

ŠKODA *KURIER*

ZEITSCHRIFT FÜR FREUNDE
KLASSISCHER ŠKODA AUTOMOBILE

02/2021



Ausflug im Erzgebirge im Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

Seite	
3	Einladung zur Mitgliederversammlung
4	Vorläufiges Programm zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Magdeburg vom 3. bis 6. September 2021 (Stand: 06.07.2021)
5 - 6	„Skoda Popular Montevideo“ (3. Teil des Berichts zu Restauration und Umbau)
7 - 9	„Mit tschecho-slowakischen Fahrzeugen durch das Erzgebirge“
10 - 12	„Oldtimertreffen in Meiningen“
13 - 17	„50. Jahrgang Memorial Ing. Petr. Mucha“
18 - 21	„Škoda 105 S - Neues Kleid - bekannter Technik“
22	Veranstaltungsausblick 2022
23 - 27	Besuch bei Familie Kalina in der Cabrio-Gallery in Dobrenice und Besuch des Militärmuseums in Lesany bei Prag
28 - 31	AAZ – Typenbeschreibung Skoda Popular
32 - 34	AAZ – Typenbeschreibung Skoda Rapid
35	Kontaktdaten Vorstand und Ansprechpartner
36 - 38	Mitgliedsantrag (inkl. Datenschutzerklärung und SEPA-Lastschriftmandat)

! In eigener Sache !

Liebe Vereinsmitglieder,

bitte denkt bei einer Änderung der Adresse, der Telefonnummer oder der E-Mailadresse auch an uns!

Euer Vorstand

Quellverzeichnis:

Titelbild: private Aufnahme (Alexander Bugala)

AAZ–Typenbeschreibung Skoda Popular (Allgemeine Automobile-Zeitung, Nr. 13, 40. Jahrgang, 25. März 1939)

AAZ–Typenbeschreibung Skoda-Rapid (Allgemeine Automobile-Zeitung, Nr. 29, 40. Jahrgang, 15. Juli 1939)

Einladung zur Mitgliederversammlung der Skoda Oldtimer – IG Deutschland für klassische Automobile e.V.

Veranstaltungsort:	Hotel Bördehof GbR Magdeburger Str. 42 39179 Magdeburg
Datum der Veranstaltung:	Samstag, den 04.09.2021 19:00 Uhr

Tagesordnung

1. Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Anwesenden durch ein Mitglied des Vorstandes der Skoda Oldtimer – IG Deutschland für klassische Automobile e.V.
2. Schweigeminute für Dr. Georg Pollak (Jirka)
3. Bericht über die Vereinsaktivitäten im Geschäftsjahr 2020/2021
4. Bericht des Kassenwartes über den Kassenstand
(Bei Verhinderung des Kassenwartes wird sein Bericht durch ein Mitglied des Vorstandes verlesen)
5. Beschluss zur Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2020/2021
6. Informationen zu Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2021/2022
7. Anträge von Mitgliedern
8. Informationen des Vorstandes

Anträge zur Mitgliederversammlung können die Mitglieder, entsprechend § 8 der Satzung der Skoda Oldtimer – IG Deutschland für klassische Automobile e.V., bis zum 27.08.2021 schriftlich einreichen.
(Mailadresse: info@skoda-oldtimer.de)

gez. Alexander Bugala

Vorläufiges Programm zum Herbsttreffen der Skoda Oldtimer IG in Magdeburg vom 3. bis 6. September 2021

Freitag, 03. September

Eintreffen der Teilnehmer im Hotel Bördehof (Magdeburger Str. 42, 39179 Barleben / OT Ebendorf; Tel. 039203/51510 info@boerdehof.de).

Auf dem Gelände stehen zahlreiche Parkplätze im Außenbereich und in der Tiefgarage zur Verfügung. Trailer können auf dem hoteleigenen Busparkplatz abgestellt werden. Das Parken ist bereits im Übernachtungspreis enthalten. Für das Parken von Wohnwagen/Mobil fallen 15€ /Tag an. Frühstück kann für Wohnmobilgäste für 9,00€/Person eingenommen werden.

16:00 Uhr - Ausflug zum Schiffshebewerk und der Trogbücke Rothensee oder Kaffeetrinken im Hotel.

19:00 Uhr - Abendessen im Hotel (Warmes & Kaltes Büffet) - 19,00 €/Person (Bezahlung am Eingang). Für Getränke werden 25,00€ Getränkekarte verkauft, das Guthaben wird zurückgerechnet.

Samstag, 04. September

Achtung Programmänderung

7:00 Uhr – Frühstück

8:00 Uhr - Abfahrt zur Autostadt Wolfsburg

10:00 Uhr - Einfahrt in die Autostadt und Ausstellung unserer Fahrzeuge (Weiteres noch in Planung)

16:00 Uhr - Rückfahrt zum Hotel

19:00 Uhr Mittgliederversammlung anschließend Abendessen mit Buffet

Sonntag, 05. September

7:00 Uhr - Frühstück

9:00 Uhr - Abfahrt zur Motorsportarena Oschersleben

10:00 Uhr - Eintreffen am Hotel der Motorsportarena

10:00 - 10:30 Uhr - Begrüßung / Einweisung durch Veranstalter und Unterzeichnung Haftungsverzicht

10:30 - 11:00 Uhr - Vortrag „Arena und Sicherheit im Motorsport“

11:00 - 12:00 Uhr - Führung mit „Blick hinter die Kulissen“

12:00 - 13:30 Uhr - Mittagessen im Hotel Motorsportarena Oschersleben

..... Putengeschnetzeltes in Waldpilzrahm und Kräuterspätzle

..... Schweineschnitzel „Wiener Art“ mit Gemüse und Kartoffeln

..... Hähnchenbrust „Caprese“ mit Basilikumrahmnudeln

..... Spaghetti Aioli mit geschmolzenen Tomaten und Rucola

13:30 - 16:00 Uhr - fahraktiver Teil auf der Kartbahn, Gleichmäßigkeitsfahren

16:00 Uhr - Pokal und Urkundenvergabe anschließend Verabschiedung der Teilnehmer.

16:30 Uhr - Rückfahrt zum Hotel

19:00 Uhr - Abendessen im Hotel

Ende der Veranstaltung und erste Verabschiedungen

Restprogramm für Montag

Montag, 6. September

7:00 Uhr - Frühstück

9:00 Uhr - Abfahrt nach Pömmelte Ringheiligtum

11:30 Uhr - Mittagessen Alte Fähre

Ende der Montagsveranstaltung

Skoda Popular Monteideo

Bericht von Franz Schweizer über Restauration und Umbau (in 3 .. 4 Akten)

... Fortsetzung aus dem Skoda-Kurier 01/2021 ...

... Endlich ist nun die Montage der hinteren Kotflügel, der Heckstosstange sowie der Rücklichter erfolgt. Diese Rücklampen, sowie die vorderen Scheinwerfer habe ich auf einem Oldtimerteilemarkt gefunden. Das Ergebnis sieht sehr schön aus. Die dunkelblaue Lackierung mit den Chromteilen ist perfekt.

Der nächste Schritt ist der Einbau des Armaturenbrettes. Diese Armaturentafel habe ich vom alten Modell übernommen. Allerdings musste auch dieses Teil restauriert werden. Am Holz wurde die komplette Lackierung entfernt. Nach dem Spachteln und Schleifen kam das Wassertransfer-Druckverfahren zur Anwendung. Dazu wird eine Folie mit der entsprechenden Struktur, in meinem Fall eine Wurzelholzfolie, in ein Wasserbad gelegt. Nach dem Aufspritzen eines Aktivators wird das zu behandelnde Teil in das Bad eingetaucht. Nun umschließt die Folie das gesamte Werkstück. Nach dem Trocknen wird als Abschluss das Ganze noch mit Klarlack behandelt. Auch das Holzlenkrad und die Auflagen auf den Türen sind so erneuert worden.



Die nächste Arbeit ist die Anpassung des Schalthebels. Durch das Versetzen des Getriebes wurde der Schalthebel extrem lang und daraus ergab sich ein langer, unangenehmer Schaltweg.

Aus diesem Grund habe ich von einem zweiten Getriebe den Deckel verwendet und so die Kulissenschaltung um ca. 25 cm nach hinten verlängert.



Daraus ergibt sich nun ein präziser kurzer Schaltweg und sieht erst noch sportlich aus. Demzufolge musste die Getriebeabdeckung verlängert und angepasst werden. Mit der blauen Lackierung ist diese Abdeckung ein richtiger Blickfang, der sich gut in das Interieur einpasst.



Nach einer ersten Sitzprobe habe ich festgestellt, dass ich die ganze Pedalerie abändern und anpassen muss. Als erstes wurde das Kupplungsgestänge noch einmal demontiert und die Übersetzung richtig eingestellt. Auch das Bremspedal, das hängend montiert war, musste ich abändern. Die Hebelübersetzung war nicht optimal und ich benötigte zu viel Kraft, um eine optimale Bremswirkung zu erreichen. Die Lösung: Ich habe dieselbe Konstruktion wie beim Octavia gewählt. Ich musste durch den Chassisträger einen Führungsbolzen einschweißen und das Original Bremspedal einbauen. Nun ergibt sich mit dieser Anpassung eine optimale Bremswirkung. Das Abändern der Bremsleitung und das

Entlüften der Bremsanlage war der Schluss dieser Arbeiten.



Eine weitere Herausforderung bildet die Elektrik. Das Ganze war ein richtiger Kabelsalat und nicht mehr zu gebrauchen. Ein komplett neuer, selbst hergestellter Kabelbaum musste verdrahtet und eingebaut werden. Ich bin froh, dass mein Kumpel Christian mich mit Rat und noch viel mehr mit Tat unterstützt hat. Angefangen habe ich mit der Verkabelung der Hecklampen sowie des Tankschwimmers. Ich habe mich entschieden, jedes Kabel mit einer Nummer zu versehen und zwar beim Ein- und Ausgang des Sicherungskastens sowie bei den Verbrauchern selber. Gleichzeitig habe ich alles in einer Tabelle festgehalten, so dass ich bei einer Störung den Fehler leichter finden kann. Das war ja noch einfach, schwieriger gestalteten sich die Verdrahtung des Armaturenbrettes und das Anschließen des Lenkstocksalters. Zu diesem Schalter hatte ich kein Schema und so musste ich mit dem Ohmmeter erst einmal herausfinden, zu welchem Verbraucher der richtige Draht führt. Über diesen Schalter läuft der Blinker, das Signalhorn, die Umschaltung von Fern- auf Abblendlicht.



