

ŠKODA- KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



Repräsentation in Geschäft und Sport

20 Jahre Skoda – Oldtimer Interessengemeinschaft
Deutschland 1986 – 2006

1986 - 2006

20 Jahre Skoda- Oldtimer IG Deutschland **Ein Jubiläum steht zum Feiern an**

Ivu. Als im Jahr 1986 zwei Skoda-Freunde zu dem Entschluss kamen unsere Interessengemeinschaft zu gründen, lag die Skodaszene in der alten Bundesrepublik noch im tiefen Dornröschenschlaf. Die wenigen frühen Oldtimer von Skoda standen in Garagen und die Youngtimer-Freunde mit ihren Felicias und Octavias wurden milde belächelt.

Ganz anders sah die Situation in der DDR aus. Skoda als Automarke war dort geschätzt und geachtet und hatte deshalb einen großen Freundeskreis, der sich besonders um die Fahrzeuge aus den 1950er und 1960er Jahren kümmerte.

Nach der Gründung der Skoda IG Mitte 1986 sammelten die beiden Gründerväter recht schnell eine kleine Gruppe Gleichgesinnter um sich. Es entstanden eine Satzung als Programm für die IG und die Idee eine Clubzeitung herauszugeben.

Ab 1987 wurde dann der Skoda-Kurier in unregelmäßigen Abständen an die Mitglieder verschickt.

Das Jahr 1990 brachte bedingt durch die politische Veränderung in der DDR und die Öffnung der Grenze der Skoda IG ein rasches Ansteigen der Mitgliederzahl. Zu dieser Zeit hatte die IG über 250 Mitglieder.

Durch diese überraschende und nicht vorher zu sehende Entwicklung war der Gründungsvorstand total überfordert. Der stark gestiegene Arbeitsaufwand für die Mitgliederverwaltung, Bereitstellung eines Infotelefon und die Erstellung der Clubzeitung überstiegen das Maß der

zur Verfügung stehenden Freizeit. 1992 konnte ein neuer Vorstand gefunden werden, der das Gründerteam ersetzte.

Die neuen Macher fanden engagierte Clubfreunde die sich an der Arbeit beteiligten. So entstanden folgende Fachreferate: Felicia/Octavia, Vorkriegsfahrzeuge, 1000 MB, Öffentlichkeitsarbeit und Redaktion Skoda-Kurier.

Der neue Vorstand konnte in einer langen, 12 Jahre dauernden Arbeitsperiode noch weitere Neuerungen umsetzen. So wurde 1995 der Clubname in Skoda – Oldtimer Interessengemeinschaft Deutschland abgeändert, den die IG heute noch führt. Der Skoda – Kurier wird seit 1992 regelmäßig viermal im Jahr herausgegeben und an die Mitglieder verschickt. Es wurde ein Vorkriegsregister für historische Skodafahrzeuge gegründet und das Register für Cabrio und Coupe-Freunde.

Um die Ersatzteilsituation für die Fahrzeugtypen Felicia und Octavia für die nächsten Jahre zu sichern, wurde Anfang 1993 ein clubeigenes Ersatzteillager aufgebaut, das den Mitgliedern, wenn auch stark ausgedünnt, heute noch zur Verfügung steht.

Im gleichen Jahr wurde am ersten Septemberwochenende ein überregionales Clubtreffen durchgeführt, das bis heute jährlich wiederholt wird. Anfangs übernahm der Clubvorstand die Organisation der Treffen, später wurde diese von den Mitgliedern der unterschiedlichen Regionen in Deutschland übernommen. Der feststehende Termin macht es den Mitgliedern leicht, den Jahresurlaub zu planen und am Clubtreffen teilzunehmen.

Über die Jahre hinweg sind Treffen zu einer festen Institution geworden, zu denen viele Mitglieder regelmäßig kommen. Es entstanden Freundschaften, Telefonkontakte und Hilfsringe, in denen sich die Mitglieder jederzeit austauschen und untereinander helfen können.

Zu Anfang der Clubgründung hatten die Mitglieder vorwiegend Fahrzeuge wie Felicia und Octavia oder den 1000 MB. Als Mitte der 1990er Jahre die Grenzen Osteuropas durchlässiger wurden, kamen viele Fahrzeuge aus den 1920-1930er Jahren und aus den späten 1940er und frühen 1950er Jahren nach Deutschland in die Hände unserer Mitglieder. Im Vorkriegsregister sind jetzt etwa 60 Autos aus der Zeit von 1925 – 1939 vertreten. Die Nachkriegsfahrzeuge beginnen bei den Modellen von 1948/49.

