

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



Inhaltsangabe Skoda-Kurier 01/2010

Seite	Inhaltsangabe
2	Information Titelbild / Adressen Vorstand der Skoda IG mit Fotos
3	Inhaltsangabe Skoda Kurier 1/2010
4	Mitgliedsantrag
5	Skoda Oldtimer IG immer für ihre Mitglieder da
6 – 7	Neue Mitglieder stellen sich vor
8	Škoda kehrt in die Deutsche Rallye Meisterschaft zurück
9 – 11	Eindrücke von der 16. AvD-Histo-Monte
10 – 11	Škoda Team Kahle / Göbel feiert Klassensieg
12 – 15	Skoda Felicia ein Testbericht vom Oktober 1962 aus „Der Deutsche Straßenverkehr für Verkehr und Wirtschaft“ überstellt von Gerd Ludwig
16 – 19	Die 16. AvD-Histo-Monte wurde von dem Motorsportreporter Norbert Kappes begleitet
20	Wichtige Informationen von Dirk Johae von ŠkodaAuto-Deutschland GmbH
21 – 22	GTÜ – Presseinformation 01/2-14/10 Oldtimerkauf Geld gespart durch Sachverstand von Hans-Jürgen Götz
23– 25	Konstruktive Arbeit zwischen Politik und Oldtimer-Szene, Informationen aus dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut von Stefan Röhrig
25	Skoda IG Ausblicke Termine
26	Termine der Oldtimermärkte in Tschechien
27	Die Kunst des Fahrens Praktische Winke, ein Automobil oder Motorrad richtig zu lenken
28 – 32	Nicht schnell – sondern gut fahren
33 – 39	Verschiedene Arten von Automobil-Lenkern
40 – 41	Všechno neylepši k narozeninam, Škoda 110 R
41 – 43	Škoda Pilot Hänninen übernimmt IRC-Spitze
44 – 45	Vom Genfer Autosalon, ein Bericht vom IG Mitglied Jirka Pollak Zürich
46	Promillegrenze in Deutschland
47	18. Skoda-Oldtimer-Markentreffen 03. bis 05. September 2010 Nennung
48	Mitgliedsbeiträge
50 – 51	Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Skoda Oldtimer Fahrzeuge
52 – 58	Anzeigen / Findex
59	Streckenplan zur 16. AvD Histo Monte 2010
60	Hallenplan zur Techno Cassia in Essen

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Name: **von Münching**

Vorname: Frits Richard

Straße: Tweede Schansweg 1

PLZ: Ort: NL 7707 RT Blankbrug Niederlande

Tel.: 0031 523658266

E-Mail.: Frits.vonmunching@wanadoo.nl

Fahrzeug: Skoda 422 zweitürig geschlossen
Baujahr 1930 Chassi Nr. 33105

Herr von Münching ist bereit Clubaktivitäten zu übernehmen.



Wir begrüßen als neues Mitglied:

Name: **Blank**
Vorname: Sascha
Straße: Wilhelm-Meyer-Straße 8
PLZ: Ort: 88213 Ravensburg
Tel.: 0176 10943924
Fahrzeug: Skoda Felicia Baujahr 1960

Die Felicia von Herrn Blank verfügt über eine KFZ Zulassung, Herr Blank ist auch bereit Clubaktivitäten zu übernehmen.

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Name: **Helbig**
Vorname: Andreas
Straße: Haydnstr. 18a
PLZ: Ort: 09119 Chemnitz
Mobil.: 0173 8700990
Tel.: 0371 317135
Fahrzeuge: Skoda 1000MB Baujahr 1965 mit 07 Kennzeichen

Skoda 105 L Baujahr 1988 mit Normal-Kennzeichen,
das Fahrzeug wurde vor 8 Jahren restauriert.

Von unserem Mitglied Frau Barbara Eckart möchten wir die Angaben zur Adresse und Telefonnummer von der Veröffentlichung im Kurier 4/2009 wie folgt berichtigen:

Name: **Eckard**
Vorname: Barbara
Straße: Schiestlstr. 26
PLZ: Ort: 97080 Würzburg
Tel.: 0931 57580

Eindrücke von der 16. AvD-Histo-Monte



Die Vorzeichen für eine Winterrallye sind weiß. Ausgiebige Schneefälle in Deutschland und Frankreich hat lange Streckenabschnitte in den Zustand verwandelt, den sich alle 46 Teams wünschen. Darunter sind vier historische Skoda Fahrzeuge: drei 110 R aus der legendären Heckmotor-Ära und ein Skoda Octavia TS. Die Besetzung der Autos ist hochkarätig. Matthias Kahle und Peter Göbel

wollen ihre beiden Vorjahreserfolge im Gesamtklassement verteidigen und die AvD-Histo-Monte zum dritten Mal in Folge gewinnen. Zum ersten Mal startet Motor Klassik Redakteur Hans Jörg Götzl und Stefan Huber im Team von Skoda Auto Deutschland. Sein lesenswerter Bericht ist in der März-Ausgabe von Motor Klassik zu lesen. Sylvia und Rainhard Bauer stürzen sich zum ersten Mal ins Abenteuer AvD-Histo-Monte. Komplettiert wird die Mannschaft durch Andrea und Peter Sudeck, die im Siegerwagen des Vorjahres die Octavia- Fahnen hochhalten. Ein solches Team braucht natürlich während der gut 1800 Kilometer härtester Prüfung für Mensch und Maschine eine sehr gute Betreuung, damit alle auch gut in Monaco ankommen.

Also hole ich mir den Skoda Oldtimerspezialisten Jens Herkommer in meinen Begleitwagen, einen roten Octavia RS.

Doch schnell muss ich feststellen, dass er zwei entscheidende Nachteile – vordergründig betrachtet. Zum einen lädt er dir den Kofferraum mit Kisten, Koffern und Taschen voll bis zum Rand (und ein Octavia Kofferraum ist groß), zum anderen ist er nicht der beste Freund des Roadbooks, in dem die Strecke verzeichnet ist.

Also entscheiden wir uns für eine Änderung: Jens wechselt auf den Fahrersitz und ich übernehme das Kommando mit den Ansagen zur Streckenführung.

Ein guter Tausch für das Team und schlechter für mich. Zwar ist es grundsätzlich ein erhebendes Gefühl, das Kommando zu haben. Auf den langen, kurvigen und verschneiten Waldstraßen allerdings mit kilometerlangen Strecken ohne Abzweig ist es recht langweilig. Neidisch schaue ich zum meinem Fahrer herüber - aber wir sind ja nicht zum Vergnügen unterwegs.

Allerdings hat Jens Herkommer schon im Vorfeld dafür gesorgt, dass wir auf der Strecke vom Startort Hanau nach Monte-Carlo nicht wirklich viel Arbeit haben. Alle Rallyeautos sind sehr gut vorbereitet und laufen wie am Schnürchen. Plötzlich klingelt mein Handy. Hans Jörg Götzl ist mit einem platten Reifen an seinem 110R stehen geblieben.