Das Anschließen des Blinkautomaten mit dem dazugehörigen Relais und schlussend-

lich noch das richtige Anschließen der Warnblinkanlage hat mich viel Zeit und Nerven gekostet. Die übrigen Anschlüsse, das heißt die vordere Verkabelung der Scheinwerfer, Blinker, Signalhorn und Zusatzlüfter waren einfacher. Zuletzt konnte ich den Anlasser mit Magnetschalter sowie die Zündspule anschließen.



Nun war es soweit, ich habe erstmals Benzin und Wasser eingefüllt und kontrolliert, ob alles dicht ist. Die elektrische Benzinpumpe hat erstmals die Vergaseranlage gefüllt. Nun habe ich ohne Zündverteilerdeckel den Motor mit dem Anlasserknopf so lange durchgedreht, bis an der Kipphebelwelle Öl herausgetreten ist. Die Verteilerkappe montiert und voller Anspannung den Anlasserknopf gedrückt. HURRA! Der Motor ist sofort angesprungen und ich hörte erstmals den Sound meines **Popular Montevideo**. Die Maschine läuft sehr ruhig, hat einen satten Ton, der sich im Grenzbereich der erlaubten 90 Phon bewegt.

Leider hat sich die ganze Umbauerei in die Länge gezogen und ich bin überhaupt nicht mehr im Fahrplan. Mein Hobby kostet ja nicht nur Zeit sondern auch Geld. Gemeinsame Ausfahrten sind nur im ganz kleinen Rahmen möglich, Restaurants sind geschlossen und so vergnügen wir uns halt mit Oldtimerausfahrt und Picknick-Korb in der Natur.

Wie es weiter geht, lest ihr in der nächsten Ausgabe unseres Kuriers. Bleibt gespannt ...

Franz Schweizer

Mit tschecho-slowakischen Fahrzeugen durch das Erzgebirge

Das zweite Mai-Wochenende war unser neuer Favorit fertig und wir konnten ihn bei Jens Herkommer im Erzgebirge abholen.

Da die Wettervorhersage für das Wochenende überragend war und in Sachsen glücklicherweise viele Skoda-Begeisterte wohnen, auch wenn sie als Zweitfahrzeug einen Tatra 613-3 fahren, war es eine abgemachte Sache, dass wir die Abholung des Favo mit einer schönen Ausfahrt durch das wunderbare Erzgebirge verbinden.

Auf Hendrik Pöttrich (Henne) war Verlass. Er hat eine schöne Strecke vorbereitet und so konnten wir nach der Abfahrt bei Jens Herkommer mit der Tour starten. Henne, vielen Dank für den schönen Tag in deiner Heimat.



Noch sind wir bei Jens Herkommer, aber schon bald stößt ein gelber Skoda 105L von Henne und ein schwarzer Tatra 613-3 der Familie Wittek aus Leipzig dazu.

Alexander und Jakub Bugala



Nach einer abwechslungsreichen Fahrt durch das Erzgebirge im Frühling sind wir an der Burg Scharfenstein angekommen.

Oldtimertreffen in Meiningen

Letztes Jahr war eigentlich Wetttenberg geplant, aber leider aus bekanntem Grund ausgefallen. Dafür fand ein Oldtimertreffen in Meiningen auf dem Marktplatz statt, welches wir zum ersten Mal besuchten. Ich fand dass das eine super schöne Veranstaltung war.

Das schöne Wetter erlaubte uns auch mehrere Ausflüge zusammen mit unserem Freund Wolfgang. Der Höhepunkt war natürlich das Skodatreffen in Hradec Kralove im September - Wahnsinn wie viele „Schätzchen "es da noch gibt.

Beitrag von Michael Rothlauf





„50. Jahrgang Memorial Ing. Petr. Mucha“

Nach langer Corona bedingten Pause haben wir uns sehr gefreut über eine Einladung des tschechischen „Praga Klub“ zu einem Treffen und Ausfahrt der historischen Fahrzeuge bis Baujahr 1950 – „50. Jahrgang Memorial Ing. Petr. Mucha“. Ing. Petr Mucha war ein junger Konstrukteur der Automobilfirma Praga, erster Gewinner der tschechischen Mille Miglia – „1000 Tschechoslovakischen Meilen“, der im Jahr 1934 beim Training tragisch verunglückte.

Wir haben uns in der schönen Landschaft der Tschechischen Hochebene getroffen und am Samstag, 5. Juni 21 nach einem einfachen Roadbook 160 km gefahren. Am Start waren außer der Marke Praga noch sehr viele, gut erhaltene, mit Liebe renovierte Schätzchen z. B. RR, Skoda, Aero, Ford, Bugatti, Lagonda. Es war interessant ein anderer Oldtimer Club zu besuchen und die Club Arbeit kennenlernen.

Hana und Tomas Kaspar



Skoda Popular Roadster 1938 und Skoda 4K

Sehr seltener Skoda Rapid
(30 Jahre lang im einem
Plattenbau renoviert)





In guter Gesellschaft



Nachwuchs kommt (kann sehr gut tanzen)



Erholung und Stärkung muss sein!



Škoda 105 S - Neues Kleid - bekannter Technik

Wie überall in der Planwirtschaft musste man sich den allgemeinen Umständen und der Parteiführung beugen, so dass von dem Willen, ein neues modernes Auto für die Achtziger Jahre in Mladá Boleslav zu produzieren, nur ein neues Kleid mit bewährter Technik übrig blieb. Das Modell Škoda 742.



Bereits seit Anfang der siebziger Jahre wurden von Škoda mehrere Anläufe unternommen ein Auto mit neuem Konzept auf die Beine zu stellen. Man war sich durchaus bewusst, dass man mit der Festlegung auf den Heckantrieb in einer Sackgasse gelandet war.

Mit den Prototypen Š 720, Š 740 und Š 760 hatte man zukunftsweisende Entwicklung auf den Weg gebracht. Alle mit Frontmotorkonzept und teilweise Frontantrieb.

Die Gewinne wurden in der Tschechoslowakei, genau wie in den anderen „Bruderländern“, nicht dort eingesetzt, wo sie auch erwirtschaftet wurden. Škoda erwirtschaftete durch den Export seiner Fahrzeuge einen erheblichen Gewinn, dieser floss aber zum Beispiel in den Aufbau des Tatra Automobilwerkes in Bratislava. Dort sollte der Š 720 in großer Stückzahl produziert werden. Später war im Werk die Herstellung des RGW-Autos geplant. All das hat sich zerschlagen, ab 1982 lief hier in geringer Stückzahl lediglich der Škoda Garde vom Band.

Durch diese Entwicklung blieben notwendige Investitionen in Mladá Boleslav aus. Durch einen Regierungsbeschluss vom März 1971 wurde nur noch die grundlegende Modernisierung des Types Š100/110 angeordnet.

Als Š 727 entwickelt, wurde daraus durch kleine Abänderungen der Typ Š 742.

Erste Berichte vom neuen Typ gab es in der tschechoslowakischen *motor-revue* im August 1976. Hier wurde der Öffentlichkeit das eigentlich alte Auto unter dem Aspekt von „Modernen Technologien – die Voraussetzung der effektiven Produktion von Personenkraftwagen“ schmackhaft gemacht. Kurz darauf war die Premiere in Brünn (Brno). Auf der Messe wurde das neue Modell dann als ŠKODA 120 vorgestellt.

Das ganze Sortiment umfasste 1976 aber die Typen 105S, 105L und 120L. Der Skoda 120LS hatte seine Weltpremiere bei einer Motokov Ausstellung in Moskau, ebenfalls im Sommer 1976.

Hier soll es aber jetzt um das einfachste Modell gehen: den Škoda 105 S – S für Standard.

Heute eher die graue Maus in der Oldtimerszene war er Ende der Siebziger der Traumwagen für viele DDR-Bürger. Der 105 S war der Einstieg in die Viertaktklasse und somit für viele begehrenswert.

Kurz beschrieben wurde er vom Hersteller damals so:

- Wagen in Standardausführung mit 1046ccm Motor
- Armaturenbrett mit Verbundgerät
- kein Warnlichtschalter
- keine Liegesitze
- Gummiteppiche
- keine Zierleisten an den Türen, den Schwellern und dem Kühlergrill
- zwei runde Scheinwerfer DM 160mm mit klassischen Lampen
- Schalen der Außen-Türgriffe schwarz
- Innenseiten der Türen ohne Armstützen
- Haltegurte an den Türen
- Hinteres Türfenster fest verglast
- Diagonalreifen (anfänglich noch in den alten 14“, da der Felgenlieferant noch nicht in der Lage war ausreichend neue 13“ Felgen zu produzieren)

Und genau so ein Fahrzeug kaufte sich mein Vater 1978 und war mächtig stolz damit. Beim Aufzählen der Ausstattungsdetails, die ja mehr aus „kein“ und „ohne“ bestanden sind mir auch gleich wieder alle Details eingefallen. Ich war damals gerade aus der Schule und musste trotzdem meistens hinten sitzen. Die nicht zu öffnenden Fenster und auch die Halteschleifen zum zu ziehen der Türen waren im Nachhinein schon eine Zumutung.

Das war aber damals alles egal, es war ein Neufahrzeug! Da nahm man das was man bekam und was man auch bezahlen konnte. Natürlich gab es auch verschiedene Lackierungen. Zur Wahl stand dann die, die im IFA Fahrzeugauslieferungslager vorhanden war. Bei uns war das dann „Goldbraun“. Ein Farbton der die Gemüter scheidet und weder mit Gold oder Braun etwas zu tun hat.

