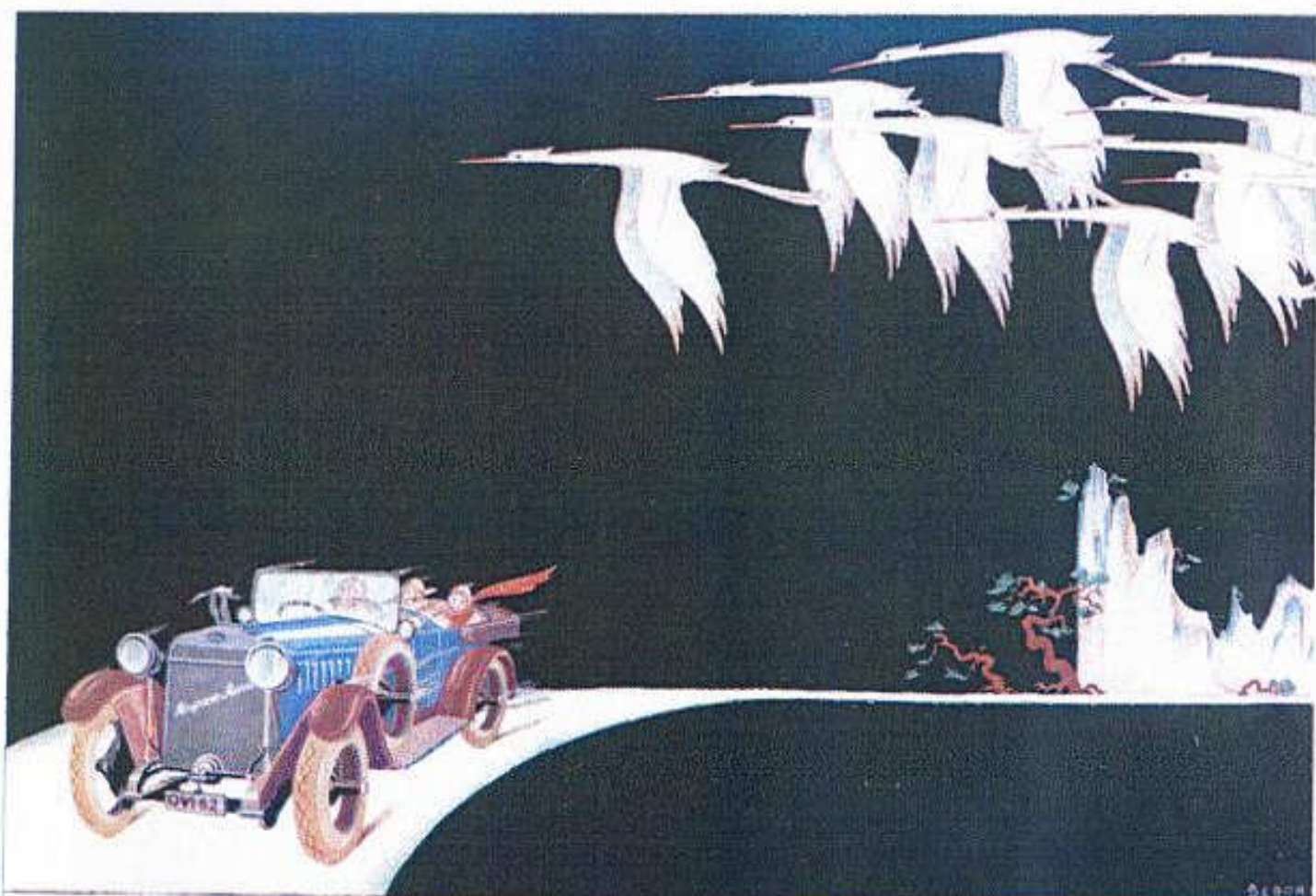


# ŠKODA- KURIER

Zeitschrift der Skoda-  
Oldtimer-IG Deutschland  
für klassische Automobile



## AUTO ŠKODA

**Der Skoda – Hispano Suiza 25/100  
Im Zeichen des geflügelten Pfeils**

# Der Skoda - Hispano Suiza 25/100

*Ein seltener und weitgehend unbekannter Luxuswagen*

## Geschichte der Marke Hispano Suiza

Ihre Ursprünge reichen in das Jahr 1898. Der Admiral Emilio de la Cuadra und der Ingenieur Carlos Vellino gründeten die Firma La „Cia General de Coches y Automoviles E. La Cuadra S. en Comandita“. Das Unternehmen war die erste Automobilfabrik in Spanien.

1904 trat als neuer Kapitalgeber der Bankier Don Damien Mateu auf und kooperierte mit La Cuadra. Daraus entstand die Fabrica la Hispano – Suiza de Automobiles mit Sitz in Barcelona. Ab 1918 wurde der gestreckte, fliegende Storch als Markenzeichen von Hispano Suiza verwendet.