Wir eilen über die französische Landstraße, um dem Gast im Team eine schnelle Weiterfahrt zu ermöglichen. Jens montiert das Ersatzrad und weiter geht die Fahrt. Am Abend laufen wir auf Peter Sudeck im Škoda Octavia TS auf. Wir bleiben hinter ihm. Gut so. Denn kurze Zeit rollt die schwarze Limousine aus. Aus dem Kofferraum kommen während der Fahrt Klappergeräusche. Jens Herkommer macht sich mit einer Taschenlampe auf die Suche. „Der Stoßdämpfer hat sich gelockert“, ruft er. Beifahrerin Andrea Sudeck rechnet schnell die verbleibende Distanz bis zum Etappenziel Freiburg aus. Es sind noch knapp 80 Kilometer. „Das hält“, meint Jens. Der Škoda Händler Sütterlin, der sein Gelände für den Zieleinlauf zur Verfügung gestellt hat, ermöglicht uns die Nutzung einer Hebebühne in der Werkstatt. Das Ent- und Beladen des Kofferraums dauert fast länger als die Reparatur selbst. Was wir in Freiburg noch nicht ahnen können: ab dem zweiten Tag konnten wir nur noch Scheiben und Scheinwerfer reinigen. Mehr ist nicht zu tun. Lediglich am Morgen des Finaltags sorgt der Luftverlust von zwei Reifen an Hans Jörg Götzls 110 R für etwas Arbeit. Die Ursache für das Entweichen der Luft kann Jens Herkommer allerdings nicht finden. Egal – bei strahlendem Sonnenschein und der Fahrt über den Col de Turini sowie dem Abstecher nach Italien zur Rallyepizzeria von San Romolo genießen wir den Sonntag. Wenn da nicht die Tanknadel unseres Octavia RS wäre, die sich trotz sparsamer Fahrweise auf den Passstraßen immer weiter Richtung Null neigt. Noch 10 Kilometer reicht der Diesel, meldet der Bordcomputer und keine Tankstelle in Sicht. Wir haben zwar Ersatzkanister dabei. Die sind aber mit Benzin für die Rallyeautos befüllt. Zum Glück können wir auf die Hilfe von Thomas Windisch zurückgreifen. Der erfahrene Rallyebeifahrer spürt irgendwo eine Tankstelle auf und versorgt uns mit der wertvollen Flüssigkeit. Uns bleibt die Peinlichkeit erspart, mit unserem modernen Auto Liegenzubleiben, während die Rallyeautos triumphal auf dem Quai Albert ins Ziel rollen. Mit etwas Verspätung erreichen wir das Ziel auch und können den Teams zur Zielankunft gratulieren. Alle historischen Škoda Fahrzeuge haben zuverlässig die Strapazen der schneereichsten AvD Histo Monte gemeistert. Matthias Kahle und Peter Göbel haben zwar den Gesamtsieg nicht. Aber sie erreichen den sehr guten vierten Platz und gewinnen ihre Klasse. Doch letztlich zählt weniger das Ergebnis als viel mehr das Erlebnis.

Škoda Team Kahle / Göbel feiert Klassensieg



Weiterstadt/Monte-Carlo – Matthias Kahle und Peter Göbel haben bei der 16. AvD-Histo-Monte mit dem Škoda 110 R (Baujahr 1971) den Klassensieg errungen und in der Gesamtwertung den vierten Platz herausgefahren.

Mit einer starken Leistung am Finaltag kämpfte sich das Team von Škoda Auto Deutschland noch vom sechsten Platz nach vorn und verpasste nur knapp einen Platz auf dem Podium. Die Winterfahrt für mindestens 25 Jahre alte Old- und Youngtimer folgt dem Vorbild der Rallye Monte-Carlo, die 1911 zum ersten Mal ausgetragen wurde.

„Die Rallye mit den vielen verschneiten Straßen war ganz nach meinem Geschmack“, schwärmte Matthias Kahle im Ziel. „So habe ich mir das gewünscht“. Dank einem problemlos laufenden Škoda 110 R konnten sich der sechsfache deutsche Rallyemeister und sein Beifahrer Peter Göbel ganz auf die Gleichmäßigkeitsprüfungen konzentrieren, bei denen es auf die Einhaltung einer vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit ankommt.

Neben dem Bewältigen der sportlichen Aufgaben zählt auch die Zuverlässigkeit der historischen Fahrzeuge. Alle vier in Hanau gestarteten Škoda erreichten das Ziel am Hafen von Monte-Carlo.



Dazu gehörte auch der Škoda Octavia (Baujahr 1961), den Oldtimersammler Peter Sudeck sicher ins Ziel brachte (Bild oben).

Mit einem der ältesten Autos im Feld bewältigte er die 1800 Kilometer lange Strecke ohne größere Probleme und belegte den vierten Platz in seiner Klasse. „Für mich zählt neben dem Abschneiden im Klassement das einzigartige Erlebnis“.

Mit teils heftigem Schneefall, ständig wechselnden Streckenbedingungen und frühlingshaftem Wetter in Monaco bot die 16. Auflage der Oldtimerrallye alle Facetten, die auch das historische Vorbild so unverwechselbar macht.

Skoda Felicia ein Testbericht von 1962

UNSER TEST:



FELICIA

VON DEN ŠKODA-WERKEN, ČSSR

Als wir diesen Felicia übernahmen, hatte er schon über 18 000 km auf dem Tachometer und war von Hand zu Hand gegangen und von den verschiedensten Stellen getestet worden. Unter solchen Bedingungen wird ein Wagen natürlich viel höher beansprucht als bei einem privaten Fahrer. Er klapperte an allen Ecken und Enden und mußte zunächst einmal in die Werkstatt, die ihn wieder auf Vordermann brachte. Da hatte die Lagerung des rechten Hinterrades schon gefährlich viel Spiel, die Handbremse ließ sich nicht mehr fest stellen, kein Kennzeichenlicht brannte. Bei Abnahme der Türverkleidungen fielen uns sämtliche Schrauben der Fensterkurbelapparate entgegen, der Zug für den Tankdeckel war gerissen, und auf den Reifen der Hinterachse war keine Spur mehr von Profil. — Aber er lief ausgezeichnet, hatte eine hervor-

ragende Beschleunigung und bremste so, daß man einen nachfolgenden Wagen beinahe zum Auffahren zwingen konnte. Nach den anfänglichen Reparaturen gab es nie wieder Ärger und nicht die geringste Panne, weder bei stundenlanger Autobahnjagd, noch auf Feld- und Sandwegen rund um Mecklenburgs Seenplatte.

Gegenüber früheren Ausführungen hätte unser Felicia die Maschine vom Octavia Super. Der hochverdichtete Sportmotor der Originalausführung ist mit unserem Kraftstoff nicht zu fahren, und bei Herabsetzung der Verdichtung geht die sportliche Note verloren, und der Wagen ist nicht schneller als der Octavia. Wir berichteten im Heft 11/1959 über diese Version des Felicia. Die in die DDR exportierten Wagen erhalten deshalb jetzt den Motor vom Super. Das Fahrwerk des Felicia ist das gleiche wie bei den Limousinen. Ein zentrales Rahmenrohr trägt mit Querträgern die Karosserie und nimmt vorn in einer Gabel den Triebwerksblock und die Vorderachse auf. Die Vorderräder werden von Dreieckslenkern geführt und von Schraubfedern gestützt. Innerhalb der Federn liegen die Teleskopstoßdämpfer, und ein Querstabstabilisator wirkt der Kurvenneigung entgegen. Hinten ist am Rahmenrohr das Ausgleichsgetriebe angeflanscht — die Kardanwelle läuft innerhalb des Rahmenrohres —, an dem die Pendelhalbachsen gelagert sind. Eine Querblattfeder stützt die Hinterräder, und schräg liegende Teleskopstoßdämpfer unterdrücken die Schwingungen.

