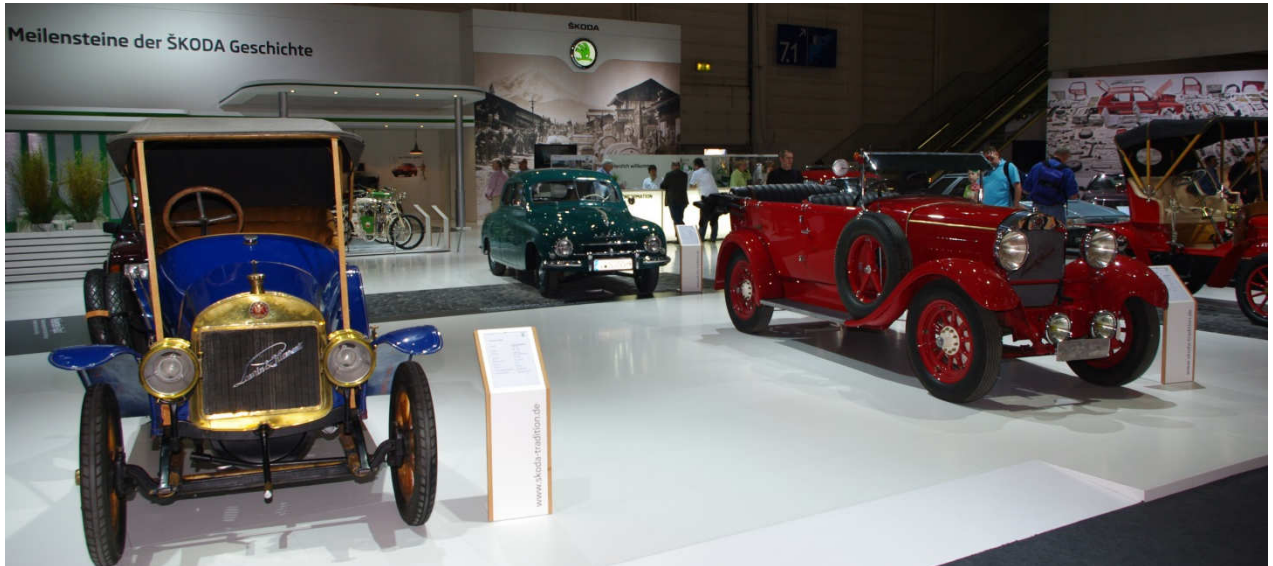


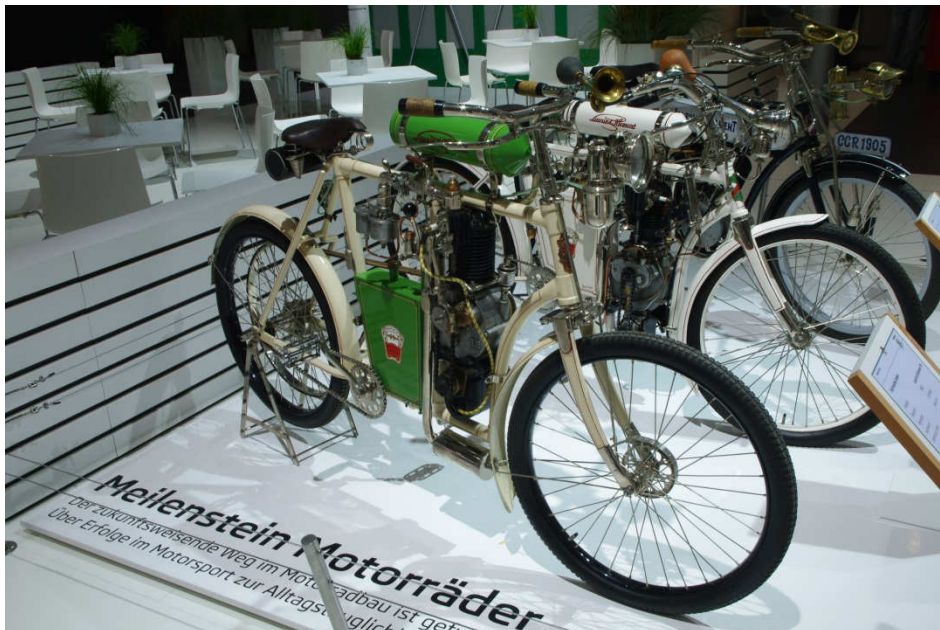
Foto: Ralf Pätz Škoda Messestand vor dem Ansturm der Besucher