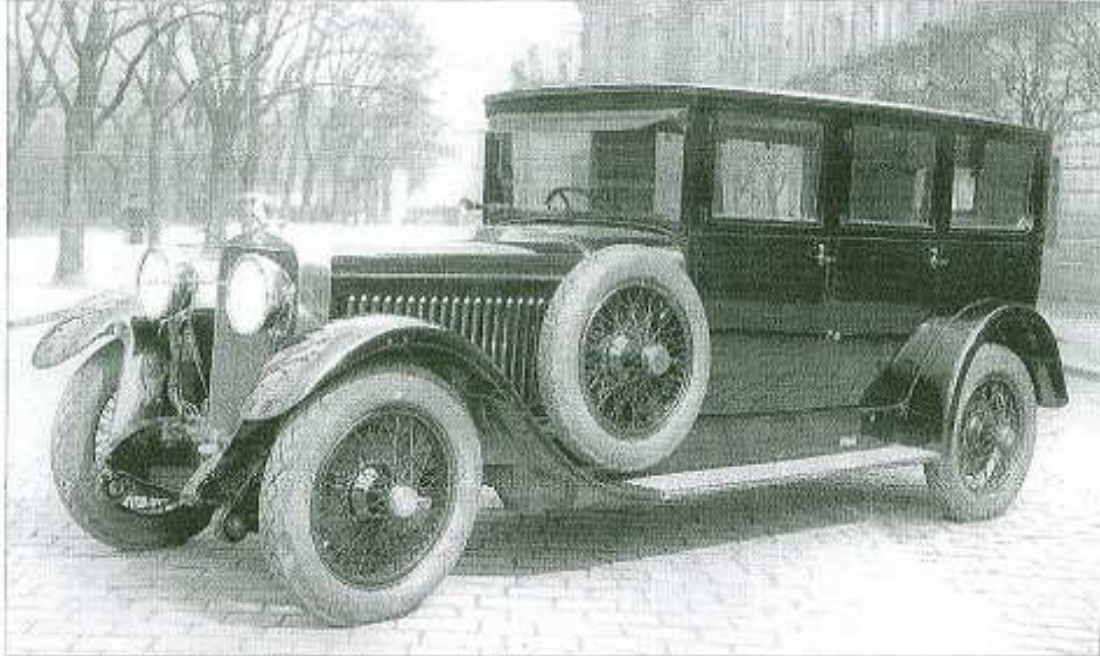
Hispano Suiza entwickelte sich zum erfolgreichen Produzenten von Automobilen, Lastkraftwagen und Autobussen. 1944 gegen Ende des zweiten Weltkrieges wurde Hispano Suiza unter dem Diktator Franco in die staatseigene Firma Pegaso überführt.

## Das Modell Hispano – Suiza 25/100 PS

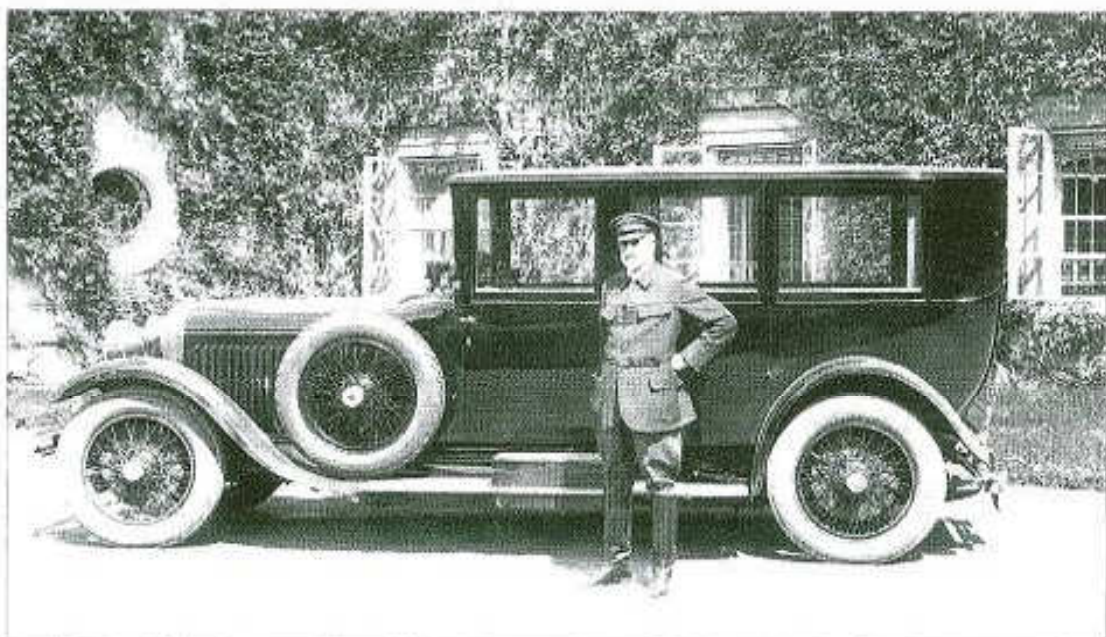
war ein 4 - bis 6 – sitziger PKW dieser spanischen Marke, der 1926 herauskam und auch von Skoda in Lizenz gebaut wurde. Er war mit verschiedenen Aufbauten in Holz/Stahlmischkonstruktion, kreierte nach Kundenwünschen, erhältlich.

Der wassergekühlte ohc – Sechszylinder – Viertakt – Motor hatte einen Hubraum von 6653 ccm und eine Leistung von 100 PS ( 74 kW ). Er beschleunigte das bis zu 1350 kg schwere Fahrzeug bis auf 140 km/h. Über das am Motorblock angeflanschte Getriebe und eine Kardanwelle wurde die Antriebskraft an die Hinterräder weitergeleitet. Der Rahmen bestand aus genieteten Stahlprofilen in U-Form.