Der Clou des Felicia ist das von nur vier Schnellverschlüssen gehaltene feste Dach. Es besteht aus glasfaserverstärktem Polyesterharz und ist deshalb trotz der großen Scheiben im Heck von zwei Personen mühelos abzunehmen und zu tragen. Aufgesetzt verkleidet es auch das zusätzlich vorhandene faltverdeck, das zur Verfügung steht, wenn an schönen Tagen das Hardtop zu Hause in der Garage bleibt. Mit und ohne Dach sieht der Felicia ausgesprochen rasant aus, daran haben sowohl die weit gewölbte Frontscheibe wie auch das nach abfallende Heck mit den kleinen aufgesetzten Flossen einigen Anteil. Die Kurbelfenster sind mit ihren Rahmen voll versenkbar, und die hinteren Seitenscheiben im Harptop lassen sich weit ausstellen. Ihre Bandscharniere sind jedoch den Erschütterungen nicht gewachsen, so daß man bei schlechter Straße Angst haben muß, die ausgestellte erheblich klappernden Fenster zu verlieren.

Auf langen Strecken führen wir nicht ohne Dach, denn bei hohen Geschwindigkeiten ist der Sog hinter der Windschutzscheibe derartig stark, daß er lose im Wagen liegende Karten, Kleidungsstücke und ähnliches ohne weiteres herausreißt. Bis etwa 70 km/h ist das offene Fahren ein Vergnügen, für höhere Geschwindigkeiten muß man sich entsprechend anziehen, Schutzkappe und eng anliegende

Die Armaturen sind übersichtlich und zweckmäßig gestaltet. Der Scholthebel liegt günstig im Griff und läßt sich ausgezeichnet bedienen. Komfort und Ausstattung beschränken sich auf das Notwendigste. Das verraten die aufgeschraubten Entfrosterdüsen, die Kette mit dem Schlüsselring für die Kühlerjalousie, der winzige Aschenbecher und die fehlenden Türtaschen.



Mit und ohne Verdeck wirkt der Felicia elegant und schnittig. Hat man das Hardtop zu Hause gelassen, so steht immer noch das Faltdach bei einem überraschenden Regen zur Verfügung.

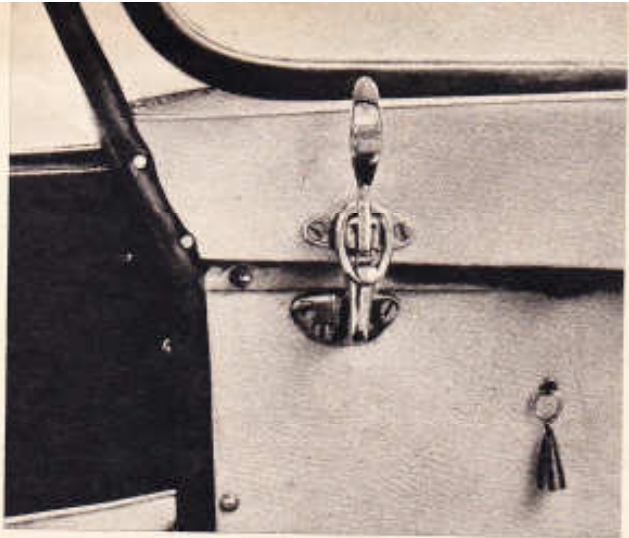
Windjacke sind dann unentbehrlich. Dank der großen Seitenscheiben und Ausstellfenster kann man aber auch mit dem Hardtop für mehr als genug Frischluft sorgen.

An der Oberkante der Windschutzscheibe und am Heck dichtet das Hardtop einwandfrei auch bei starkem Regen. Lediglich an den Kanten der Türfenster kommt einiges durch, vor allem, wenn man die Fenster einen Spalt offen läßt, damit die Scheiben nicht beschlagen. Undicht waren noch die Durchführungen der Fußhebel und der Lenksäule an der Stirnwand, von denen nach jeder durchfahrenen Pflütze kleine Rinnsale zum Wagenboden streben. Aber das ist wahrscheinlich auf die sehr harten Beanspruchungen zurückzuführen, denen der Testwagen ausgesetzt war.

Die Vordersitze sind ausgezeichnet, nicht zu hart und nicht zu weich, entsprechend der Körperform ausgearbeitet. Sie bieten auch bei schneller Kurvenfahrt einen einwandfreien Halt und verursachen auch auf langen Strecken keine Ermüdungserscheinungen. Der Platz ist im Felicia jedoch nur für mittelgroße Menschen bemessen. Mit meinen 1,68 m hatte ich den Sitz schon in der vorletzten Raste und zur Tür hin kaum noch Ellbogenfreiheit. Für große und beleibte Menschen reicht die Sitzverstellung nicht mehr aus, sie sitzen sehr beengt. Die hintere schmale Sitzbank ist für Erwachsene nicht gedacht, vor allem die Kopffreiheit zum Dach reicht dann nicht. Kinder sitzen dort bequem auch auf langen Strecken.

Die Federung ist für sportlich scharfes Fahren ausgelegt und dadurch relativ hart. Sie läßt den Fahrer genau spüren, was unter den Rädern los ist, ohne harte Stöße bis in den Sitz durchdringen zu lassen. Auf der Landstraße kann man den Felicia mit (zulässiger) Höchstgeschwindigkeit um die Kurven „dreschen“, ohne daß er sich auch nur rührt. Eine Seitenneigung, die bei solchen Experimenten bei weich gefederten Wagen geradezu beängstigend stark auftritt, ist beim Felicia überhaupt nicht zu merken. Der Wagen läuft wie auf Schienen, und allenfalls das Quietschen der Reifen verrät, daß hier erhebliche Fliehkräfte wirksam sind und bewältigt werden. Geht man mit hohem Kraftüberschuß im dritten Gang an solche Kurven heran, so läßt sich das Lenken noch durch leichtes seitliches Rutschen der Hinterachse unterstützen. Fachleute sagen dazu „power-slide“, das heißt frei übersetzt etwa kraftschlüssiges Gleiten. Bei solcher Fahrweise kann man natürlich zusehen, wie das Reifenprofil abnimmt. Mit langen Bodenwellen und vereinzelt Schlaglöchern wird diese Federung ohne weiteres fertig. Weniger angenehm sind kurze hintereinanderfolgende Wellen und Schlaglöcher. Hier zwingt das starke Schütteln des Wagens zum Langsamfahren. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der Wagen auch empfindlich gegenüber Seitenwind und Böen.

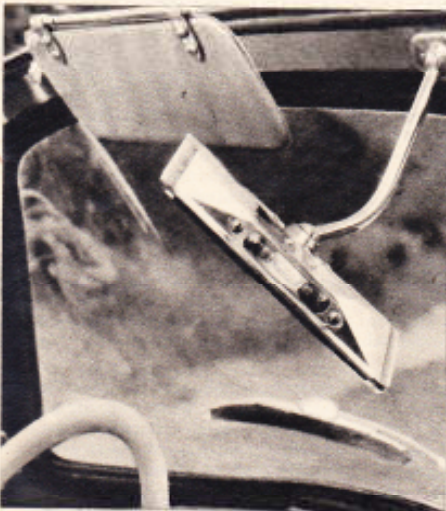
Die Schraubenlenkung ist sehr direkt ausgelegt, geht trotzdem spielend leicht und gestattet ein exaktes Fahren genau nach Strich. Vorausgesetzt der Strich ist keine Straßenbahnschiene oder abgesetzte Autobahntrennfuge. Auf solche Sachen reagiert die hintere Pendelachse mit deutlichem Schlenker, je nachdem wie spitz der Fahrtrichtungswinkel zur Unebenheit ist. Das ist jedoch harmlos, solange die Straßen trocken sind. Angenehm ist das Rückstellmoment der Lenkung, das die Räder nach durchfahrener Kurve von selbst geradeaus stellt, wenn man das Lenkrad losläßt.