Zum Vorgänger S100/110 konnte mit der neuen Karosserieform vor allem eine höhere Sicherheit erreicht werden. Durch Verstärkung des mittleren Karosserieteiles wurde eine größere Verformungssteifigkeit des Karosserieskeletts erreicht. Bei Frontal-, Seiten- sowie rückwärtigem Aufprall und bei Umsturz wurden Vorgaben der neuen tschechoslowakischen und internationalen Vorschriften erreicht. Sicherheitsankerpunkte für alle Sitze, neue Sitz und Lehnkonstruktion, eine Sicherheitslenksäule mit zwei Kreuzgelenken, Anwendung der Lizenzproduktion von KEIPER-Lehnenverstellvorrichtung und

GOLDE-Fensterheber ergänzen dieses Konzept. Desweiteren wurde durch größere Front und Seitenscheiben eine Sichtverbesserung erreicht.

Endlich wurde in einem Škoda auch ein größerer Tank verbaut. Er wanderte aus Sicherheitsaspekten vom Crash Bereich im Vorderwagen unter die Fondsitze. Mit 38 Liter beim 105 S/L in Verbindung mit dem kleinsten, aber auch sparsamsten Motor durchaus ausreichend. Bei einem mittleren Verbrauch von 7l auf 100km kam man immerhin über 500km weit. Wir vom Vogtland kamen damit schon fast bis an die Ostsee. Am Ende des Sprits war dann auch für uns DDR Bürger meistens das Ende der Welt. Auf der einen Seite galt der Škoda 105 in der Baureihe als wirtschaftlichstes Modell. Auf der anderen Seite fehlte die Leistung im Gebirge. 46 PS waren für zulässige 1255 kg Gesamtmasse dann doch nicht ganz ausreichend. Man muss sich die Zahlen allerdings einmal auf der Zunge zergehen lassen. Fahrzeugmasse 855 kg – heute schafft man es bei aktuellen Fahrzeugen gleicher Klasse trotz vielgepriesenem Leichtbau nicht mehr, unter 1200 kg zu kommen, in der geringsten Ausbaustufe.

Beschleunigung von 0-100Kmh in 23 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Klingt vom Jetzt aus betrachtet nicht sehr berauschend. Nach einer Jawa 175 und zwei Trabant war das für meinen Vater allerdings ein Quantensprung.

Der Škoda 105S war für uns und das gilt auch mit Bestimmtheit für die anderen glücklichen Besitzer, ein Auto der Mittelklasse! 4 Räder- 4 Gänge- 4 Türen- 4 Zylinder – 4 Takte!

Einige Details waren komplett anders gelöst als beim Vorgänger. Erstmals serienmäßig war der Kühler bei einem Škoda Heckmotorenmodell vorn. Das führte zum Absurdum, das das Fahrzeug einen Kühlwasserinhalt von fast 13 Litern hatte – einmalig im PKW Fahrzeugbau! Manche Fahrer nahmen es gelassen und mit Witz, indem sie am Heck Schilder anbrachten: **12 Liter** – Kühlwasserinhalt.

Neu war auch die Unterbringung des Reserverades unter dem vorderen Kofferraum und nicht mehr darin. Man musste bei einer Panne nicht mehr wie beim Š100 das gesamte Urlaubsgepäck auf die Straße räumen. Dieser Rückschritt trat vom Übergang vom 1000MB zu Š100 ein. Hier hatte das Reserverad bereits eine extra Klappe, auf die man beim Š100 verzichtete. Allerdings hing das Rad nun erstmals frei über der Straße, im Falle einer Panne kam der Pechvogel hier nicht sauber aus der Affäre. Die Kofferraumklappe wurde seitlich vom Fußweg aus geöffnet. Dies wurde mit mehr Sicherheit für die Benutzer begründet. Eigentlich kam man beim Beladen nicht über die breite Front mit dem Kühler darin, so dass das Einladen von der Seite her Erleichterung brachte.

Auch die Fahreigenschaften hatten sich durch kleinere Maßnahmen verbessert. Bei konstanter Kreisfahrt verschob sich die Übersteuerungsgrenze in Richtung zur höheren Zentripetalbeschleunigung. Auf trockener Fahrbahn trat nun keine Übersteuerung des Wagens mehr ein und auf nasser Fahrbahn verhielt sich der Škoda jetzt wie ein Fahrzeug mit klassischem Antriebskonzept.

Für mich damals alles reichlich uninteressant. Interessant wurde es als ich mit 18 das erste Mal mit dem 105 S auf Tour gehen konnte. Meine Eltern hatten da großes Vertrauen bewiesen und überließen mir mit Freundin für Ausflüge den Wagen. Unsere erste Tour 1980 führte uns ins Thüringer Burgenland. Vater hielt dem Skoda über lange Jahre die Treue. Auch meine Mutter fuhr damit, nicht unbedingt selbstverständlich in den Siebzigern. Der Wagen eignete sich für alles, selbst zu Repräsentationszwecken. Feierlich geschmückt fuhr ich damit im Sommer '87 die Hochzeit meiner Cousine in Saalfeld. Pannen gab es fast nie, zwei Episoden will ich hier noch erzählen. Ich schaffte meine Freundin und jetzige Frau zurück ins Internat nach Karl-Marx-Stadt. Bei voller Fahrt auf der Autobahn gab es hinten einen Knall und die Leistung fiel ab. Ich hielt sofort an, da auch schon Qualm aus dem Motorraum aufstieg. Beim öffnen sah ich eine Flamme. Die Plastiktüte, die damals viele Fahrzeughalter zum Schutz vor Nässe auf den Zündverteiler gesteckt hatten, brannte. Von einer Zündkerze hatte sich die innere Elektrode gelöst und war auf der Tüte gelandet. Nach kurzem Schreck und einem Zündkerzenwechsel ging es weiter.

Selbst über die Wende blieb der 105 S in der Familie. Bei der ersten Reise, vollbeladen zur Begrüßungsgeldabholung, nach Bayreuth packte mich auf der A9 der Ehrgeiz. Mit Vollgas erreichte ich am Fußpunkt der berühmt berüchtigten Münchberger Senke knapp 150kmh und blieb dann oben am Berg

mit kochendem Kühlwasser stehen. Nach kurzer Pause ging es weiter, in der Ausfahrtkurve nach Bayreuth bekamen wir einen herzlichen Empfang. Viel länger als bei der Panne standen wir dann in der Bayreuther Sporthalle zum Empfang des Begrüßungsgeldes. Das hat zu dieser Zeit keinen gestört.

Unserem Škoda erging es dann leider wie den meisten DDR-Fahrzeugen. Nach fast 15 Jahren wurde er gut gepflegt und intakt dem Schrotthändler übergeben.

Auch heute fristet der Škoda 105 S in der Oldtimerszene ein Schattendasein. Man sieht kaum Exemplare auf Treffen und Veranstaltungen. Wenn, dann ist man auf die TOP Modelle von damals aus, wie einen 120 LS, einen Skoda Garde oder Rapid. Auch bei mir hat sich so ein „Luxus Super“, sogar in der gleichen Farbe „Goldbraun“ in die Garage geschlichen.

Aber das ist eine andere Geschichte.



Veranstungsausblick 2022

Frühjahrstreffen vom 25. bis 30. Mai 2022 in Wasserburg am Bodensee

Für interessierte Oldtimer besteht jetzt schon die Möglichkeit Zimmer im Hotel Gierer für das kommende Frühjahrstreffen in Wasserburg am Bodensee zu reservieren. Die Anmeldung und ein vorläufiges Programm werden im nächsten Kurier bzw. auf unserer Homepage veröffentlicht.

Hotel Spezialitäten Restaurant Gierer

Hege 9, 88142 Wasserburg (Bodensee)

Telefon +49 (0) 83 82 - 98 72-0 / Telefax +49 (0) 83 82 - 98 72-13

Internet: www.Hotel-Gierer.de / E-Mail: info@Hotel-Gierer.de

Preisvereinbarungen (inkl. Halbpension):

- Doppelzimmer: EUR 105,00/pro Person und Nacht
- Suite (bei Zustellbetten nötig): EUR 120,00/pro Person und Nacht
- Nutzung als Einzelzimmer EUR 150,00/pro Person und Nacht
- Zustellbetten je nach Alter zwischen EUR 36,00 und EUR 54,00/pro Person und Nacht

Alle Teilnehmer buchen die Zimmer individuell bis spätestens 31. Dezember 2021 unter dem Stichwort TOKA. Jeder Teilnehmer erhält eine eigene Bestätigung mit den zu zahlenden Preisen. Die Reisenden sind alle Selbstzahler.

Sollte an einem Abend nicht bei uns im Haus gegessen werden, erfolgt eine Gutschrift in Höhe von EUR 10,00/pro Person für diesen Abend. Kurtaxe (Stand 2021): Für Personen ab 16 Jahren 2,80 EUR/ pro Nacht bzw. für Kinder von 6 bis unter 16 Jahren 1,20 EUR /pro Nacht.

Stornierungen:

Bis 60 Tage vor Reiseantritt entstehen bei Gruppenabsage keine Gebühren, bis 30 Tage vor Anreise können noch bis 10% der Zimmer kostenfrei storniert werden. Bei späterer Stornierung versuchen wir die Zimmer weiter zu vermieten sollte uns dies nicht gelingen, verrechnen wir 70% Stornogebühren.

Zahlungen/Garantie der Reservierung:

Die Zimmerreservierungen werden mit Angabe von Kreditkartenangaben (Mastercard oder VISA) fest reserviert.

Stellplätze:

Tiefgaragenstellplätzen in begrenzter Anzahl stehen für 5 EUR / Nacht zur Verfügung. Ein Parkplatz für die Zugfahrzeuge bzw. Trailer wird aktuell noch organisiert. Teilnehmer die mit Wohnmobil anreisen, geben dies bitte bei der Anmeldung an.