Links Laurin & Klement Typ „S“, Bauzeit 1911 – 1925, Motortyp 4 Zylinder SVL – Zylinderkopf, Hubraum 1771 ccm, Leistung 14 PS, Gewicht 650 kg, Höchstgeschwindigkeit 50 – 60 km/h, ----- Produktionszahl 2050 (alle Typen)

Rechts Laurin Klement Typ „110“, Bauzeit 1925 – 1929, Motortyp 4 Zylinder, SV, Hubraum 1929 ccm, Bohrung und Hub 75 x 110 mm, Leistung 30 PS, Gewicht 1300 kg, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Produktionszahl 2985

Mitte Skoda 1200, Bauzeit 1952 – 1956, Motortyp 4 Zylinder, OHV, Hubraum 1221 ccm, Bohrung und Hub 72 x 75 mm, Leistung 36 PS, Gewicht 1010 kg, Höchstgeschwindigkeit 105 km/h, Produktionszahl 11.700

Foto: Ralf Pätz Motorräder von Laurin & Klement aus den Jahren 1902 bis 1905



Hinten:
Laurin & Klement CCR
Bauzeit 1905 Motortyp 2
Zylinder, Bohrung und
Hu b 75 x 92 mm,
Leistung 4,5 PS Gewicht
76 kg
Höchstgeschwindigkeit
85 km/h Produktionszahl
550

Mitte:
Laurin & Klement L 80
Bauzeit 1903 1 Zylinder
Hubraum 502 ccm
Bohrung und Hub 80 x 90
mm Leistung 3 PS
Gewicht 63 kg
Höchstgeschwindigkeit
60 km /m Produktionszahl
965

Vorne: Modell Laurin & Klement TB, Bauzeit 1902, Motortyp 1 Zylinder Hubraum 240 ccm, Bohrung und Hub 66x70 mm, Leistung 1,75 PS, Gewicht 58 kg, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Produktionszahl 540



Foto: Rudi Maas

50 jähriges Jubiläum des Skoda 1000 MB , Bauzeit 1964 – 1969, Motortyp 4 Zylinder, OHV, Hubraum 988 ccm, Bohrung und Hub 68 x 68 mm, Leistung 42 PS , Gewicht 800 kg, Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, Produktionszahl 414. 858

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



1. Kurzfassung

Automobile Meilensteine der ŠKODA Historie

- › Spannende Zeitreise für die Besucher in Essen: ŠKODA stellt Höhepunkte der bewegten Unternehmensgeschichte aus
- › Das Weltgeschehen und die Entwicklung der tschechischen Traditionsmarke sind bis heute eng verbunden
- › ŠKODA Fahrzeuge prägen mit technischer Kompetenz und Einfallsreichtum die Marke

Die Besucher der diesjährigen Techno Classica dürfen sich auf eine besondere Gelegenheit freuen: Sie können ŠKODA auf einer Reise durch die Zeitgeschichte begleiten. Als einer der weltweit ältesten noch produzierenden Automobilhersteller blickt das tschechische Traditionsunternehmen auf eine bewegte Vergangenheit zurück. Geschichtliche Ereignisse, politische Umbrüche und sich stetig verändernde Märkte nahmen Einfluss auf die Entwicklung der Marke ŠKODA, die ihren Prinzipien von technischer Innovation und handwerklich geprägter Qualität bis heute treu geblieben ist.