Insgesamt vier dieser Schnellverschlüsse halten das feste Dach, das zwei Personen mühelos abnehmen und tragen können. Der Zuggriff rechts unter dem Schnellverschluß entriegelt den Tankdeckel.

So viel Spaß das schnelle Fahren bei trockener Fahrbahn macht, bei nasser Straße ist das Vergnügen vorbei. Hier zeigt sich, daß auch der Skoda wie jedes Auto ein Kompromiß auf Rädern ist. So gut die hintere Pendelachse bei trockener Fahrbahn den Wagen führt, bei Nässe erhöht sie die Rutschgefahr erheblich. Bei jeder Federbewegung gibt es Spuränderungen, denn mit zunehmendem Einfedern wird der Abstand zwischen den Berührungstellen des Reifens auf der Fahrbahn größer. Schon bei leicht welliger Straße – und es gibt keine Landstraße ohne kleine Wellen – laufen die Hinterräder nicht in einer Spur, sondern wischen ständig hin und her. (Fährt man hinter einem Skoda, so kann man das sehr schön beobachten.) Die Bodenhaftung der Reifen wird dadurch zwangsläufig immer wieder zunichte gemacht. Bei schmieriger Fahrbahn, wenn es gerade angefangen hat zu regnen, rutscht die Hinterachse bei dem geringsten Anlaß, manchmal auf völlig gerader Straße, ausgelöst von einer kaum bemerkten Bodenwelle. Hier hilft nur langsam fahren! Mit den abgefahrenen Reifen unseres Testwagens war bei Nässe eine Geschwindigkeit von etwa 70 km/h das Höchste, was man verantworten konnte, zum Erstaunen sämtlicher überholenden Trabantfahrer. Bei schmieriger Nässe oder hinter einem Sprengwagen begann der Eiertanz schon bei etwa 50 km/h. Fuhr man schneller, so brauchte man einigen Platz, um den mehr schlingern als rollenden Wagen wieder zu fangen.

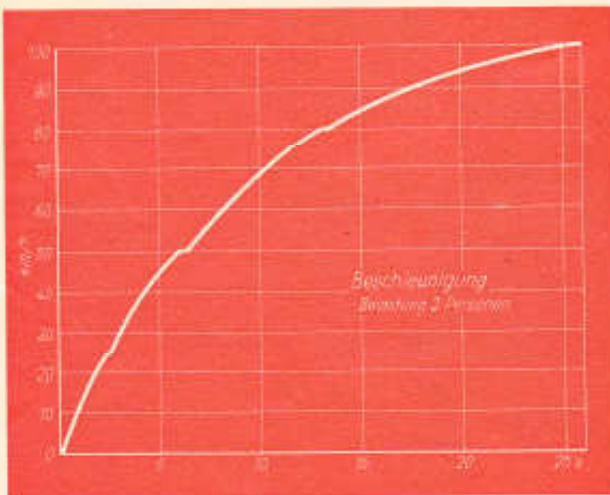
Sicherer fahren wir bei Nässe mit voll belastetem Fahrzeug. Dabei lag die Hinterachse wesentlich ruhiger und rutschte durchaus nicht so schnell und unvermittelt. Mit einwandfreien Reifen sieht das natürlich etwas anders aus. Die Spuränderungen beim Federn ver-



Eine raffinierte Lösung ist die im Spiegel eingebaute Innenbeleuchtung. – Die großen Fensterflächen im Heck des aufgesetzten Verdecks bieten nach allen Seiten eine gute Sicht. Die kleinen Heckflossen gestatten



das Visieren beim Rückwärtsfahren und ermöglichen den Anbau dieser gegenüber früheren Typen wesentlich größeren Heckleuchten. Die Kofferklappe war verborgen worden, daher der große Spalt.



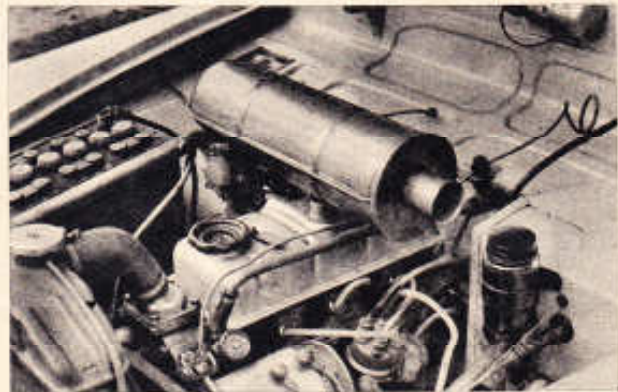
mindern jedoch auch die Bodenhaftung der besten Reifen, und man darf diese typische Eigenschaft nicht unterschätzen. Vor allem, wenn man überwiegend allein oder nur zu zweit fährt, sollte man immer wieder für eine belastete Hinterachse sorgen. Einige schwere Gegenstände im Kofferraum oder ein Sandsack sind bei schlechtem Wetter angebracht. Die tschechoslowakischen Rallyefahrer kennen diese Eigenschaft ihrer Skodas ganz genau. Sie fahren mit geänderten Federn, bei denen die Räder schon beim unbelasteten Wagen schräg nach innen geneigt stehen, d. h. unten weiter auseinander als oben. Damit wird zwar die mögliche Zuladung stark reduziert, der Wagen liegt aber unvergleichbar sicherer. Abseits von der befestigten Straße haben wir keinen Feldweg gefunden, mit dem der Felicia nicht fertig wurde. Tief ausgefahrene Furchen, halbe Sturzacker und loser Sand von etwa 40 cm Tiefe machten ihm nicht das geringste aus. Er schlingert im Sand nicht einmal, sondern zieht genau der Lenkung folgend durch, gleichgültig, ob schnell oder langsam gefahren wurde.

Der Motor vom Oktavia Super leistet 45 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min. Das maximale Drehmoment ist mit 8,6 kpm schon bei 2500 U/min vorhanden. Diese Daten versprechen eine gute Elastizität über einen weiten Drehzahlbereich. Im vierten Gang sind 2500 U/min bei 60 km/h und 4200 U/min bei 102 km/h vorhanden. Obwohl die Höchstleistung bei 4200 U/min erreicht wird, dreht die Maschine mühelos bis auf etwa 5500 U/min, die einer Geschwindigkeit von 133 km/h entsprechen. Unser Testwagen erreichte diese gestoppte Spitzengeschwindigkeit auf der Autobahn in beiden Fahrtrichtungen schon nach einem relativ kurzen Anlauf. Der Tachometer stand dabei allerdings zwischen 140 und 150 km/h. Diese erhebliche Überdrehzahl, 1300 U/min über die Drehzahl bei Höchstleistung hinaus, machen die von Stoßstangen und Kipphebeln gesteuerten Ventile ohne weiteres mit.