Herbsttreffen 2022 in der Cabrio-Gallery in Dobrenice (Tschechien)

Geplant ist das Herbsttreffen bei unserem Oldtimerfreund Pavel Kalina in der Cabrio-Gallery in Dobrenice (Tschechien). Den genauen Termin mit Anmeldung und einer erste Planung wird im nächsten Kurier veröffentlicht.

Für einen ersten Eindruck lest doch gleich den folgenden Beitrag ☺

Besuch bei Familie Kalina in der Cabrio-Gallery in Dobrenice und Besuch des Militärmuseums in Lesany bei Prag

Nach der langen Zeit der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen und der fehlenden Reisemöglichkeiten haben wir uns am dritten Juni-Wochenende nach Tschechien aufgemacht, um dort Freunde zu besuchen und gleichzeitig Teile abzuholen, die dort auch pandemiebedingt schon seit einem Jahr bei Freunden lagerten. Also eine Win-Win-Situation, wie es heute so schön heißt.

Am Samstag früh stand zunächst das Militärmuseum in Lesany in der Nähe von Prag auf dem Programm. Das Museum wird vom tschechischen Verteidigungsministerium betrieben und ist eigentlich nur am Wochenende geöffnet.

Dafür ist der Eintritt frei. Die Sammlung kann sich sehen lassen. Es wird die Geschichte der tschechoslowakischen Armee von 1918-1990 dargestellt.

Das Besondere an den Exponaten ist, dass weniger Panzer oder sonstiges Militärgerät im Vordergrund stehen, sondern PKW und LKW der tschecho-slowakischen Marken Praga, Tatra, Skoda, die als zivile Ausführungen bekannt und als Oldtimer noch gut zu finden, aber in militärischer Ausführung nur noch als Einzelstücke dort zu bestaunen sind.

Nach meiner Meinung gehören auch diese Fahrzeuge zur Oldtimerszene und sind es wert in einer „zivilen“ Oldtimer-Zeitschrift vorgestellt zu werden.



Skoda 125 Baujahr 1928. Das Fahrzeug wurde in den Jahren 1927-1929 bei Skoda in Mlada-Boleslav in verschiedenen Ausführungen in einer Gesamtstückzahl von 1650 gebaut. Neben Pritschenwagen, Bussen wurden auch Feuerwehrfahrzeuge auf dem Chassis hergestellt. Mit diesem Fahrzeug war die Telegrafeneinheit in Praha-Kbely ausgerüstet. Das Fahrzeug hatte eine Leistung von 22,5 KW und erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.



Ein Skoda 430 Baujahr 1932 als militärisches Postfahrzeug. Das Fahrzeug ist in der Oldtimerszene in seiner zivilen Ausführung hinreichend bekannt. In der Zeit von 1929 bis 1936 wurden 4000 Einheiten gebaut.



Skoda 903 Baujahr 1941. Es handelt sich um ein Kommandeursfahrzeug, welches letztlich für die Wehrmacht in einer Kleinserie von 42 Stück gebaut wurde. Die Entwicklung sowie Erprobung geschah jedoch noch im Auftrag der tschechoslowakischen Armee. Das Fahrzeug verfügt über einen 6-Zylinder mit einer Leistung von 55,2 KW bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.



Skoda 256B Baujahr 1944. Von 1939 bis 1947 wurden rund 5514 Stück gebaut. 1944 wurde das Fahrzeug auch in einer Kleinserie von 318 Einheiten beim berühmten Karosseriebauer Sodomka in Vysoké Myto hergestellt. Es handelt sich um einen Krankenwagen, der in den Armeen in der Slowakei, Ungarn und Kroatien eingesetzt wurde. Das ausgestellte Exponat ist das einzige noch erhaltene Fahrzeug.



Rechts ein Skoda 6L Baujahr 1939. In den 30-Jahren entschied die tschecho-slowakische Regierung nur noch Fahrzeuge aus heimischer Produktion für die Armee einzusetzen. Neben Tatra, Praga erhielt auch Skoda den Zuschlag für die Entwicklung eines geländegängigen LKW mit einem Antrieb 6x4. Der Skoda 6L wurde bei Skoda in Pilsen gebaut Auch hier ist das ausgestellte Fahrzeug das einzige noch erhaltene Fahrzeug. Also ein absolutes Unikat.



Hier ein sehr bekanntes Fahrzeug, ein Skoda 1101 Tudor in einer Ausführung als Militär-Krankenwagen. Das Fahrzeug war jedoch nur bedingt als Krankenwagen geeignet. Für Liegendtransporte war das Fahrzeug einfach zu kurz. Der Tudor als Krankenwagen wurde in Vrchlabi hergestellt. Im Hintergrund ist ein schöner Skoda VOS, ein Fahrzeug für die obere Nomenklatura der Regierung, zu sehen.



Auch zivile Fahrzeuge sind im Militärmuseum zu besichtigen. Hier ein 1201 als Krankenwagen, der deutlich länger als der Tudor und daher als Krankenwagen sehr beliebt war.

Nach dem Besuch des Museums sind wir zurück zur Pavel und Monika Kalina in die Cabrio Gallery nach Dobrenice gefahren. Pavel und Monika haben für den Nachmittag Freunde eingeladen und als besonderes Bonbon drei Fahrzeuge aus dem Museum geholt mit denen wir nach Herz und Lust durch die Umgebung fahren konnten. Es war ein Buggy sowie ein Spyder, beide auf Skoda-Basis und eine Felicia.

Am Abend gab es noch in der Cabrio Gallery eine hervorragende Weinverkostung mit französischen und italienischen Weinen. Das passte perfekt zusammen, Oldtimer und feine Weine in einer tollen Umgebung. Vielen Dank für das wunderschöne Wochenende.

Nach der langen Zeit der pandemiebedingten Isolation war es genau das Richtige. Wir werden uns immer wieder gern an diese Zeit erinnern. Wir hoffen, dass wir uns bald bei Pavel und Monika revanchieren können.



Noch ist es in der Cabrio-Gallery ruhig.



Spyder am Start.



Nach der Ausfahrt mit dem Spyder. Einparken vor der Cabrio-Gallery.

Alexander und Jakub Bugala

ALLGEMEINE AUTOMOBIL- ZEITUNG

40
Pfg

NUMMER 13
40. JAHRGANG
25. MÄRZ 1939

Wirtschaftliche Werte
in Böhmen und Mähren

AAZ-Typenbeschreibung:
Skoda 1100

Entdecktes Paradies

Die Fahrt nach Italien
mit allem Drum und Dran

Das neue Typenprogramm

12. Stammtisch-Thema:
Gas oder Bremse

Einfahren des neuen Wagens

Wir sahen im Ausland

Nikodem Otto

Verzweiflungsverkauf

Wann friert die Batterie ein?

Fußgänger lief in den Wagen

Wer muß ein
Fahrtenbuch führen?

Transporte
des Unternehmens

Jugend und offener Wagen

Wie steht's mit Dänemark

Mit Möbeln nach Spittal

Ins blühende Rheinland



Böhmen und Mähren gehören zum Großdeutschen Reich. Damit sind diese Länder in einen Wirtschaftsraum eingegliedert, in dem die böhmische und mährische Industrie mit größeren Aufgaben und größeren Erfolgen tätig sein kann als bisher. Es ist allgemein bekannt, daß insbesondere in Böhmen eine sehr leistungsfähige Automobilindustrie beheimatet ist, die sich vor allem durch einen entschiedenen Willen zum technischen Fortschritt einen Namen gemacht hat. Um so zufriedener sind wir, die Leser der AAZ heute mit einem Wagen bekannt machen zu können, der nicht nur eine besonders weite Verbreitung auf dem inländischen Markt und im Ausland gefunden hat, sondern der auch in vieler Beziehung als charakteristisch für die dortigen Tendenzen des Automobilbaues gelten kann. Es ist der Skoda 1100.

Der Straßenzustand in der ehemaligen Tschechei war, wenn man von den großen Durchgangsstraßen absieht, alles andere als befriedigend. Eine ausgeprägte Neigung der böhmischen Automobilindustrie, robuste und fortschrittliche Fahrwerke zu bauen, verdankt diesem Umstand seine Entstehung. Die durchschnittliche Kaufkraft war nicht überragend; daraus ergab sich eine starke Neigung zum Bau leichter und gleichzeitig wirtschaftlicher Fahrzeuge. Eine gewisse, im Volkscharakter liegende Großzügigkeit im Umgang mit technischen Erzeugnissen verlangte ein besonderes Maß von Widerstandsfähigkeit der Automobile gegen schlechte Behandlung. Alle diese Tendenzen treten in dem Skoda 1100 deutlich zutage.

Technische Daten:

Motor: 6-Zylinder-Reihenmotor.
Bohrung und Hub: 68×75 mm.
Zylinderinhalt: 1089 mm.

Verdichtungsverhältnis: 6:2.

Bremsleistung: 32 PS bei 4000 U/min.

Ventile: hängend; Ventilsteuerung von unten liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel.

Kurbelwelle: dreifach in Gleitlagern gelagert.

Kühlung: Thermosyphon.

Vergaser: 1 Zenith-Vergaser.

Zündung: Batterie.