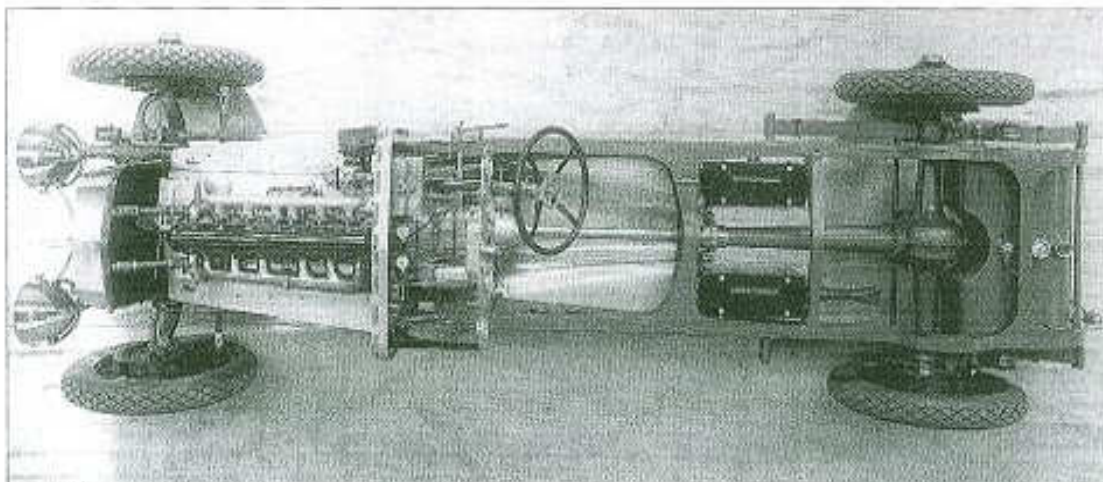




*Die Limousine Škoda – Hispano Suiza auf dem Prager Karlsplatz*



*Präsident Masaryk fuhr selbstverständlich ausschließlich mit Wagen tschechoslowakischer Hersteller. Den Škoda - Hispano Suiza für das Staatsoberhaupt bestellte das Büro des Präsidenten am 25. Juli 1925. Am 10. Mai des nächsten Jahres wurde der Lieferschein ausgestellt und der Wagen zwei Tage später dem Kunden übergeben. Neu zum Vorschein gekommene Dokumente deuten darauf hin, dass die Karosserie, bisher der Plymouth Karosseriefabrik Bratík zugeschrieben, von der Pariser Firma Kellner stammt.*



*Chassis Škoda – Hispano Suiza*

# Die Entwicklung von Skoda zu einem Industriekonzern und wie der Hispano Suiza zu dieser Firma kam

## Die Geschichte von Emil Skoda und dem Skodawerk

1859 gründete Ernst von Waldstein eine Fabrik, die sich mit der Produktion wie Einrichtungen und Ausstattung von Brauereien, Zuckerfabriken und Bergwerken befasste. Darüber hinaus wurden bald auch Dampfmaschinen, Eisenbahnen und Schiffsteile produziert. Ab 1866 leitete der Ingenieur Emil Skoda diesen Betrieb. 1869 kaufte Skoda dieses Werk und modernisierte es und erweiterte die Produktpalette.

1899 wurde die Firma Skoda in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, bei der Emil Skoda die Aktienmehrheit behielt. 1900 stirbt überraschend Skoda.

1919, nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, waren die Skodawerke zu einem riesigen Rüstungsunternehmen gewachsen und brauchten neues Kapital. Der französische Rüstungskonzern Schneider et Cie. ein finanziell potenter Partner übernahm mit 60% einen Mehrheitsanteil. Dadurch entstanden neue Geschäftsfelder wie Automobil – und Flugzeugbau. Im Jahr 1925 übernahm Skoda in Pilsen den Automobilhersteller Laurin und Klement in Mlada Boleslav. Dieser Schritt war für Skoda eine ideale Ergänzung, kam doch mit dem Einkauf ein strategisch wichtiger Partner, mit Erfahrung im Automobilbau in den Konzern. Im gleichen Jahr begann Skoda in Pilsen und Mlada Boleslav mit der Lizenzproduktion der Luxuslimousine Hispano Suiza H6B.

Die Fahrzeugproduktion und der Verkauf von 50 Fahrzeugen begann 1925 und das erste gefertigte Automobil konnte am 10. Mai 1926 an die Kanzlei des Präsidenten der tschechoslowakischen Republik geliefert werden.

Am 8. Februar wurden vom Generaldirektor die Fertigung von weiteren 50 Fahrzeugen genehmigt. Das letzte Luxusautomobil des Modells Skoda Hispano Suiza 25/100 PS wurde am 13. Januar 1930 an einen Kunden geliefert .

## Technische Details des Skoda – Hispano Suiza

Dieses Automobil hatte einen Leiterraum, starre Achsen auf zweifach waagrecht halbelipsenförmigen Federblättern und einem Frontmotor, der die Räder der Hinterachse antrieb. Für den mit Wasser gekühlten Sechszylindermotor, mit einem Hubraum von 6654 ccm und einer Dauerleistung von 100 PS bei 1600/min griff man auf die Konstruktion des weltbekannten Flugzeugmotors von Hispano Suiza zurück. Zu dessen technischer Vollkommenheit zählt die OHC-Steuerung mit Königswelle, Stahleinlage der Zylinder im Leichtmetallgussblock, siebenfach gelagerte Kurbelwelle und doppelter Zündung.

Bei der außerordentlichen Flexibilität des Motors genügt dem Automobil ein Dreiganggetriebe, wobei der erste Gang nur zum Manövrieren und der zweite Gang zum normalen Anfahren gebraucht wurde. Bei einer Maximalgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h und einem Gewicht von über zwei Tonnen waren mächtige mechanische Trommelbremsen mit Bremskraftverstärkung notwendig. Der Radstand betrug 3,69 m, die Spurweite 1,45 m und das Fahrgestellgewicht 1350 kg.