Der Ursprung von ŠKODA reicht zurück bis ins Jahr 1895, als in Mladá Boleslav das Unternehmen Laurin & Klement seine Arbeit aufnahm. Nach ihrem Start als Fahrradhersteller begannen die Gründerväter Václav Laurin und Vacláv Klement Ende 1899 mit dem Bau von Motorrädern. Denn die ambitionierten Firmeninhaber waren mit der verfügbaren Technik nicht zufrieden und wollten ein eigenes, hochwertigeres Produkt entwickeln.

Technologisch stets in Richtung Zukunft

Bereits zu dieser Zeit beschäftigte sich Laurin & Klement allerdings auch mit der Entwicklung eines Automobils. 1905 war es schließlich soweit: Auf der Prager Automobilschau stellten sie die Voiturette A der Weltöffentlichkeit vor. Im Gegensatz zu vielen anderen Fahrzeugen ihrer Zeit war sie bereits mit einem fortschrittlichen wassergekühlten V2-Motor ausgestattet. Darüber hinaus glänzte die Voiturette – wie auch ihre modernen Nachfahren von ŠKODA – mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Mit dem Laurin & Klement Typ S aus dem Jahre 1911 zeigt ŠKODA in Essen eines der erfolgreichsten Laurin & Klement Modelle überhaupt. Von 1911 bis 1925 wurden von dieser Baureihe über 2.000 Fahrzeuge in verschiedenen Ausführungen produziert. Die Kunden schätzten vor allem die hohe Zuverlässigkeit des Modells. Der Typ S war motorisiert mit einem 14 PS starken Reihen-Vierzylinder mit 1.771 cm³ Hubraum.

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg war von zahlreichen Entbehrungen gekennzeichnet. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs erkannte Laurin & Klement allerdings die Nachfrage nach komfortableren und luxuriöseren Fahrzeugen. 1925 kam der Laurin & Klement ŠKODA Typ 110 Phaeton auf den Markt. Gleichzeitig markierte der 1,3 Tonnen schwere Wagen eine wegweisende Wende in der Unternehmensgeschichte: Er trug als letztes Fahrzeug den Namenszug seiner Gründerväter. Außerdem kennzeichneten ihn beide Logos von Laurin & Klement und von ŠKODA, denn im selben Jahr schlossen sich die Automobilmanufaktur und der damalige Maschinenbaugigant zusammen. Seither prägt der geflügelte Pfeil die Marke.

ŠKODA feierte seinen ersten Massenerfolg mit dem Popular

1934 brachte ŠKODA einen wahren Bestseller auf den Markt: Das Modell Popular wurde über 4.400 Mal produziert und prägte jahrzehntelang die technologische Marschroute. Auch dieses Stück Unternehmensgeschichte können Interessierte in Essen unter die Lupe nehmen.

Zerstörte Werksteile und Materialknappheit erschwerten die Produktion in den Nachkriegsjahren. Dennoch arbeiteten die ŠKODA Techniker bereits wieder an einer automobilen Weiterentwicklung. Aus ihrem Streben entstand 1952 in Mladá Boleslav der ŠKODA 1200. Das Mittelklassemodell wurde erstmals im Windkanal auf seine aerodynamischen Eigenschaften geprüft und verfügte über eine Ganzstahlkarosserie. Der 1,22-Liter-Vierzylindermotor stellte mit 34 PS eine für die damalige Zeit beachtliche Leistung zur Verfügung.

In die Fußstapfen des ŠKODA 1200 trat ab 1955 der ŠKODA 440. Weil die Ressourcen in der Nachkriegszeit noch knapp waren, basierte das neue Modell stark auf seinem Vorgänger. Eine deutlich überarbeitete Version erschien 1959 – sie hörte auf den bis heute klangvollen Namen Octavia. Ihr moderner Nachfolger und Namensvetter gehört seit Jahren zu den erfolgreichsten Modellen von ŠKODA.