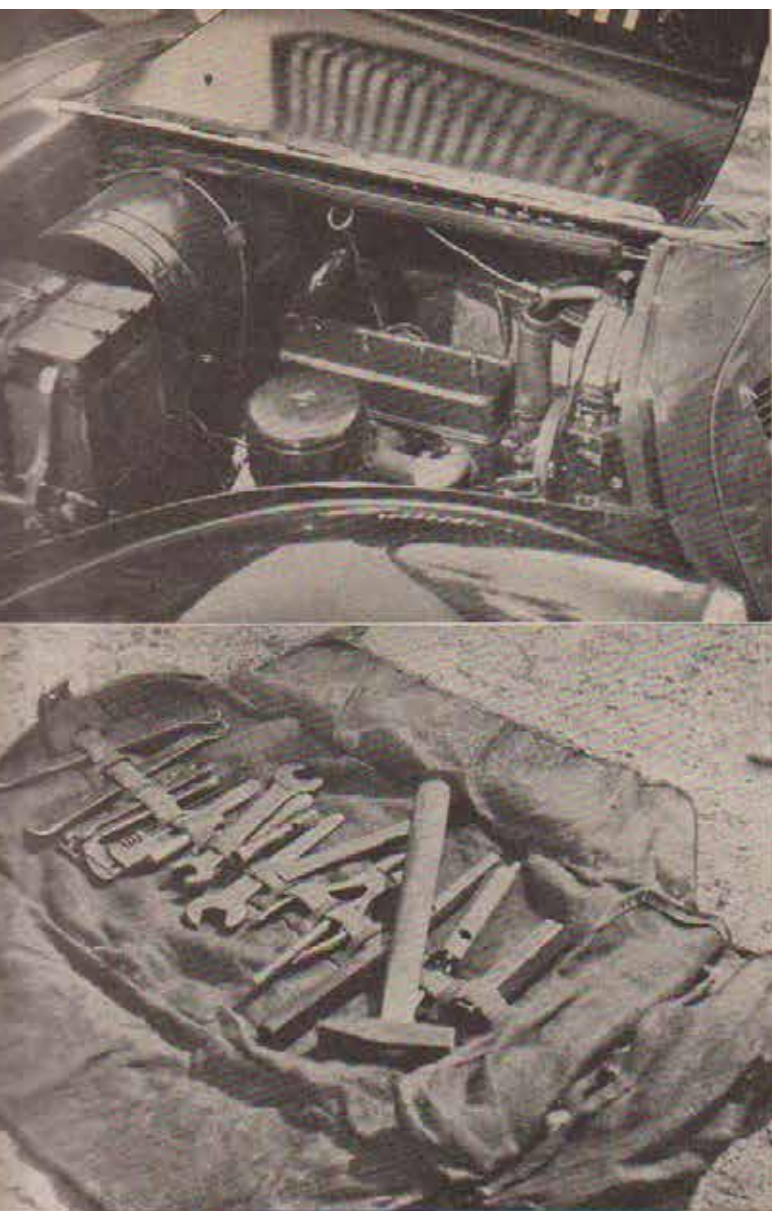
Lichtmaschine: spannungsreguliert

Ölreinigung: durch Filter.

Der Motor, der der Gruppe der relativ kurzhubigen Motoren zuzuzählen ist, zeigt als hervorstechendstes Merkmal eine außergewöhnliche Robustheit. Er ist einfach in seinem Aufbau und befriedigend in seiner Leistung. Seine Startbereitschaft ist auffällig, seine Lebendigkeit ebenso. Bei dem relativ hohen Verdichtungsverhältnis verlangt er eine verständige Regulierung des Zündzeitpunktes, die nicht nur automatisch erfolgt, sondern auch von Hand bewirkt werden kann. Ein im ganz niedrigen Drehzahlbereich etwas unrunder Lauf sowie eine gewisse Neigung zum Auspuffknallen erklärt sich aus der Tatsache, daß der Vergaser auf die sehr stark sprithaltigen Treibstoffgemische der früheren Tschechei einreguliert war. Sieht man von dieser verständlichen Unart ab, so muß der Motor als eine durchaus gelungene, sehr elastische und hoher Dauerbeanspruchung fähige Konstruktion bezeichnet werden.

Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphonprinzip und ist für alle normalen Betriebsverhältnisse völlig ausreichend. Für dieses Kühlungsprinzip spricht seine Einfachheit und ferner der Umstand, daß das Kühlwasser sehr schnell ein genügend hohe Temperatur erreicht. Für außergewöhnliche Ansprüche kann

ROWE



Untersetzungsverhältnisse:

- 1. Gang 1 : 3,38
- 2. Gang 1 : 1,77
- 3. Gang 1 : 1
- Rückwärtsgang 1 : 4,50.

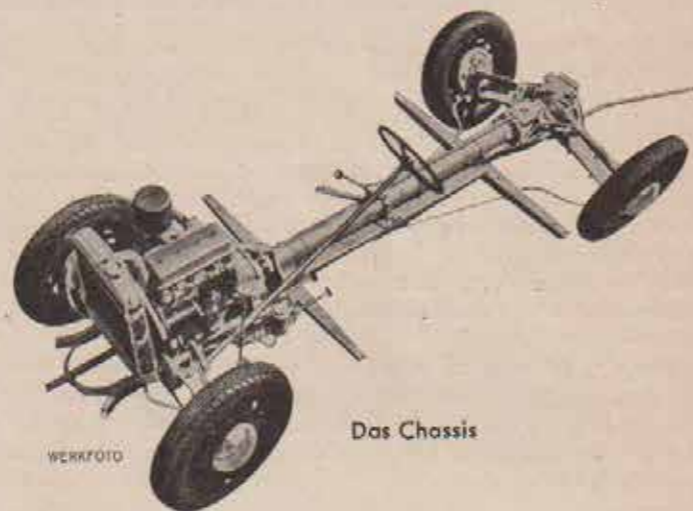
Kupplung: Einscheibentrockenkupplung.
Hinterachse: als Pendelachse ausgebildet.
Untersetzungsverhältnis 1 : 5,22.

Was zunächst überrascht, ist die Anbringung des Getriebes, das sich nicht wie üblich hinter dem Motor, sondern unmittelbar vor der Hinterachse befindet. Diese Anbringungsweise hat den Nachteil, daß zur Bedienung des Getriebes ein ziemlich umfangreiches Gestänge erforderlich ist, hat aber andererseits den Vorteil einer günstigen Gewichtsverteilung und der Eliminierung einer Geräuschquelle aus dem unmittelbaren Hörbereich der Insassen. Die oft geäußerten Bedenken, daß eine mit Motordrehzahl laufende Kardanwelle ein gewisses Risiko darstelle, weil eine Unbalance der Kardanwelle zu sehr unangenehmen Konsequenzen führen müsse, werden durch die Tatsache gegenstandslos, daß man sich einer wesentlich leichteren Welle bedienen kann; diese hat ja ein bedeutend geringeres Drehmoment zu übertragen als eine Kardanwelle, die vom Getriebe zur Hinterachse führt. Die Lage der Gänge ist durchaus normal und trotz des Gestänges schaltet sich das Getriebe sicher und geräuschlos. Daß die indirekten Gänge bei nicht schrägverzahnten Zahnradern deutlich zu hören sind, bietet keine Überraschung.

Die Hinterachse ist von völlig ausreichender Stabilität und erzeugt keine störenden Geräusche.

Fahrwerk:

Vorderräder: unabhängig aufgehängt an untenliegender Quersfeder und je einem Lenker oben.
Rahmen: Zentralrohrrahmen.
Federung der Hinterräder: Abstützung der pendelnden Halbachsen durch eine untenliegende Halbfeder.



Das Chassis

WERKPHOTO

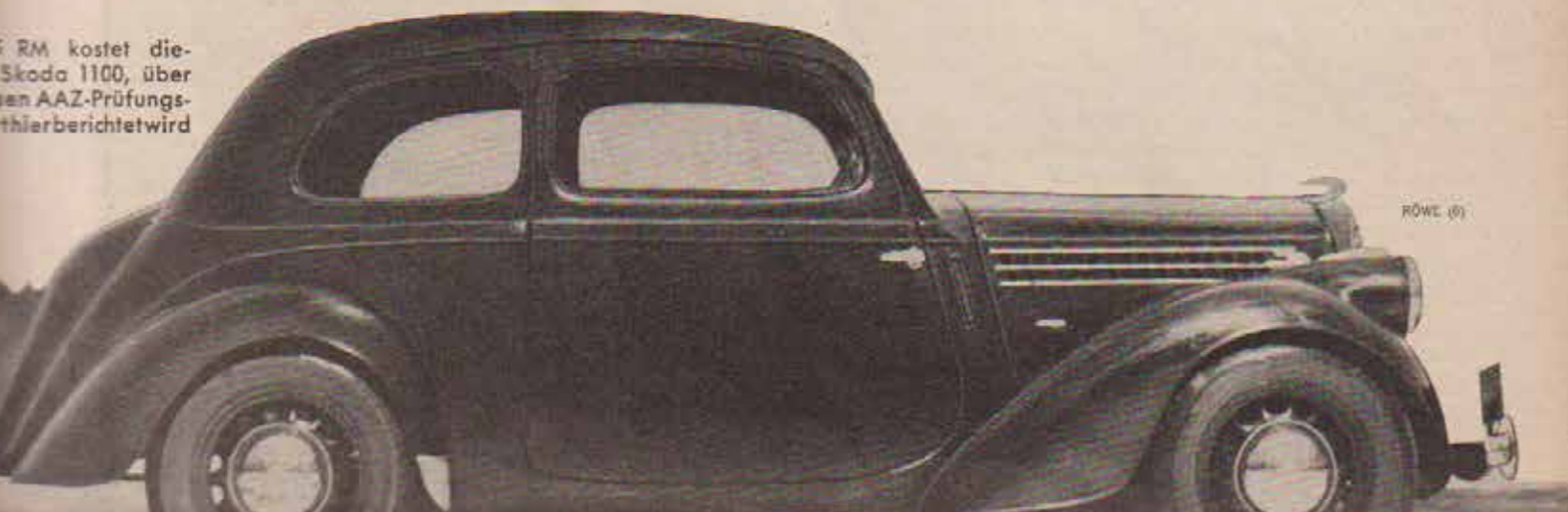
Motor und serienmäßig mitgeliefertes Werkzeug des Skoda 1100

nachträglich eine Wasserpumpe ohne erheblichen Aufwand eingebaut werden. Der Motor überträgt infolge seiner sehr geschickt ausgeführten Gummilagerung keinerlei Vibration auf das Fahrgestell; außerdem ist er nahezu völlig geräuschlos. Diese Eigenschaft behält er auch dann bei, wenn er bis zur höchsten Drehzahl getrieben wird. Eine Dauergeschwindigkeit von 90 Benz kann ihm ohne weiteres zugemutet werden.