## Der Bau der kompletten Fahrgestelle und die Karosserie

geschah an unterschiedlichen Produktionsstätten. Das Fahrgestell wurde in Pilsen und die Karosserien von mindestens 29 Wagen in der Karosserie-fabrik der Automobilwerke in Mlada Boleslav fertig gestellt. Die restlichen Karossen wurden bei den renommierten Karosseriebaubetrieben Brozik in Pilsen, J.O. Jech in Prag und eine bei Kellner in Paris gebaut. Jede Karosserie dieser Luxusautomobile wurde nach Kundenwünschen angefertigt und sind daher individuelle Entwürfe.

## Erkennungszeichen des Skoda-Hispano Suiza

Das markante Erkennungszeichen war wohl der gestreckt fliegende Storch auf dem Kühlwasserdeckel. Darunter, auf der vernickelten Kühlermaske war das ovale Skodaemblem, der weiße Schriftzug auf blauem Hintergrund, gefasst in einem Lorbeerkranz. Eine zusätzliche Variante auf dem Kühlergrill war der waagrechte Schriftzug Skoda mit, dem von links unten nach rechts oben verlaufenden Schriftzug Hispano Suiza.

## Kurzfassung zum Thema Skoda Hispano – Suiza mit weiteren Informationen

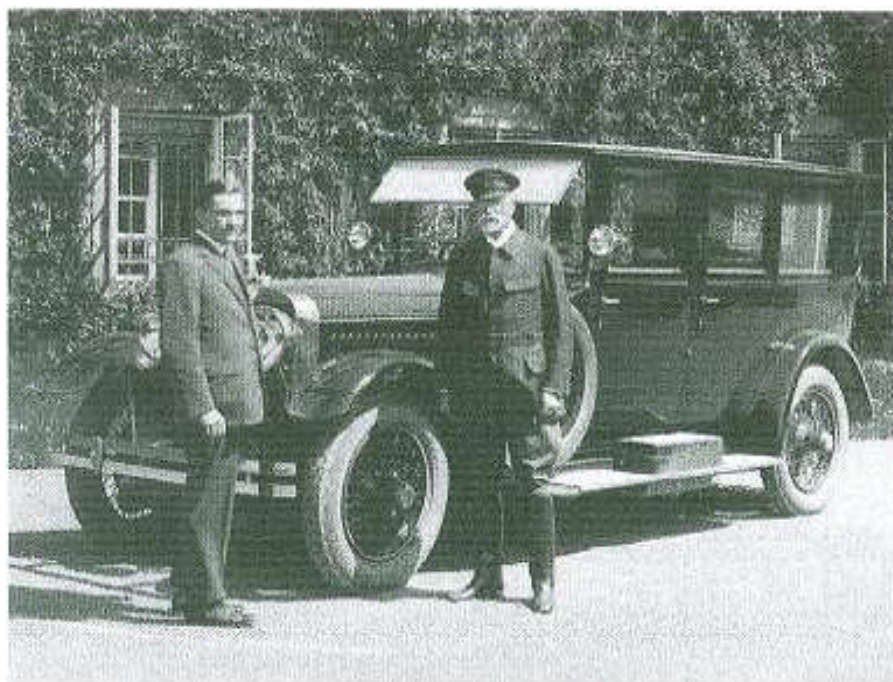
Nach dem Ende des ersten Weltkriegs durfte der in Skoda-Werke umgetaufte Rüstungs – und Schwermaschinenkonzern Akciova Spolencnot Skodivý Zavody keine militärischen Güter mehr produzieren und beschloss, sich dem Automobilbau zuzuwenden. Die Firma verlegte ihren Sitz nach Pilsen.

### Ein Storch aus Pilsen

Nach der Übernahme durch den französischen Schneiderkonzern kaufte Skoda der Automobilhersteller Laurin & Klement in Mlada Boleslav. Im gleichen Jahr nahm die Firma in Pilsen die Lizenzproduktion des Hispano Suiza H6B auf. Abgesehen von den allerersten Exemplaren wurden diese Lizenzfahrzeuge vollständig in Pilsen gebaut. Die Unterschiede gegenüber der Originalversion beschränkten sich im wesentlichen auf den Motor aus Stahlguss und auf die Verstärkung einiger Bauteile. Die Karosserien stammten zumeist von dem Pilsener Karosseriebauer Brozik; einige wurden auch von der Prager Firma Jech oder im ehemaligen Werk von Laurin & Klement in Mlada Boleslav hergestellt. Die Qualität der Lizenzfahrzeuge, die unter dem Storch – der Kühlerfigur von Hispano Suiza – den gefiederten Pfeil von Skoda trugen – stand der des Originals nicht nach.

### Eine begrenzte Auflage

Ein Skoda Hispano Suiza wurde als Staatskarosse an den tschechoslowakischen Staatspräsident Masaryk geliefert. Zu den Käufern zählten reiche böhmische Textilfabrikanten und natürlich Eugène Schneider, der Inhaber des Schneider – Konzerns. Einige Exemplare wurden nach Deutschland, Polen und Ungarn exportiert. Von rund 100 Fahrzeugen, die bis 1929 gebaut wurden, befinden sich noch fünf in der Hand privater Sammler.