Besonders erstaunlich ist die erhebliche Beschleunigung, die der Wagen noch oberhalb 100 km/h aufweist. Fährt man „gemütlich“ mit etwa Halbgas und 110 km/h auf der Autobahn und gibt vor dem Überholen Vollgas, so sind 130 km/h erreicht, noch bevor der Über-

holvorgang abgeschlossen ist. Diese Beschleunigung im Bereich jenseits der Höchstleistung ist auch auf die überaus reichliche Antriebsübersetzung zurückzuführen, die dem Wagen auch seine hervorragende Gebirgssteigung verschafft. Für den schnellen Reisedurchschnitt sind jedoch die Geschwindigkeiten über 100 km/h weniger interessant als die Beschleunigung „von unten heraus“. Und hier kann man die unteren Gänge weit ausfahren und beim Überholen sehr schnell beschleunigen, bevor der Überholte das richtig bemerkt hat. Der zweite Gang reicht bis rund 55 km/h, der dritte setzt mit maximaler Zugkraft schon bei 38 km/h ein und läßt sich bis etwa 85 km/h hochziehen.

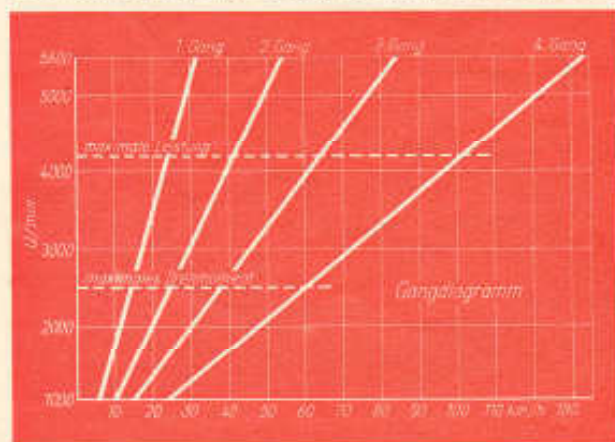
Bei unseren Beschleunigungsmessungen erreichte der Wagen aus dem Stand nach sechs Sekunden 50 km/h, nach dreizehn Sekunden 80 km/h und nach sechsundzwanzig Sekunden echte 100 km/h. Die gute Beschleunigung erhöht beim Überholen wesentlich die Sicherheit. Auch an langen Lastzügen ist man blitzschnell vorbei, lange bevor ein eventuell am Horizont auftauchender Gegenverkehr gefährlich werden kann. Auf Grund der guten Elastizität des Motors läßt sich der Wagen auch ausgesprochen schaltfaul fahren. Mit diesem Motor kann man überhaupt alles machen. Stundenlanges Hetzen auf der Autobahn nimmt er genauso wenig übel wie Quälen in niedrigen Drehzahlen bei starker Belastung im Gelände. Die Kühlung ist auch einer extremen Dauerbelastung gewachsen. Wir haben es nie erlebt, daß die Maschine übermäßig heiß wurde oder gar das Wasser kochte. Auch bei warmen Außentemperaturen konnte bei ruhiger Fahrweise die Kühljalousie halb geschlossen bleiben. In seiner Unempfindlichkeit, Elastizität, Drehfreudigkeit und Sparsamkeit kann sich dieser Motor mit den Spitzenerzeugnissen im Weltmaßstab messen. Seine Konstrukteure haben beim Entwurf eine sehr glückliche Hand gehabt.



Die Maschine vom Oktavia Super ist über einen weiten Drehzahlbereich elastisch und sehr sparsam im Verbrauch. Im Vordergrund über der Lichtmaschine ist der Heizwasserhahn zu sehen. Wird er abgesperrt, so strömt über die Heizung wahlweise kühlende Frischluft in den Fußraum.

Hervorragend ist die Schaltung mit dem kurzen Knüppel direkt am Getriebetunnel. Der Knüppel liegt so, daß die rechte Hand genau darauf fällt, wenn man sie vom Lenkrad losläßt, und die Schaltbewegungen nach vorn und hinten liegen dem ganzen Körper mehr als das Bewegen eines Hebels hinter dem Lenkrad nach oben und unten. Mit dem Knüppel schaltet man exakter und schneller, und nicht zuletzt fallen die zahlreichen Gestänge und Gelenke weg, die bei Lenkradschaltung die Hebelbewegung mehrmals um die Ecke herum zum Getriebe übertragen müssen. Es wäre nur zu wünschen, wenn sich dieses alte und bewährte Schaltprinzip nicht nur bei den Sportwagen, sondern auch bei den Limousinen wieder durchsetzen würde. Gerade bei Wagen, die ohnehin einen Getriebe- und Kardantunnel haben, ist es widersinnig, den Schalthebel von seinem Idealplatz auf dem Getriebetunnel an die Lenksäule zu verlegen. Das ist untechnisch, kompliziert und störanfällig – aber es ist Mode!

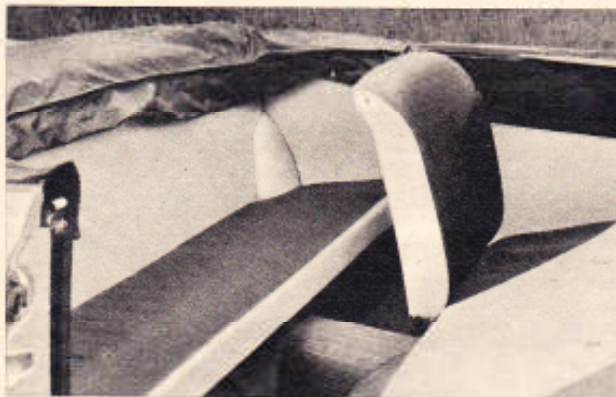
Erstaunlich ist auch, was die einfach aufgebauten Simplex-Bremsen leisten. Die erreichten Bremswege waren so kurz, daß wir an unseren Messungen zweifelten. Dabei war an der Bremsanlage nichts gemacht worden, die Bremswirkung setzte erst nach etwa zwei Drittel des Pedalwegs ein, und die Backen hätten eigentlich schon lange nachgestellt werden müssen. Wir haben sie absichtlich so gelassen, um einmal zu sehen, welche Werte damit bei inzwischen erreichter Laufzeit von über 21 000 km zu messen sind. Dank der Unterstützung der technischen Prüfstelle der Berliner Verkehrspolizei wurde der Felicia auf dem Rollenprüfstand durchgemessen,



nachdem die Flüssigkeitssäule des transportablen Bremsprüfers bei der Bremsprobe über das Ende der Skala (8 m/s² maximale Verzögerung) hinaus bis an den Anschlag stieg und erst nach einer ganzen Weile wieder zurückfloß. Auf dem Rollenprüfstand brachten die einzelnen Räder mittlere Bremsverzögerungen zwischen 7 und 9 m/s². Wie der Genosse am Prüfstand sehr treffend bemerkte, kann man damit manchen Unfall vermeiden, aber auch ein nachfolgendes Fahrzeug zum Auffahren zwingen! Die Handbremse brachte etwas mehr als die geforderte Mindestverzögerung und ist als Feststellbremse gut zu gebrauchen. Ihr Griff liegt links neben der Lenksäule nicht besonders günstig.