Kupplung, Getriebe und Hinterachse:

Getriebe: vor der Hinterachse liegend; drei Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang; 2. und 3. Gang synchronisiert.

RM kostet die Skoda 1100, über den AAZ-Prüfungsbericht wird



ROWE (6)



Rechtssteuerung, einzeln verstellbare Sitze, liebevolle Verarbeitung im Detail: Skoda 1100

Bremsen: Fußbremse hydraulisch auf alle 4 Räder wirkend, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.
Lenkung: rechtsliegend (auf Wunsch auch linksliegend).
Zahnstangenlenkung: mit geteilter Spurstange.
Bereitung: 5,00—16.

Bezeichnend für das Bestreben, einen völlig verwindungsfreien Rahmen zu haben, ist die Verwendung eines Zentralrohres als Träger des Gesamtaufbaues. Von der Zweckmäßigkeit dieser Konstruktion und der durch sie gebotenen völligen Verwindungsfreiheit des gesamten Aufbaues konnten wir uns bei rücksichtsloser Fahrt über ausgesucht miserable Straßen immer wieder überzeugen. Diese Unempfindlichkeit des Wagens gegen schlechte Wege zählt zu seinen hervorragendsten Eigenschaften. Es kommt eine überaus glückliche Abstimmung der Federn hinzu, die ein Durchschlagen der Federn unter allen Umständen verhindert, eine vorzügliche Bodenhaftung aller Räder sichert und infolgedessen das ihre zur Fahrsicherheit und zum Wohlbefinden der Insassen beiträgt. Die Lenkung ist angenehm; sie leistet bei Lenkmanövern einen gewissen Widerstand, den wir nur als angenehm empfunden haben. Die Kurvenfestigkeit des Wagens ist hervorragend; die letzten Tage boten angesichts besonders wechselvoller und keineswegs immer günstiger Straßenverhältnisse genügende Urteilsmöglichkeiten.

Allgemeine Ausrüstung:

Kraftstofftank: vornliegend; Fassungsvermögen 35 Liter.
Werkzeug: sehr reichhaltig, im Kofferraum untergebracht.
Armaturenbrett: Geschwindigkeitsmesser, Kühlwasser - Fernthermometer, Zeltuhr, Indirekte Beleuchtung*).
Karosserie: zweitürige Limousine, Türfenster voll versenkbar, zugfreie Entlüftung durch verstellbaren Schlitz oberhalb der Windschutzscheibe; Frontscheibe ungeteilt und nicht austellbar.
Kofferraum: von außen zugänglich.
Reserverad: im Kofferraum untergebracht.

*) Diese Ausrüstung besitzen die für das Inland bestimmten Wagen; die Exportausrüstung umfaßt Geschwindigkeitsmesser, Benzinzuhr, Oeldruckmesser, Zeltuhr.

Abmessungen: Spurweite vorn 1160 mm, hinten 1200 mm, Radstand 2440 mm, größte Länge 4020 mm, größte Breite 1480 mm, geringste Bodenfreiheit 170 mm.
Gewicht der lahrfertigen Limousine: 900 kg.
Leistung: Höchstgeschwindigkeit 104 Benz, Autobahndauergeschwindigkeit 90—95 Benz, km mit stehendem Start 68,3 Benz.
Kraftstoffverbrauch: 8,5 Liter (Prospektangabe).
Preise: Fahrgestell 2060 RM; Limousine zweitürig 2485 RM, viertürig 2670 RM; Kabriolett zweitürig 2565 RM, viertürig 2750 RM; Roadster 2880 RM (unverzollt).

Die Ausrüstung des Wagens fällt durch einen vernünftigen Verzicht auf alles Ueberflüssige auf; sie ist dem Stil dieses Wagens, eines ausgesprochenen Gebrauchswagens, völlig angemessen. Die Vordersitze sind geteilt und einzeln verstellbar; sie sind als Stahlrohrkonstruktion ausgebildet, mit dem Ergebnis, daß die Rückenlehnen sehr schmal gehalten werden konnten. Dadurch wird eine für einen Kleinwagen befriedigende Kniefreiheit für die im Fond untergebrachten Insassen sichergestellt. Die zugfreie Entlüftung wirkt ausgezeichnet; sie sorgt gleichzeitig für ein Nichtbeschlagen der Frontscheibe. Die Sichtverhältnisse für Fahrer und Mitfahrer sind ausgezeichnet. Die Bedienungsriffe liegen zweckmäßig und sind angenehm leichtgängig. Zu wünschen wäre, daß die Abblendung des Fernlichtes nicht durch Handschalter, sondern durch den in Deutschland allgemein angewendeten Fußschalter erfolgt.

Der Skoda 1100 gehört unzweifelhaft zu den bemerkenswertesten Vertretern der Kleinwagenkategorie. Er ist ausdauernd und lebendig. Er ist, um ein schon stark abgenutztes Schlagwort zu gebrauchen, innen größer als außen, und schließlich verfügt er als hervorstechendstes Merkmal über eine Unempfindlichkeit gegen unerfreuliche Straßen, die jedenfalls in dem Bereich der mit ihm vergleichbaren kleinen Wagen nicht noch einmal vorkommt.

So bestätigt dieser Skoda 1100 die Behauptung, daß der Eintritt Böhmens in das Großdeutsche Reich gerade uns Kraftfahrern viele interessante und erfreuliche Erkenntnisse bringen wird.



Zum Kofferraum gelangt man von außen; Reserve-rad und Werkzeug also auch unter Verschluss

ALLGEMEINE AUTOMOBIL- ZEITUNG

40
Pfg

NUMMER 29
40. JAHRGANG
15. JULI 1939

Kraftstoffe höherer
Klopffestigkeit verschwinden!

Weisungen und Ansichten

Bericht über eine Reise

Sieg der Pechvögel

Steuer von Wehrmacht-
Entschädigungen für Kraft-
wagen-Inanspruchnahme

AAZ-Typenbeschreibung:
Skoda-Rapid

Kraftfahrspart im August

In abschüssigem Gelände

Ist er stur?

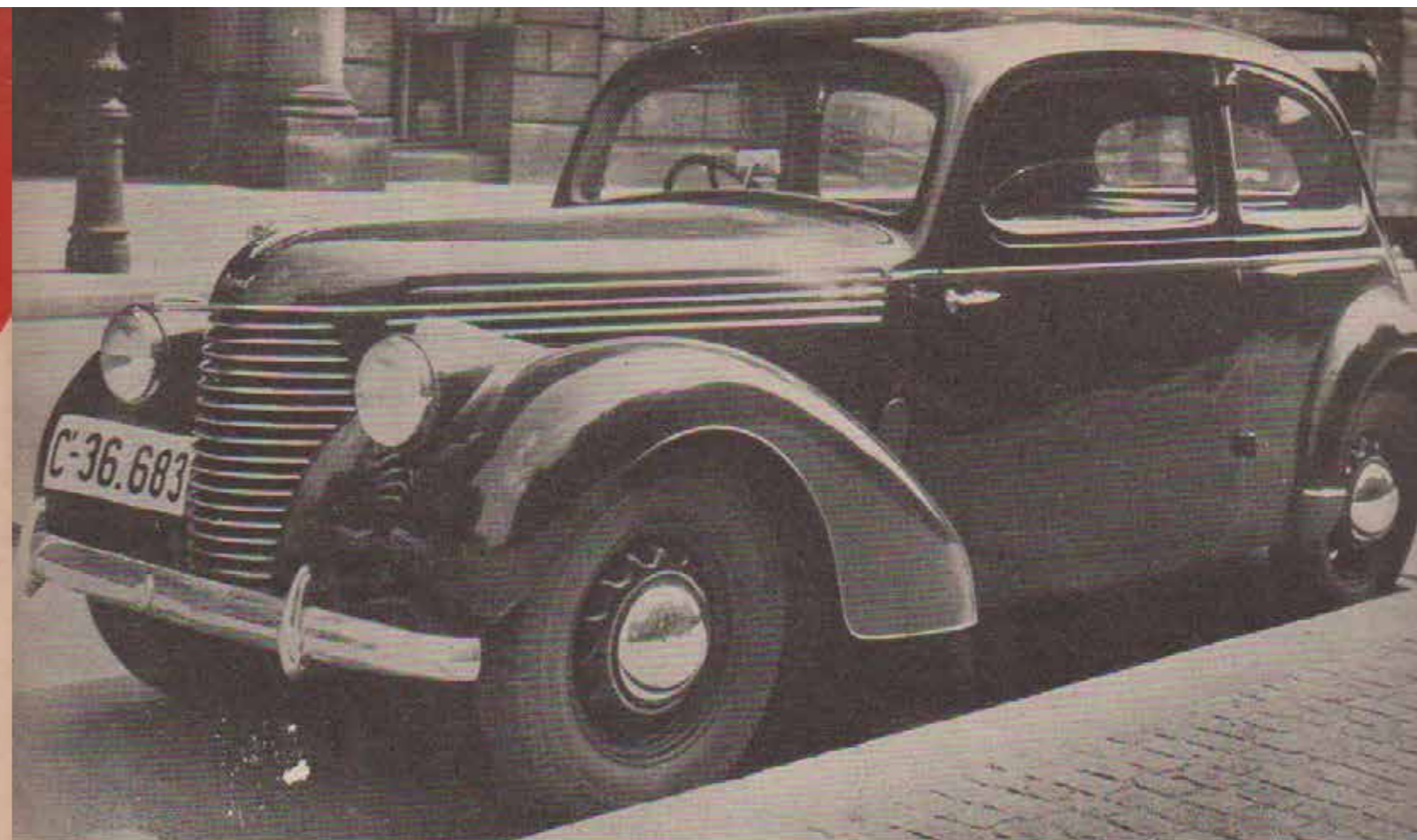
Oh, es bestehen sehr genaue
Vorschriften!