## SKODA - HISPANO SUIZA (25/100 HP)

<b>Baujahr:</b>	1926
<b>Fahrzeugtyp:</b>	PKW mit Hinterradantrieb
<b>Motor:</b>	Viertakt-Benzinmotor, wassergekühlt, Reihensechszylinder OHC, längs zur Vorderachse
<b>Hubraum:</b>	6654 ccm
<b>Leistung:</b>	Dauerleistung 73,5 kW (100 PS) bei 1600 U/min Spitzenleistung 99 kW (135 PS) bei 3000 U/min
<b>Übertragung:</b>	Getriebe im Motorblock, Antrieb der Hinterachse durch zweiteilige Kardanwelle, hinterer Teil in Rohrstütze
<b>Rahmen:</b>	Grundrahmen, genietet aus Stahl U-Profil
<b>Abmessung:</b>	Fahrgestell 1350 kg Wagen je nach Ausführung
<b>Gewicht:</b>	k. A.
<b>Geschwindigkeit:</b>	120 bis 140 km/h
<b>Verbrauch:</b>	18 bis 25 Liter auf 100 km
<b>Karosserie:</b>	Karosserie-Mischkonstruktion mit Holzkonstruktion und Blechpancelen, gebaut vor allem auf Kundenwunsch
<b>Anmerkungen:</b>	Fahrgestell in Pilsen hergestellt, Karosserie in Mlada Boleslav oder anderen Karosseriefirmen