Weitere frühere Verkaufsschlager von ŠKODA auf der Techno Classica

1964 begann mit dem ŠKODA 1000 MB eine neue Ära für den tschechischen Automobilhersteller. Der heckangetriebene Wagen trumpfte unter anderem mit einer sehr fortschrittlichen, da selbsttragenden Karosserie und einem geringen Leergewicht von nur 800 Kilogramm auf. Kein Wunder, dass die innovative Mittelklasselimousine rasch zum Verkaufsschlager aufstieg: Fast 450.000 Exemplare rollten bis 1969 aus den Werkshallen in Mladá Boleslav. Vor allem in den Ostblockstaaten erfreuten sich die robusten Fahrzeuge großer Beliebtheit. Auf der Techno Classica feiert dieses Stück Automobilgeschichte sein 50-jähriges Jubiläum.

In den folgenden Jahren musste sich ŠKODA als Staatsbetrieb neu orientieren, um sich der allgemeinen automobilen Entwicklung anzupassen. Die Nachfrage nach modernen wie sportlichen Fahrzeugen stieg. Die Lösung: der ŠKODA Rapid von 1984. Sein 1,3-Liter-Motor mobilisierte rund 59 PS. Er läutete zugleich das Ende der Heckmotor-Fahrzeuge von ŠKODA ein, die zu den gefragtesten Modellen des damaligen Ostblocks gehörten.

Das jüngste Exponat auf dem Messestand von ŠKODA ist ein Forman von 1993. Dank seiner kompakten Bauweise mit Frontmotor und angetriebener Vorderachse präsentierte er sich ausgesprochen zeitgemäß. Er war das letzte in Eigenregie gebaute Modell, bis sich ŠKODA unter dem Dach des Volkswagen Konzerns neu aufgestellt hat.

Insgesamt präsentiert die tschechische Traditionsmarke in Halle 7 der Techno Classica zwölf Fahrzeuge. Die Ausstellungsstücke stammen von ŠKODA AUTO Deutschland, vom ŠKODA MUZEUM Mladá Boleslav und aus der privaten Sammlung der Mitglieder der ŠKODA Oldtimer IG.

Markttermine zu den Oldtimermärkten 2014 in Tschechien

05.04.2014	Nupaky
26.04.2014	Brno
17.05.2014	Nupaky
07.06.2014	Chotusice
14.06.2014	Nupaky
12.07.2014	Nupaky
26.07.2014	Chotusice
09.08.2014	Nupaky
06.09.2014	Chotusice
13.09.2014	Nupaky
25.10.2014	Nupaky
18.10.2014	Brno
01.11.2014	Chotusice
15.11.2014	Nupaky
06.12.2014	Nupaky
13.12.2014	Chotusice

- Die Termine wurden aus dem Internet zusammengestellt
Änderungen sind daher möglich
- vor einem Marktbesuch sollten daher nochmals
Datum und Ort überprüft werden, ob der Markt auch stattfindet

ZUM TREFFEN IN MLADA BOLESLAV

HABEN SICH 21 BESATZUNGEN GEMELDET

STAND: 12.4. 2014

**Anmeldung zum 23. Škoda-Oldtimer-Markentreffen vom Freitag,
dem 05. September bis Dienstag, dem 08. September 2014 in Mlada Boleslav**

Škoda 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
 „**Sand Martin - Mladá Boleslav** in Kilometer _____ km

zutreffendes bitte ankreuzen:

Hotel Übernachtung: ja / nein

Datum des Anreisetags zur Unterkunft: _____

Datum des Abreisetags: _____

Einzelzimmer

Doppelzimmer

Einzelzimmerpreis pro Nacht wird noch bekannt gegeben

Doppelzimmerpreis beträgt ca.95 € pro Nacht

Ein Frühstücksbuffet wird für 6 € / Person angeboten.

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 2014

Den Nennbetrag bitte auf das Konto des Kassenwart: Elmar Schorpp Škoda 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 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: _____