Das Loch im Vergaser und
Kerzenalter

In froher Erwartung

Was man darf und was
man muß

Oltemperatur-Überlegungen



AAZ-TYPENBESCHREIBUNG:

Skoda-Rapid

Es gab eine Zeit im deutschen Automobilbau, da die Klasse der Anderthalb-Liter-Wagen äußerst schwach besetzt war. Diese Lücke hat sich allmählich aufgefüllt, und heute finden wir in der Größe zwischen 1,3 und 1,7 Liter eine Reihe interessanter und bewährter Fahrzeuge, bei denen man sich bemüht, den Komfort größerer Wagen mit den Vorzügen sparsamer kleiner Motoren zu verbinden. Gleichen Erwägungen verdankt zweifellos der Skoda-Rapid seine Entstehung und seine Erfolge.

Den größeren Rahmen des böhmischen Automobilbaues, in den sich der Skoda-Rapid einfügt, haben wir schon des öfteren ausführlich beschrieben. Der Skoda-Rapid unterstreicht die Tatsache, daß das Schwergewicht dieser Industrie beim Bau kleiner und — in geringerem Umfange — mittlerer Wagen liegt; seine Abstammung von Skoda 1100 (vgl. Heft 13 AAZ) ist unverkennbar, und das gilt auch von dem allgemeinen Eindruck, den dieser Wagen im täglichen Gebrauch hinterläßt.

Motor:

Zylinder: Vier in Reihe mit nassen, leicht auswechselbaren Laufbuchsen.

Bohrung und Hub: 72 und 96 mm.

Zylinderinhalt: 1560 ccm.

Kurbelwelle: Dreifach in Gleitlagern gelagert.

Ventile: Hängend, über Stoßstangen und Kipphebel von unten-
liegender Nockenwelle gesteuert.

Verdichtungsverhältnis: 6 : 1.

Motorleistung: 42 PS.

Kühlung: Wasserpumpe, Regelung der Wassertemperatur durch
Kurzschlußthermostat und Rolljalousie.

Vergaser: Zenith-Horizontalvergasers mit Luftfilter und Ansaug-
Geräuschdämpfer.

Zündung: Batterie; Zündzeitpunkt automatisch und von Hand
verstellbar.

Motorauflhängung: An vier Punkten in Gummi aufgehängt.

Wer diese technischen Daten des Motors aufmerksam liest, wird bemerken, daß man hier vergebens nach besonderen Eigentümlichkeiten suchen würde. Man könnte also nicht so sehr nach dem Was, sondern nach dem Wie fragen, und auch auf diese Frage läßt sich nicht viel antworten; die beste Frau soll ja die sein, von der

man am wenigsten spricht. Und so steht es auch mit diesem Motor. Er springt mit selbstverständlicher Leichtigkeit an. Er verfügt über einen für einen Vierzylinder auffällig gleichmäßigen und sicheren Leerlauf. Das Geräusch, das er hierbei macht, verliert sich mit wachsender Drehzahl bis zur Unhörbarkeit. Der Vergaser liefert tadellose Uebergänge, an denen man sich dann noch mehr erfreuen könnte, wenn der Pedalweg etwas länger wäre und somit eine feinfühliger Gasregulierung erlauben würde.

Eine besondere Eigentümlichkeit des Motors liegt in seiner Elastizität. Aus sehr niedriger Drehzahl heraus verleiht er dem Wagen eine ganz ausgezeichnete Beschleunigung, und diese Eigenschaft verleitet den Fahrer oft, mit der Geschwindigkeit im direkten Gang weiter herabzugehen, als es einem stoßfreien Motorlauf zuträglich ist. Denn die Motorauflhängung ist durchaus nicht so elastisch, wie wir es am eindringlichsten beispielsweise am ME 170 V kennengelernt haben. Der stehende Start mit 76 Benz Durchschnittsgeschwindigkeit spricht eine klare Sprache. Der Motor ist nur unter großen Schwierigkeiten zum Klingeln zu bewegen.

Die Aggregate, die einer gelegentlichen Pflege bedürfen, sind äußerst leicht zugänglich. Die Oelwanne ist zum Zweck genügender Oelkühlung stark verrippt, und dem Fahrwind ist der Zutritt zu ihr nicht durch eine ungeschickte Kühlermaske verwehrt. Der Motor erreicht auffallend schnell die günstigste Betriebstemperatur, die durch Fernthermometer überwacht werden kann.

Kraftübertragung:

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit abgefederter Lamelle.

Getriebe: Drei synchronisierte und geräuscharme Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang.

Untersetzungsstufen:

I. Gang 1 : 3,06

II. Gang 1 : 1,6

III. Gang 1 : 1

Rücklauf 1 : 4,08

Hinterachse: Pendelnde Halbachsen; Untersetzungsverhältnis: 1 : 4,78.

Die Kraftübertragungsorgane weisen keine Besonderheiten auf. An der Kupplung ist ihr weicher Eingriff, am Getriebe die

glücklich gewählte Abstufung der Gänge zu rühmen. Die Hinterachse geht völlig geräuschlos. Die Auswuchtung der Kardanwelle ist befriedigend. Allerdings sei vermerkt, daß bei dem uns überlassenen Wagen bei Höchstgeschwindigkeit etwas störende Schwingungen auftreten, die insbesondere den Schalthebel nervös machten. Wo der eigentliche Ursprung dieser Erscheinung lag, war mit Sicherheit nicht auszumachen.

Der zweite Gang erlaubt Beschleunigung bis etwa 70 Benz. und diese Beschleunigung ist nicht von schlechten Eltern.

Fahrwerk:

Rahmen: Zentralrohrrahmen, vorn gegabelt zur Aufnahme des Motors.

Vorderräder: Unabhängig aufgehängt an untenliegender Quersfeder und je einem Lenker oben. Lenker mit hydraulischen Stoßdämpfern kombiniert.



RUMBUCHER

So sieht der Skoda von vorn aus

Hinterräder: Halbachsen durch obenliegende Quersfeder abgestützt; Schubübertragung über gegabelte Halbachsgehäuse auf Rahmen.

Lenkung: Rechtsliegende Schraubenlenkung, Spurstange geteilt.

Bremsen: Fußbremse hydraulisch auf alle Räder wirkend, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

Räder: Stahlspeichenräder, Belastung 5,75—16.

Fahrgestellschmierung: Ein-druck-Zentralschmierung.

Ein Vollschrwingachser also, wie es sich für das typische böhmische Automobil gehört. Und auch der Hinweis, daß der Skoda-Rapid eine bemerkenswerte Unempfindlichkeit gegen schlechteste Straßen besitzt, bedeutet nur die Bestätigung einer Selbstverständlichkeit. Weder sehr übles Pflaster noch ausgefahrene Sandwege machen Eindruck auf Wagen und Insassen. Zu diesen angenehmen Fahreigenschaften trägt die gute Abstimmung der Federn vor allem bei; das Nichtvorhandensein von Stoßdämpfern hinten fällt überhaupt nicht auf.

Die Straßenlage gab uns zunächst ein kleines Rätsel auf. Bei schneller Fahrt auf guter Straße mußte man häufig mit der Lenkung korrigieren, und in schnellen Kurven hatten wir den Eindruck, daß man den Wagen leicht übersteuern könne. Des Rätsels Lösung lag in sehr niedrigem Luftdruck auf allen Reifen; nachdem hier Abhilfe geschaffen war, benahm sich das Fahrzeug durchaus vorschriftsmäßig, ohne daß die Fahrbequemlichkeit unter dem höheren Luftdruck litt. Die Lenkung, die sehr niedrig untersetzt ist, geht angenehm leicht und wird durch den Zustand der Straße nicht beeinflußt. Die Bremsen sind tadellos ausgeglichen und von ausgezeichnete Wirkung. Zu dem Gefühl äußerster Sicherheit, das der Fahrer hat, trägt neben der guten Bodenhaftung der Räder der Motor mit seiner hohen Kraftreserve bei, die es bei etwas peinlichen Kurvensituationen immer noch erlaubt, den Wagen in die gewünschte Richtung zu zwingen.

Allgemeine Ausrüstung:

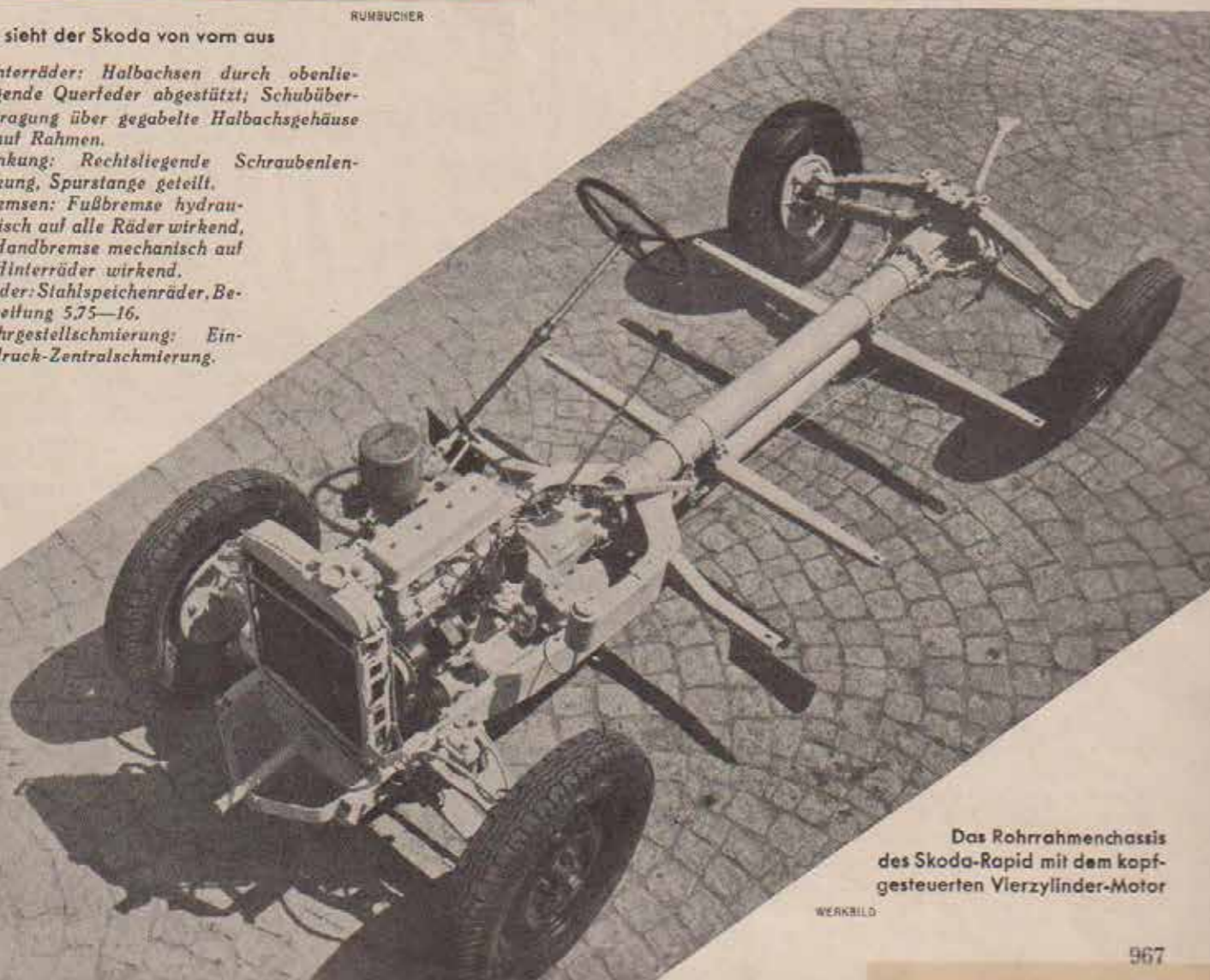
Kraftstofftank: Vorn, Fassungsvermögen 40 Liter mit Reservetank.