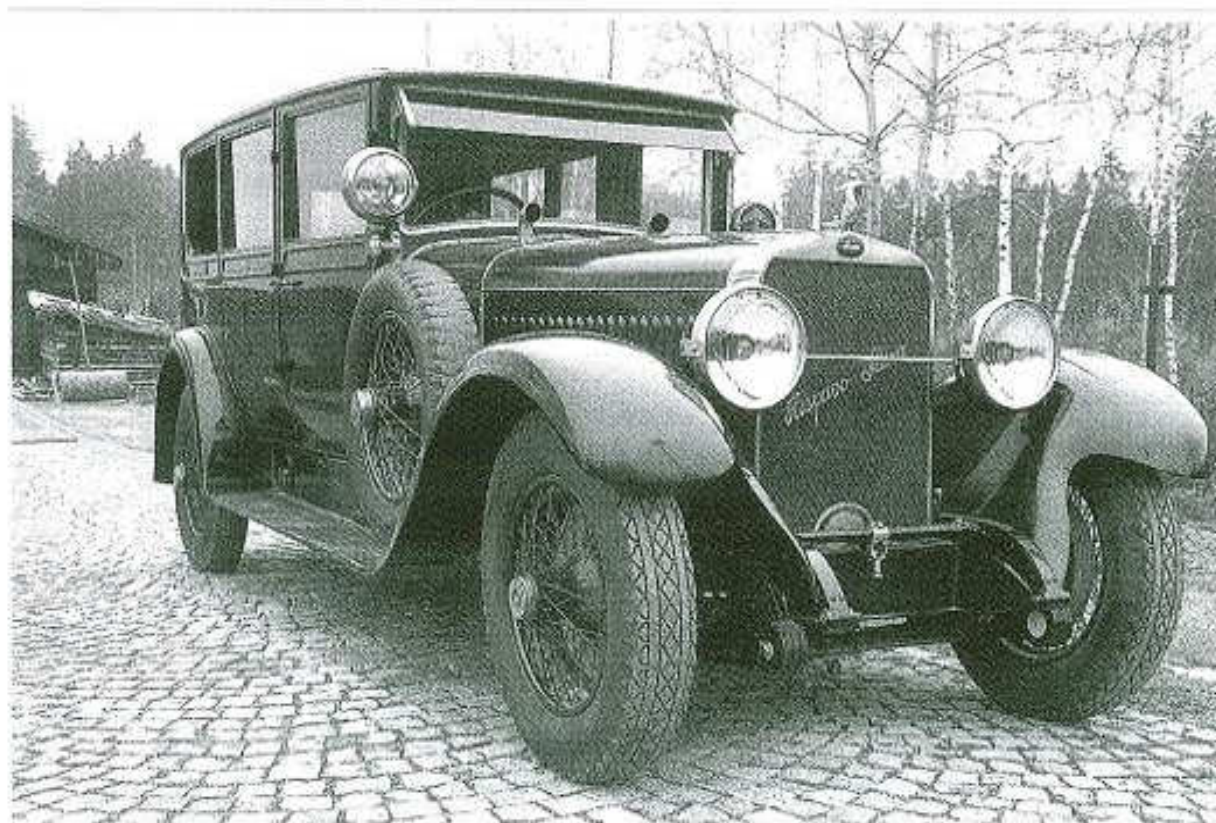
# 1925 SKODA

# 1929 HISPANO-SUIZA

Die Reifezeit LUXUSWAGEN



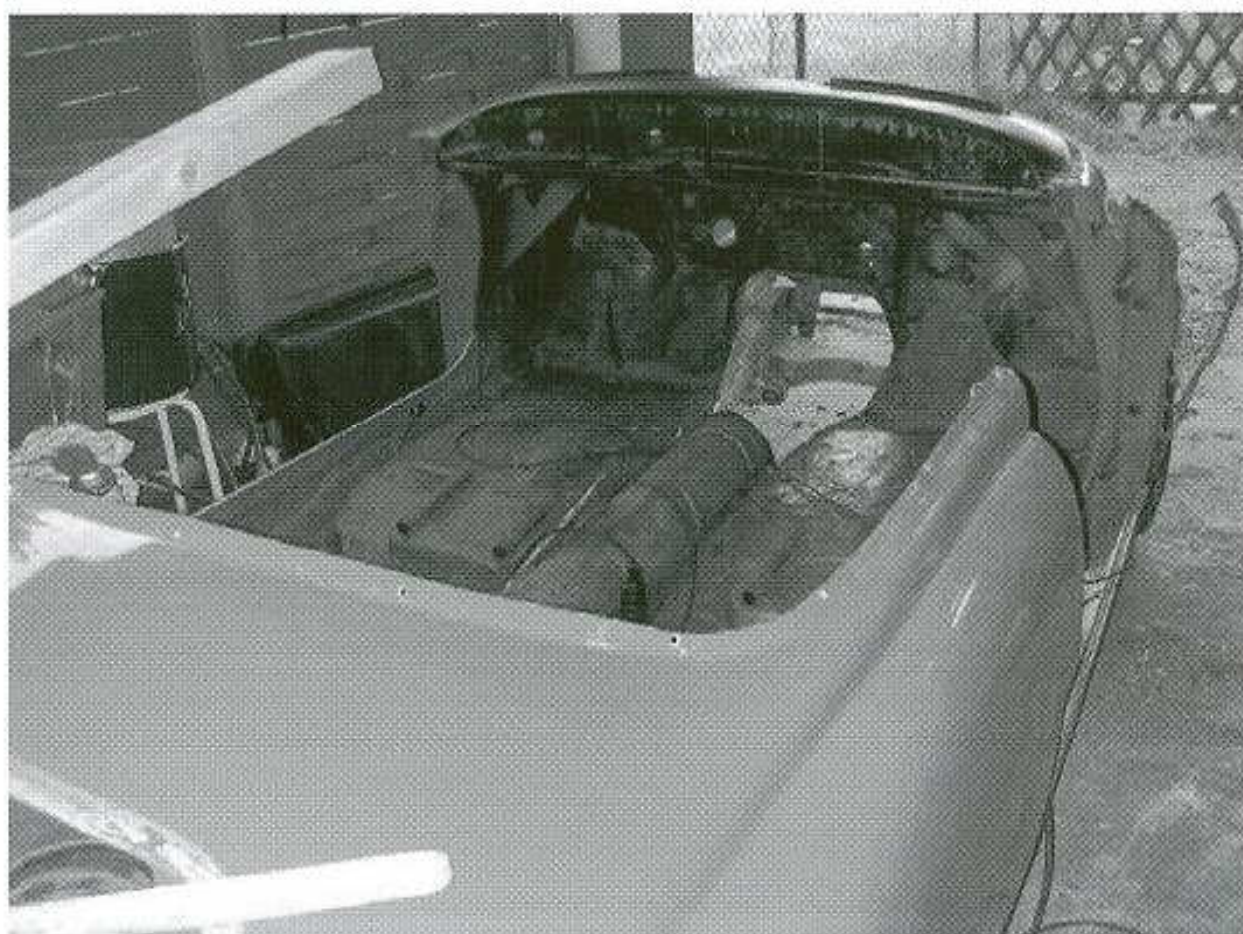
Tschechoslowakei



## Peter Gembus bei der Restaurierung seines kürzlich erworbenen Felicias

Im letzten Skoda-Kurier haben wir von Peters Blitzkauf berichtet. Er erwarb einen Felicia und überführte ihn auf den eigenen vier Rädern, was trotz kleiner Pannen gut gelang.

Im Januar haben wir neue Informationen vom Beginn der Restaurierung eben dieses Oldies erhalten. In der zweiten Novemberhälfte hat Peter innerhalb einer Woche das Auto komplett zerlegt.