Der Kraftstoffverbrauch des Felicia war günstig. Wir brauchten im Gesamtdurchschnitt 8,8 l/100 km, bei ruhiger Fahrweise auf Fernverkehrsstraßen kam der Wagen mit 8 l/100 km und weniger aus, im Stadtverkehr waren es 8,85 l/100 km und bei Autobahnfahrt ständig um 120 km/h liefen nur 9,1 l/100 km durch. Damit kann man bei dieser Leistung sehr zufrieden sein. Mit Kraftstoff „Extra“ beschleunigte der Motor im vierten Gang etwa ab 60 km/h klingelfrei. Bei vorsichtigem Gasgeben konnte man jedoch auch aus etwa 30 km/h im vierten Gang ruckfrei beschleunigen. Ohne Klinglein geht das mit Rennkraftstoff, dessen Oktanzahl bei etwa 85 liegt. Die Spitzengeschwindigkeit änderte sich bei Verwendung dieses hochoktanigen Kraftstoffs jedoch nicht. Von Ölwechsel zu Ölwechsel brauchte der Testwagen etwas über einen Liter Öl. Das war aber vor allem auf eine defekte Kurbelwellendichtung zurückzuführen, die ständig für eine kleine Ölpfütze unter dem Wagen sorgte.

Bei den warmen Temperaturen sprang der Motor auch ohne Schock frühmorgens sofort an. Die auf 50 Ah vergrößerte 12-V-Batterie (früher 40 Ah) läßt jedoch auch auf ein verbessertes Kaltstartverhalten im Winter schließen. Eine raffinierte Lösung ist die im Rückspiegel eingebaute Innenbeleuchtung. Die Ausstattung des Felicia beschränkt sich jedoch auf das unbedingt Notwendige. Es gibt eine Lichtlupe, aber keine Scheibenwaschanlage. Die Scheibenwischer laufen sehr langsam, so daß man bei starkem Regen nicht allzuviel sieht. Für Kleinigkeiten steht nur der verschließbare Handschuhkasten zur Verfügung, Türtaschen gibt es nicht. Bei dem mit matschwarzem Kunststoff bezogenen Armaturenbrett gibt es keine Spiegelung in der Windschutzscheibe, und die Armaturenbeleuchtung ist regelbar. Das Armaturenbrett selbst besteht aus Kunststoff. Die Oberkante ist jedoch hart und gibt bei einem Unfall nicht im geringsten nach. Eine Polsterung wäre hier angebracht.



Kinder sitzen hinten bequem. Für Erwachsene ist es eng, vor allem die Kopffreiheit bei aufgesetztem Dach ist nicht für Erwachsene bemessen. Die Plane hinter den Sitzen verkleidet das Faltdach.

Primitiv muten die oben aufgeschraubten Defrosterdüsen und die Kette mit dem Schlüsselring an, mit der die Rolljalousie vor dem Kühler bedient wird. Öffnen läßt sich die Jalousie nur bei niedrigen Geschwindigkeiten, sonst drückt sie der Fahrtwind gegen den Kühler.

Der Kofferraum ist sehr geräumig, wenn auch das auf dem Boden liegende Reserverad seine Tiefe einschränkt. Beleuchtet wird er durch Ausschnitte der Kennzeichenbeleuchtung. Der Kraftstofftank hinter dem rechten Radkasten ist mit 30 l Inhalt nicht allzu groß. Bei dem geringen Durchschnittsverbrauch reicht sein Benzin jedoch für rund 350 km. Hinter dem linken Radkasten sind außerdem Halterungen und Riemen zum Anschließen eines 20-Liter-Kanisters vorhanden. Der Zugriff für den Kofferraumriegel liegt im linken Türholm, und das Türschloß verriegelt nicht die Klinke, sondern die Tür mit dem Holm, so daß die Gegenstände im Kofferraum auch bei offenem Wagen nicht zugänglich sind.

e-p



TECHNISCHE DATEN

Motor: „Ottavia Super“
Hubraum: 1221 cm³
Hub: 75 mm
Bohrung: 72 mm
Leistung: 43 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min
Max. Drehmoment: 8,6 kpm bei 2500 U/min
Verdichtung: 7,5:1
Schmierung: Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe
Kühlung: Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat
Vergaser: Fallstrom mit Beschleunigerpumpe
Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumregler
Zündfolge: 1-3-4-2
Zündkerzen: PAL 14/195 (Isolator M 14/175)

Kraftübertragung:
Kupplung: Einscheiben-Trocken
Getriebe: Viergang, 2., 3., 4. synchronisiert
Getriebeübersetzungen: 1. Gang 4,27
2. Gang 2,46
3. Gang 1,59
4. Gang 1,0
R.-Gang 3,61
Achsenübersetzung im Ausgleichsgetriebe: 4,78

Elektrische Anlage:
Batterie: 12 V, 50 Ah
Lichtmaschine: 200 W, spannungsregeld
Anlasser: 0,8 PS, betätigt mit Zündanlaßschloß

Fahrwerk:
Rahmen: Mitteltragrohr, zwei Querträger, vorn Gabelung
Vorderachse: Dreieckslenker oben und unten, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse: Pendelachse, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer
Lenkung: Schraubenge triebe, Spurstange dreiteilig
Wendekreis: etwa 10,6 m
Fußbremse: hydraulisch, Simplex-Bremsen vorn und hinten
Handbremse: mechanisch auf Hinterräder wirkend
Bereifung: 5,50-15
Abmessungen:
Radstand: 2400 mm
Sparweite: vorn 1210 mm, hinten 1250 mm
Länge: 4065 mm
Breite: 1600 mm
Höhe: 1380 mm
Eigenmasse: 900 kg
zul. Gesamtmasse: 1200 kg
Tankinhalt: 30 l
Ölinhalt: 3 l (Motorenöl „Addinol“)

Preis: 18 700 DM, mit Hardtop: 19 500 DM
Kfz.-Steuer: 234 DM
Kfz.-Haftpflicht: DDR 136 DM, Berlin 168 DM
Fahrzeugversicherung (Kasko) mit 100 DM Selbstbeteiligung:
DDR 380 DM, Berlin 475 DM + 5% Versicherungssteuer

Wichtige Informationen von D. Johae von ŠkodaAuto De. GmbH

Von **ŠkodaAuto Deutschland GmbH** haben wir die Mitteilung erhalten, dass ein Startplatz für die folgenden Veranstaltungen kostenfrei für ein IG Mitglied zur Verfügung gestellt wird:

13. – 16.5.2010

Internationale Oldtimerrallye Wiesbaden

29. – 31.7.2010 3. Hamburg Berlin Auto Bild Classic

(Hamburg – Autostadt Wolfsburg – Berlin), Beifahrerlehrgang möglich

19. – 21.8.2010 Sachsen Classic (Zwickau – Dresden), Beifahrerlehrgang möglich

Wir übernehmen das Startgeld, Verpflegung und Übernachtungen.

Außerdem werden **fünf** freie Startplätze für das Schloßtreffen Apolda für IG Mitglieder ausgelobt.

Ich mich sehr freuen, wenn wir die Techno Classica in Essen in gewohnter Form bestreiten können:

7. – 11.4.2010 Techno Classica Essen

Hier übernehmen wir die Übernachtungen der Mitstreiter am Stand.
Das Hotel habe ich bereits geblockt. Ich bräuchte dann nur vor der Veranstaltung die Daten zu den Übernachtungswünschen.

Viele Grüße

Dirk Johae
Tradition und Veranstaltungen
Unternehmenskommunikation

ŠkodaAuto Deutschland GmbH
Brunnenweg 15
64331 Weiterstadt

Telefon: 06150 – 133 126
Telefax: 06150 – 133 129
mailto: dirk.johae@skoda-auto.de

Internet: www.skoda-tradition.de

Wer an den Veranstaltungen als IG Mitglied gerne teilnehmen möchte, sollte umgehend eine Mitteilung an: Rudi Maas, Hauptstr. 91, 61267 Neu-Anspach , Fax – 0049 (0) 6081 944594, oder email : SR.Maas@t-online.de senden.