Werkzeug: Reichhaltig, im Kofferraum untergebracht.

Reserverad: Eins, im Kofferraum untergebracht.

Armaturenbrett: Geschwindigkeitsmesser (12% Voreilung), Kraftstoffmesser, Oldruchmesser, Zeituhr, Kühlwasserthermometer, indirekte, nicht regelbare Beleuchtung (nicht für Thermometer), Haubenverschluß.

Karosserie: Zweiflügelige Limousine; Türfenster voll versenkbar; zugfreie Entlüftung durch Schlitz oberhalb der Windschutz-



Das Rohrahmenchassis des Skoda-Rapid mit dem kopfgesteuerten Vierzylinder-Motor

WEAKBILD

Škoda Oldtimer-IG, für ihre Mitglieder immer da!

Der bundesweit erste Verein 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 Vereinszeitung „Škoda-Kurier“ bis zu 4 mal im Jahr mit Anzeigendienst (für Mitglieder kostenlos)

Ansprechpartner

Frank Lohmeier

Vorsitzender

D – Neuhausen / Spree

0049 (0)172 8104443

info@skoda-oldtimer.de

Iris Strauß

2. Vorsitzende

D - Berlin

0049 (0)30 5222160

info@skoda-oldtimer.de

Peter Sudeck

Referat Öffentlichkeitsarbeit

D - Lehre

0049 (0)5308 3517

Maria-Katharina Lohmeier

Redaktion ŠKODA Kurier

D - Cottbus

kurier@skoda-oldtimer.de

Steffen Strauß

Referat Technik (Octavia / Felicia)

D - Berlin

0049 (0)30 5222160

Spartak440@hotmail.com

Hendrick Pöttrich

Referat Technik Heckmotormodelle

D - Burkhardtsdorf

0049 (0)3721 273732

Henne1976@yahoo.com

Alexander Bugala

Vorsitzender

D – Unterschleißheim

0049 (0)179 1930108

info@skoda-oldtimer.de

Elmar Schorpp

Kassenwart

D - Wörth Maximiliansau

0049 (0)172 719 715 85

Peter Holub

Webmaster

D - Bischoffen

0049 (0)160 90728572

webmaster@skoda-oldtimer.de

Heike Dietz

Datenschutzbeauftragte

D – Luckenwalde

dsb@skoda-oldtimer.de

Jens Herkommer

Referat Technik alle ŠKODA Modelle

Kontakte Museum Mlada Boleslav

u. ŠKODA Auto Deutschland

D - Schwarzenberg

0049 (0)3774 25066

service@herkommer-kfztechnik.com

www.herkommer-kfztechnik.com

Mitgliedsantrag

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

Vorsitzender Frank Lohmeier Bahnhofstraße 47 03058 Neuhausen/Spree OT Neuhausen	Vorsitzender Alexander Bugala Lindenstraße 17B 85716 Unterschleißheim
--	--

Bitte senden Sie folgende Unterlagen vollständig ausgefüllt und unterschrieben an die o. g. Ansprechpartner bzw. eingescannt per E-Mail an info@skoda-oldtimer.de:

- Mitgliedsantrag inkl. Datenschutzerklärung (2 Seiten)
- SEPA-Lastschriftmandat (1 Seite)

Angaben zum neuen Mitglied

Name:	Vorname:
Geburtsdatum:	
Postleitzahl und Ort:	
Straße und Hausnummer:	
E-Mail:	
Telefonnummer:	Mobil (priv.):
Mobil (dienstl.*):	

*freiwillige Angaben

Der Mitgliedsbeitrag beträgt 35,00 EUR/Jahr und wird per SEPA-Lastschrift eingezogen. Dazu füllen Sie bitte das [SEPA-Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen](#) aus.

Es ist eine Familienmitgliedschaft möglich! Diese ist für das Familienmitglied kostenfrei!

Angaben zum Familienmitglied

Name:	Vorname:
Geburtsdatum:	
Postleitzahl:	Ort:
Straße:	Hausnummer:
E-Mail:	
Telefonnummer:	Mobil (priv.):
Mobil (dienstl.*):	

*freiwillige Angaben

Fahrzeugangaben

	Fahrzeug 1	Fahrzeug 2	Fahrzeug 3
Typ			
Kennzeichen			
Baujahr			

Ein Foto des/der Fahrzeugs/e füge ich bei: () JA () NEIN

Datenschutzerklärung

Kontakt Daten des/der Datenschutzbeauftragten des „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“

Heike Dietz
Theaterstraße 17, 14943 Luckenwalde
E-Mail: dsb@skoda-oldtimer.de

Datenschutzrechtlicher Hinweis

Die Einwilligung ist jederzeit widerrufbar. Den Widerruf richten Sie dann bitte an den Datenschutzbeauftragten des Vereins.

Die von Ihnen angegebenen Daten werden auf einer externen Festplatte oder einem Server in Deutschland gespeichert und unterliegen dem deutschen Datenschutzrecht. Ihre Daten werden solange es zur Erreichung des mit der Datenverarbeitung verfolgten Zwecks erforderlich ist und sie nicht die Löschung Ihrer Daten verlangt haben. Der Löschung Ihrer Daten können gesetzliche Aufbewahrungsfristen entgegenstehen. In diesem Fall wird die Verarbeitung Ihrer Daten bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist gesperrt.

Der Vereinsvorstand weist hiermit darauf hin, dass die Daten nur vereinsintern bzw. für die Vereinszeitung, die Homepage und das Fotobuch sowie die Video`s genutzt werden. Da wir, mit unseren Fahrzeugen, aber im öffentlichen Raum unterwegs sind, ist es möglich, dass Foto`s von Personen und Fahrzeugen auf anderen Seiten im Internet zu finden sind. Dieses können wir nicht verhindern. Somit nimmt jedes Vereinsmitglied diese Risiken, mit Teilnahme an den Veranstaltungen, in Kauf.

Betroffenenrecht

Sie haben das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Datenübertragung sowie Einschränkung der Vereinbarung. Ferner können Sie Widerspruch gegen die Verarbeitung einlegen, jedoch wäre Ihre Mitgliedschaft gefährdet. Ihre Rechte können Sie gegenüber dem Datenschutzbeauftragten geltend machen.

Beschwerderecht:

Sie haben das Recht auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde (Datenschutzbeauftragten des Bundes der Bundesrepublik Deutschland), wenn Sie der Ansicht sind, dass die Vereinbarung dieser Daten gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung verstößt.

Mit der Unterschrift auf dem Antrag auf Mitgliedschaft in der „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“ bin ich damit einverstanden, dass die von mir angegebenen persönlichen Daten zur Erfüllung der Ziele des Vereins „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e.V.“ sowie der jeweiligen Dienstleister (Steuerberater; Vereinsmitglieder; Herausgeber der Vereinszeitschrift; ŠKODA Auto Deutschland; Behörden; ŠKODA in Mlada Boleslav; Versicherungen) verarbeitet und verwendet werden.

Ich stimme der Veröffentlichung von Foto`s und Video`s, auf welchen ich und/oder mein Fahrzeug abgebildet sind, in der Vereinszeitschrift, auf der Website des Vereins, im Jahrbuch und Internet zu.

Ort, Datum Unterschrift Mitglied (bei Minderjährigen Unterschrift der Erziehungsberechtigten)

Ort, Datum Unterschrift Familienmitglied (bei Minderjährigen Unterschrift der Erziehungsberechtigten)

SEPA-Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen**Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.**

Vereinsvorsitzender	Vereinsvorsitzender	Kassenwart
Frank Lohmeier Bahnhofstraße 47 03058 Neuhausen/Spree OT Neuhausen	Alexander Bugala Lindenstraße 17 B 85716 Unterschleißheim	Elmar Schorpp Theresienstr. 9 76744 Wörth

E-Mail: info@skoda-oldtimer.de**<https://www.skoda-oldtimer.de>**

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: **DE8200100001272879**

Mandatsreferenz:

Ich ermächtige die „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.“ Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der „Škoda Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile e. V.“ auf meinem Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis:

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname und Name (Kontoinhaber)_____
Straße und Hausnummer_____
Postleitzahl und Ort_____
Bankname_____
IBAN_____
BIC_____
Datum, Ort und Unterschrift des Kontoinhabers



**Oldtimer treffen auf
autonomes Fahren in
Stolberg (Harz)**