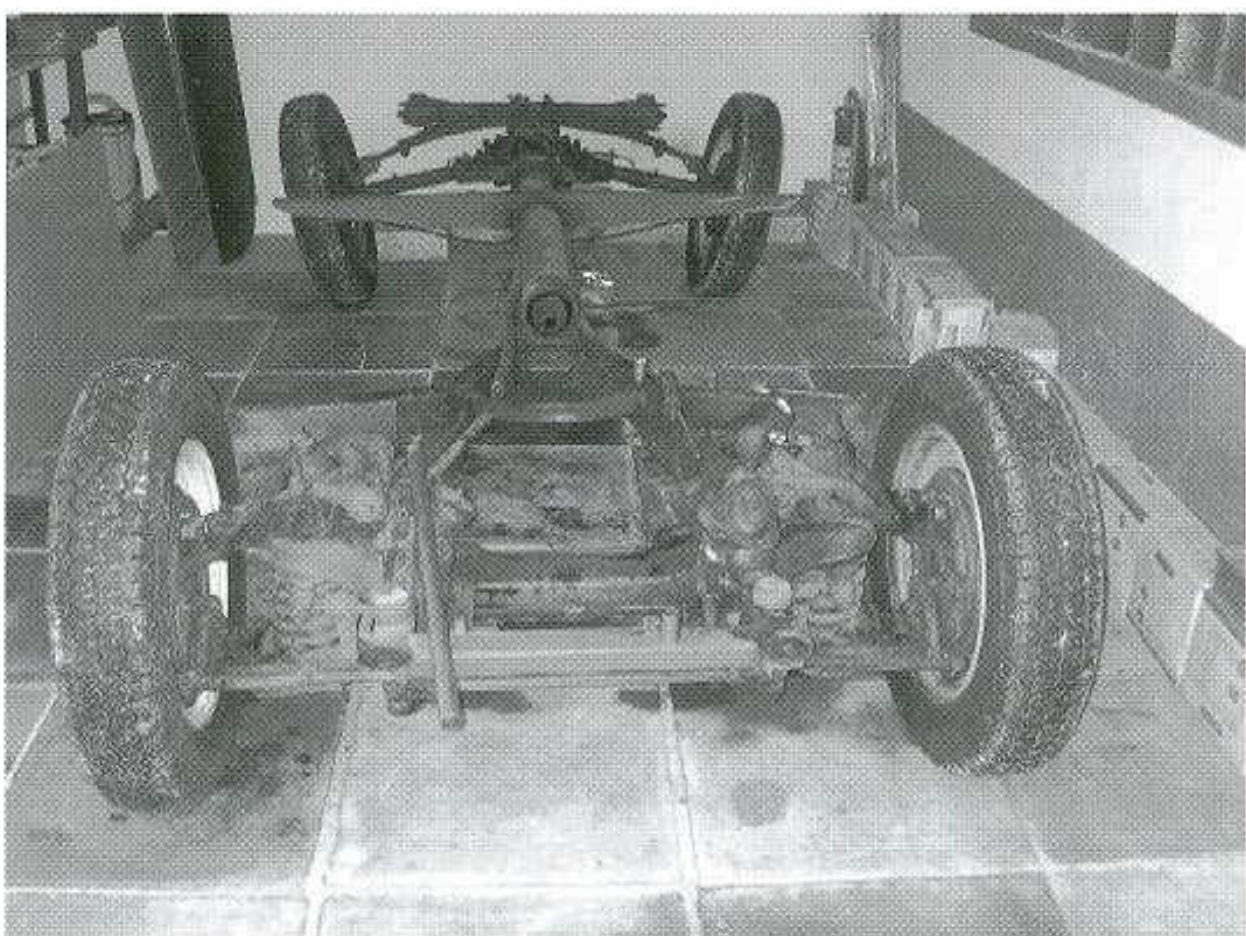
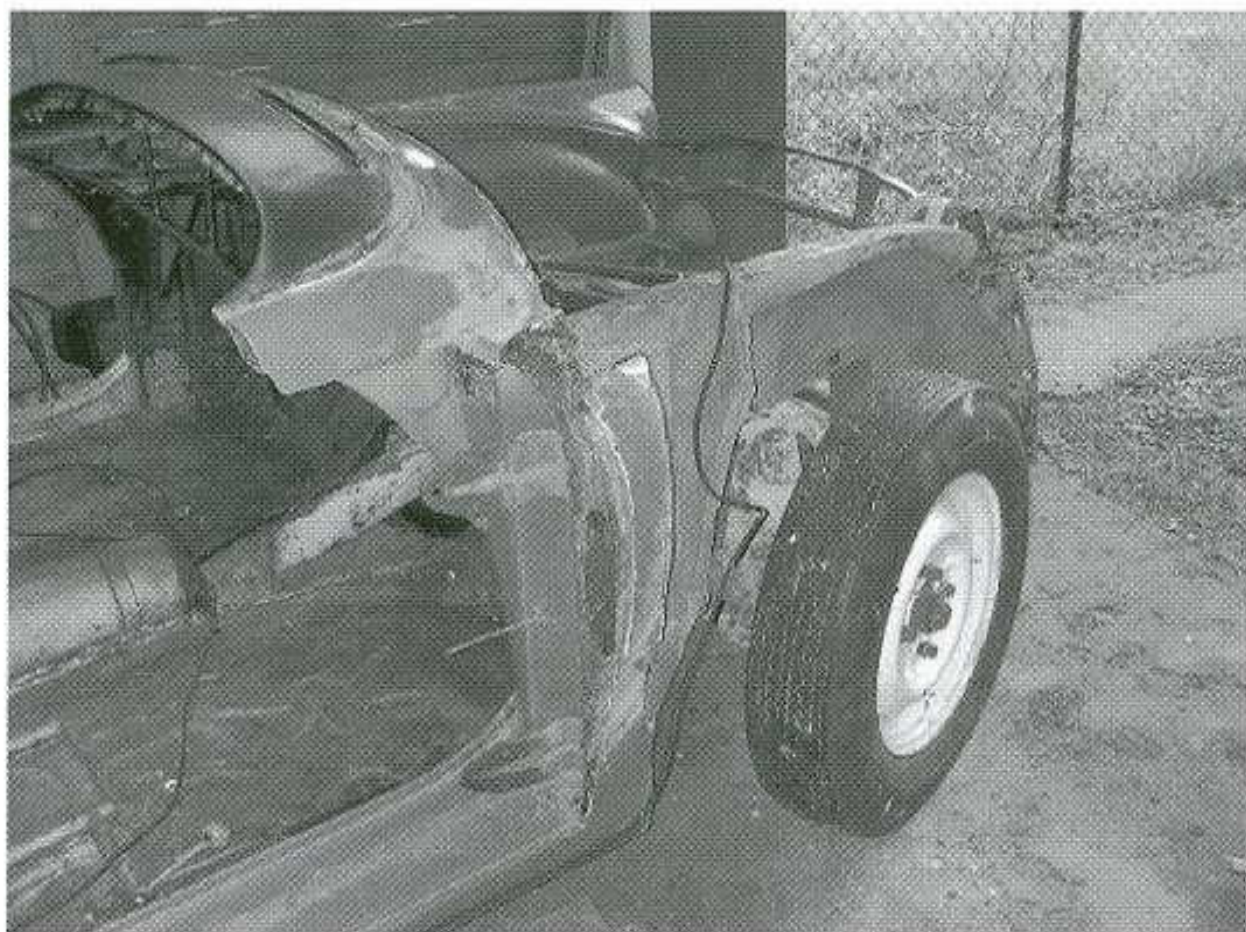


(Auf diesem Bild und den folgende ist nur die zerlegte Karosserie zu sehen)

Der Rahmen sowie Hinter- und Vorderachse wurden sandgestrahlt und pulverbeschichtet.