Die Teilnehmer werden aus den eingegangenen Einsendungen ausgewählt und benachrichtigt. Die Übernachtungswünsche der IG Teilnehmer für Essen liegen vor.



GTÜ-Presseinformation 01/2-14/10

GTÜ-Oldtimernews:

Oldtimerkauf: Geld gespart durch Sachverstand



(Bild: GTÜ)

Der Kauf eines Oldtimers unterscheidet sich vom normalen Autokauf in seiner emotionalen Komponente. Sind Sie sich bei Ihrem Wunschobjekt nicht sicher, nutzen Sie das Wissen eines Sachverständigen. Die Oldtimer-Experten der GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung stehen Ihnen beratend zur Seite, wenn es darum geht, ein Kaufobjekt unter die Lupe zu nehmen.

Die meisten Fehler passieren schon beim Kauf eines Oldtimers. Meist deshalb, weil hier nicht einfach rational Vor- und Nachteile abgewogen werden, sondern oft auch starke Gefühle mitspielen. Am sichersten gehen Sie ohne Experten-Begleitung nach dem 10-Punkte-Katalog der GTÜ vor.

Punkt 1: Die Fahrzeugunterlagen

Bevor Sie das Fahrzeug besichtigen, lassen Sie sich vom Eigentümer die Geschichte des Fahrzeuges anhand von Dokumenten aufzeigen. Sind noch diverse Rechnungen und Unterlagen (Serviceheft usw.) vorhanden? Diese Unterlagen geben auch Aufschluss darüber, wie jemand mit seinem Fahrzeug umgeht.

Punkt 2: Spaltmaße am Fahrzeug kontrollieren

Sie können anhand der Spaltmaße am Fahrzeug überprüfen, ob das Fahrzeug in der Vergangenheit in einen Unfall verwickelt war. Prüfen Sie die Spaltmaße am gesamten Fahrzeug. Sind die Spaltmaße stark unterschiedlich, bitten Sie um Aufklärung.

Punkt 3: Dichtungen und Gummis

Da Dichtgummis eine regelmäßige Pflege benötigen, sollten Sie darauf achten, dass diese nicht porös oder geschrumpft sind. Beachten Sie, dass der Austausch von schadhaften Dichtungen eine schwierige und kostspielige Angelegenheit sein kann! Schauen Sie auch unter die Gummis. Oft verbirgt sich hier Rost oder Ihnen begegnen Spuren einer Neulackierung.

Punkt 4: Lackprüfung

Überprüfen Sie den Lack auf eventuelle Lackschatten und Rostansätze. Betrachten Sie die Karosserie gegen das Licht, ob sich leichte Wellen spiegeln. Wellige Lackoberflächen sind ein Zeichen für unfachmännische Reparaturen. Rostblasen unter dem Lack entpuppen sich in aller Regel als Durchrostung von innen.

Punkt 5: Motorraum

Überprüfen Sie die Bereiche an den Längsträgern und am Radhaus auf Rost und auf eventuelle Instandsetzungen. Überprüfen Sie Motor und Getriebe auf Ölverlust. Sollten Sie auf einen völlig trockenen und sauberen Motor stoßen, könnte dies auch auf eine unmittelbar zuvor stattgefundene Motorwäsche hindeuten. Schauen Sie dann nach der Probefahrt noch mal in den Motorraum.

Punkt 6: Kofferraum

Bei der Überprüfung des Kofferraums entfernen Sie möglichst den Bodenbelag und die Verkleidungen. Achten Sie auf Rost, eventuelle Unfallspuren und auf Feuchtigkeit im Innenraum.

Punkt 7: Fahrgastraum

Überprüfen Sie den Innenraum auf Originalität. Sie sollten besonders auf das Armaturenbrett achten. Überprüfen Sie alle Instrumente auf ihre Funktion. Schauen Sie auf Polster und Himmel. Werfen Sie auch einen Blick auf den Sicherungskasten und die sonstige Verkabelung.

Punkt 8: Fahrzeug starten

Starten Sie den Motor und achten Sie auf ruhigen Lauf sowie eventuell vorhandene Geräusche. Sie sollten auch auf die Farbe der Abgase achten. Extrem dunkle oder helle Wolken deuten auf Schäden am Motor hin.

Punkt 9: Probefahrt

Überprüfen Sie das Lenkungsspiel und ob sich das Fahrzeug schwammig fährt. Achten Sie auf Geräusche von Getriebe und Fahrwerk. Testen Sie die Bremsen (auch die Handbremse!).

Punkt 10: Fachmann und Fachliteratur

Informieren Sie sich vorab in Fachzeitschriften und Fachliteratur über die Eigenheiten Ihres Wunschfahrzeuges. Dazu bietet der GTÜ-Oldtimerservice unter www.gtue-oldtimerservice.de eine umfassende Sammlung an Kaufberatungen.

Stuttgart, 14. Januar 2010

3.567 Zeichen Lauftext

Bei Abdruck Belegexemplar an die GTÜ erbeten.

Redaktionshinweis:

Deutschlands größte Prüf- und Sachverständigenorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger informiert in regelmäßigen Abständen über aktuelle Autofahrer- und Verkehrssicherheitsthemen.

Das druckfähige Bild zur Presseinformation können Sie unter http://www.gtue.de/sixcms/detail.php?id=36491&template=dr_artikel_bilddownload downloaden.

Abdruck honorarfrei – Belegexemplar erbeten.

Wir danken für Ihre Veröffentlichung.

Impressum:

Herausgeber: GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Vor dem Lauch 25 • 70567 Stuttgart

V.i.S.d.P.: Hans-Jürgen Götz • Leiter Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Fon: 0711 97676-620 • Fax: 0711 97676-609

E-Mail: hans-juergen.goetz@gtue.de • Internet: <http://presse.gtue.de>

Všechno nelepší k narozeninám, Škoda 110 R

Musikalisch gaben Simon und Garfunkel mit ihrem Album „Bridge over Troubled Water“ den Ton an, der junge Peter Maffay schaffte es mit seinem Schlager „Du“ zum ersten Mal in die Hitparade und die Beatles schockten Fans in der ganzen Welt mit ihrer Trennung. In der Automobilwelt erlebte das Coupé seine Demokratisierung. Durch die Nutzung einer in großer Stückzahl gebauten Limousine als Grundlage wurden die sportlichen Zweitürer auch für eine junge Käuferschicht erschwinglich. Bei Škoda hieß die Interpretation 110 R.

Vor 40 Jahren verließen die ersten Fahrzeuge dieser Baureihe die Werkshalle in Kvasiny, wo heute die Modelle Yeti, Roomster und Superb gefertigt werden. Insgesamt zehn Jahre blieb der 2+2-Sitzer auf Basis der viertürigen Limousine 110L/LS im Programm. 56.902 Coupés wurden insgesamt gebaut.



Das 1970 präsentierte Heckmotor-Coupé mit der internen Bezeichnung Typ 718-K zählt zu den sportlichsten Modellen in der über 100jährigen Automobilbautradition von Škoda. Erstmals seit vielen Jahren bereicherte nach dem Felicia wieder ein 2+2-Sitzer das Programm der Traditionsmarke aus Tschechien. Der OHV-Heckmotor entwickelte aus 1,1 Litern Hubraum zwar schon in der zivilen Serienversion 62 PS. Doch die Škoda Ingenieure wussten, dass in dem Coupé viel mehr steckt. Nach einem Zwischenschritt mit dem sportlichen Viertürer 120 S Rallye, kam 1975 das erfolgreichste Škoda Sportmodell heraus: der legendäre 130 RS auf Basis des 110 R.