Türen, Kotflügel, Motor – und Kofferraumdeckel wurden abgebaut, abgeschliffen und das Blechbearbeitet.





**Die Karosse wurde ebenso behandelt. Der Motor, ansonsten noch sehr gut, bekam eine neue Steuerkette. Das Getriebe, nicht mehr im Bestzustand, wurde durch ein gutes gebrauchtes ersetzt.**



**Die Vorderachse bekam an Ober – und Unterarmen neue Gummis. Auch mussten die vier Radlager neuen weichen. Die Bremsanlage wurde überholt, ein neuer Hauptbremszylinder und vier Radbremszylinder ersetzt.**

**Wir sind sehr gespannt, wie es mit dieser Restaurierung weitergeht. In diesem Tempo wird das Auto bestimmt bis zum Jahrestreffen in Bayern fertig werden. Im nächsten Kurier erfahrt ihr mehr über den Fortgang der Restaurierung.**

---

**ACHTUNG !!!! Wer auch etwas zu seiner Oldtimer Voll – oder Teilrestaurierung zu berichten hat, kann es so wie Peter machen. Brief, Fax, Email oder Telefon an Volkhard Ullrich ( Redaktion Skoda-Kurier ) und wir bringen einen Artikel darüber im nächsten Kurier.**

---

**Das Programm zum 16. Skoda-Oldtimer IG**  
**Markentreffen, am 05.9.-7.09.2008, in Neufahrn Kreis**  
**Freising, in Bayern**

**Die Skoda - Oberbayern – Hopfentour 2008**

**Freitag, den 05.09. 2008**

**Anreisetag und Ankunft im Hotel Achat in Neufahrn.**

**18.30 Uhr treffen wir uns im Hotel. Begrüßung durch den Vorstand und den Veranstalter. Ausgabe der Road Mappe und Besprechung der Tour. Anschließend gemeinsames Abendessen im Hotel Achat.**

**Samstag, den 06.09. 2008 ( Fahrtstrecke ca. 100 Kilometer )**

**9.00 Uhr versammeln sich die Teilnehmer mit den Fahrzeugen vor dem Hotel. 9.30 Uhr Beginn der Ausfahrt entlang der deutschen Hopfenstraße in die Hallertau. 11.00 Uhr Besichtigung der Schlossbrauerei Au-Hallertau. Dauer ca. 45 Minuten, eventuell noch eine kurze Schlossbesichtigung. Präsentation der Fahrzeuge im Brauereihof des Schlosses. 13.00 Uhr Mittagessen im Schlosskeller. 14.30 Uhr Fahrt nach Freising, der alten Domstadt. 15.15 Uhr Stadtführung in Freising, Kaffeetrinken, bummeln. Rückfahrt nach Neufahrn. 19.00 Uhr Abendessen im Hotel, Kurzfilm vom letzten Treffen in Zwönitz, Vorstellung der letzten Clubneuigkeiten, kurzer Rückblick auf die Entwicklung unserer Jahrestreffen, Verteilung der Präsente usw.**

**Sonntag, den 07.09. 2008 ( Fahrtstrecke ca. 40 Kilometer )**

**9.00 Uhr Treffen der Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen vor dem Hotel Achat. 9.30 Uhr Abfahrt nach Oberschleißheim.**

**10.15 Uhr Ankunft im Schloss Schleißheim. Präsentation der Fahrzeuge im Schlosshof, Besichtigung des Schlosses und seines Parks. Besichtigung der Flugwerft des Deutschen Museums.**

**Gegen 12.00 Uhr Abfahrt nach Dachau. Dort Ausstellung unserer Oldtimer im Schlosshof von Dachau. 13.00 Uhr Mittagessen im Schlossrestaurant. Danach Verabschiedung der Teilnehmer, die nach Hause fahren. Für die verbliebenen Mitglieder wird am Mittag eine kleine Ausfahrt angeboten.**



Airport-München



**ACHAT Hotel**  
**Airport-München**  
 Dietersheimer Straße 58  
 85375 Neufahrn/Freising

Tel.: +49 81 65 6 30-0  
 Fax: +49 81 65 6 30-100  
 neufahrn@achat-hotel.de  
 www.achat-hotel.de



## Moderner Hotelkomfort der Drei-Sterne-Kategorie

Das ACHAT Hotel Airport-München begrüßt seine Gäste in ruhiger Lage vor den Toren der „Weltstadt mit Herz“ mit seinen zahlreichen weltbekannten Sehenswürdigkeiten. Zentral zum Flughafen gelegen und mit guter Anbindung an die Innenstadt ist das Hotel ein idealer Standort für Privat- und Geschäftsreisende.

- 130 komfortable Zimmer der Kategorien Economy, Business und Comfort (Nichtraucherzimmer verfügbar)
- Hotelrestaurant „Mozart Stubn“
- Reichhaltiges Frühstücksbuffet
- 6 Tagungsräume für bis zu 70 Personen
- Sauna und Solarium
- Attraktive Wochenend- und Saisonarrangements
- Hoteleigene Parkplätze und Tiefgarage

Zentrum Neufahrn	0,5 km
Zentrum Freising	10,0 km
Zentrum München	20,0 km
Flughafen München	12,0 km

GDS-Code: SX Amadeus: MUCACH Sabre: 55400  
 Worldspan: MUCAH Galileo: 20696