Um die Hubraumgrenze der Klasse optimal zu nutzen, wurde beim 130 RS der Alumotor auf 1289 ccm aufgebohrt. Daraus kitzelten die Techniker bis zu 140 PS. Nach dem Pflichtprogramm des Norwegers John Haugland bei der Großbritannien-Rallye 1976 folgte im Januar 1977 die Kür auf den kurvigen und verschneiten Straßen der Rallye Monte-Carlo durch den Werksfahrer Václav Blahna. Er gewann nicht nur die 1,3 Liter-Klasse vor seinem Teamkollegen Milan Zapadlo, sondern rollte auch als bester Gruppe 2-Tourenwagen über die Zielrampe am Quai Albert 1er.

Der 130 RS sorgte allerdings nicht nur auf den Rallyepisten für Erfolge sondern auch auf der Rundstrecke. Das Werksteam feierte 1981 den Markentitel in der Europameisterschaft für Tourenwagen: einer der größten internationalen Erfolge von Škoda im Motorsport.

Doch der 110 R selbst wurde ebenso im Motorsport eingesetzt. Das Coupé aus Kvasiny war vor allen Dingen auf den Rallyepisten Zuhause. Meist wurden die Zweitürer bei den bedeutendsten tschechoslovakischen Veranstaltungen wie der Rallye Bohemia, der Rallye Vltava, Rallye Škoda (Mladá Boleslav) oder der Rallye Sumava erfolgreich in der Klasse bis 1150 ccm Hubraum eingesetzt. Aber es gab auch einige internationale Einsätze wie bei der Boucles de Spa (B), wo das belgische Team Donnay/Viar mit dem seriennahen Zweitürer den 23. Platz im Gesamtklassement erreichte.

Auf diesen traditionsreichen Spuren wandeln die ehemaligen Deutschen Rallyemeister Matthias Kahle und Peter Göbel bei einigen Oldtimerrallyes 2010 in einem originalgetreu restaurierten Škoda 110 R. Das Fahrzeug ist in den zeitgenössischen Werksfarben des Team Škoda lackiert.

Übrigens: Die Überschrift heißt aus dem Tschechisch übersetzt „Herzlichen Glückwunsch“. Dirk Johae

Vom Genfer Autosalon, ein Bericht vom IG Mitglied Jirka Pollak Zürich

Der diesjährige Autosalon stand im Zeichen von Grün und Sparen, auch wenn man den Optimismus überall demonstrierte. Zu Hauff von sinnvollen und auch nicht sinnvollen Hybriden - man unterteilt sie schon in drei Klassen, Echte, Unechte und Minihybrid.

Sogar grüne Pneus waren zu sehen.

Als erster europäischer Hersteller von Hybridfahrzeugen profilierte sich Mercedes. Einige Modelle, aus modularem Prinzip (blue tech) aufgebaut, was eine hohe Herstellungs-Flexibilität und vernünftige Preise ermöglicht, mit Verbrauchswerten unter 5 Liter.

Dafür stellte man einen Gullwing aus, der weder klassisch noch modern ist - aber das ist ja Geschmackssache.

Mit Dieselmotoren, besonders angepasst an den amerikanischen Markt haben VW und Porsche wohl immer noch Probleme.



Skoda zeigte mit dem Faselift von Fabia und Rommster auf dem Autosalon in Genf einige schöne Neuheiten, die diesmal auch gut präsentiert wurden und das Bier wurde auch fachmännisch ausge-schenkt wie Jirka berichtet (nicht wie im letzten Jahr, wo wohl nur Schaum von unfreundlichen Bedienung en in die Gläser einge-schenkt worden ist).

Fenomenal, aber nicht gut brauchbar waren eine Unzahl von Klein- oder O-Serien Autos, die für eine Kleinigkeit von 1 Million € aufwärts zu haben sind.

Man könnte meinen, dass es keine Banken- und Wirtschaftskrise gegeben hat.



Die Edelmarke Hispano Suiza stellte einen Supersportwagen zusammen mit einem Oldtimer Cabriolet aus.

Elektroautos werden langsam bezahlbar, wenn man bedenkt, auch wenn der Anschaffungspreis noch hoch ist, dass die Gesamtkosten nach einigen Jahren (bei vernünftiger Lebenserwartung der Batterie) schon heute niedriger als bei Verbrennungsautos sind.



Für uns Oldtimerfans war ein Hybridwagen aus Detroit, Jahrgang 1916 mit 180 km Reichweite und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h der Hit.

Die Koreaner sind zu fürchten, da sie jedes Jahr zulegen und heuer hatten sie auch schon taugliche Brennstoffzellen! Vom Preis muss da auch nicht mehr reden.

Rinspeed - ein Schweizer Tüftler überrascht jedes Jahr: der UC mit Spar- und Sport Modus, ist entweder sehr sparsam oder sehr sehr schnell.

Als Konzept für den Nah- und Fernverkehr stellt Frank Rinderknecht einen Kleinwagen mit Anbindung an die Cargobahn vor. Man fährt zum Bahnhof, lädt auf, ruht sich auf einer Langstrecke aus und fährt dann mit dem eigenen Wagen wieder herunter vom Zug, eine bestechende, auch wenn nicht ganz neue Idee.



Promillegrenzen in Deutschland

In Deutschland gelten für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr mehrere Promille-Grenzwerte mit unterschiedlichen Rechtsfolgen bei Verstößen.

Rechtliche Folgen von Alkoholfahrten:

Promille-Grenzwerte (Alkoholgehalt im Blut)	Ohne Anzeichen von Fahrunsicherheit	Mit Anzeichen von Fahrunsicherheit	Mit Unfallfolge
Ab 0,3 ‰ „relative Fahruntüchtigkeit“	keine	  Euro 	  Euro 
Ab 0,5 ‰	 € 	  Euro 	  Euro 
Ab 1,1 ‰ „absolute Fahruntüchtigkeit“	  Euro 	  Euro 	  Euro 

Zusätzlich gelten folgende Bestimmungen für Fahranfänger in der Probezeit und Fahrer unter 21 Jahren:

Promille-Grenzwerte (Alkoholgehalt im Blut)	Fahrer unter 21 Jahren	Fahrer in der Probezeit
Alkoholnachweis unter 0,3 ‰	 €	- 2 Jahre Probezeitverlängerung - Teilnahme besonderes Aufbauseminar
0,3 bis unter 0,5 ‰	 €	- 2 Jahre Probezeitverlängerung - Teilnahme besonderes Aufbauseminar

	Punkte in Flensburg		mindestens 6 Monate Führerscheinentzug		bis 5 Jahre Freiheitsstrafe
	Fahrverbot	€	Geldbuße	€uro	Geldstrafe

Achtung:



Radfahrer, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind und mit 1,6 ‰ oder mehr im Straßenverkehr angetroffen werden, verlieren ihren Führerschein, wenn ihre Fahreignung nicht durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung bestätigt wird.

Begutachtungsstelle für Fahreignung

B-A-D Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH

Zentrum Hamburg-Uhlenhorst: Telefon: 040 / 22 94 28 10

www.fev-mpu.de · bff.hh@bad-gmbh.de · www.bad-gmbh.de