Mit dem Voranschreiten der Jahre reiften auch die Wagen der 1970 und 1980er Jahre zu Oldtimern, was unserem Club eine Gruppe von jüngeren

Histo Monte 2006

Vom 9. bis zum 12. Februar fand nach zweijähriger Pause wieder die Histo Monte statt. Ganz bewusst folgt diese historische Variante der „Monte“ den Spuren der legendären Rallye Monte Carlo und so wurden auch dieses Mal wieder Streckenabschnitte der ursprünglichen Rallye in die diesjährige Streckenführung der historischen Variante eingebaut.

Zuverlässigkeit und Ausdauer zählten damals zu den wichtigsten Eigenschaften für Mensch und Material und auf dieser Tradition fußt auch die AvD Histo Monte.

Skoda setzte drei Fahrzeuge ein: Eine Felicia, einen 1000 MB und meine Octavia.

Bei der letzten Histo Monte 2003 war meine Octavia von den deutschen Rallyemeistern Mathias Kahle und Peter Göbel auf einen 8. Platz im Gesamtklassement gefahren worden, was immerhin den 1. Platz in der Klasse ausmachte.

Dieses Jahr konnte Peter Göbel aus Termingründen nicht teilnehmen und deshalb sollte ich nun neben Mathias Kahle die Rolle des Beifahrers übernehmen.

Noch war mir nicht klar, worauf ich mich eingelassen hatte!!

Wir starteten am Donnerstag Morgen in Bad Homburg, die ersten Sonderprüfungen fanden auf dem Opel Testgelände in Dudenhofen statt, weiter ging es durch den reizvollen Odenwald zum Motodrom in Hockenheim.

Hier in Hockenheim schlug mir der Fehlerteufel das erste Mal ein Schnippchen: In der Eile des Gefechtes hatten wir zu spät gemerkt, dass der Tripmaster nicht ordentlich „genullt“ war, so verloren wir die exakte zeitliche Orientierung und mussten die verbleibenden zwei Runden mehr nach dem Gefühl als nach präziser Messung fahren. Ergebnis: XX Strafminuten.

Am Freitag führte der Streckenverlauf dann durch das verschneite Elsaß. Die Überraschung für mich: Das Elsaß hat durchaus steile Passtraßen mit Serpentinaen, die ich eigentlich erst in den Alpen vermutet hätte.

Diese Kombination aus anspruchsvoller Strecke und Schneedecke plus hoher Durchschnittsgeschwindigkeit erforderte vom Fahrer volle Konzentration, trotzdem waren die in einigen Prüfungen geforderten Schnitte für ein Fahrzeug mit 60 PS nicht zu schaffen.

Am Freitag schlug dann der Fehlerteufel ein zweites Mal zu: In einer Sonderprüfung habe ich dem Fahrer 50 m zu früh gesagt: „links abbiegen!“

Bevor wir den Fehler bemerkten, eine Stelle zum Wenden gefunden und den Weg zurückfahren konnten, waren 3,5 Minuten Verspätung an den folgenden Lichtschranken aufgelaufen, wodurch wir im Mittelfeld der Teilnehmer landeten.

Am Samstag und Sonntag konnten das Ziel deshalb nur noch lauten: „Schadensbegrenzung“ anstreben.

Im Endeffekt belegten wir dann den Platz 22 in der Gesamtwertung und den Platz 4 in der Klasse.

Ich habe eine Rallye nicht zum ersten Mal gefahren, trotzdem muss ich sagen: Diese Histo Monte stellt einen Anspruch der besonderen Art dar. Nicht zuletzt deshalb, weil die geforderten Schnitte in den Gleichmäßigkeitsprüfungen für ein relativ schwaches Auto an der Leistungsgrenze oder machmal auch darüber liegen. Das erfordert volle Konzentration vom Fahrer und auch der Beifahrer ist absolut gefordert mit dem synchronen Verfolgen von Schnittabelle und Roadbook und damit dem Finden des richtigen Weges.

Im Ziel, dem Hafen vom Monaco, wick dann die Anspannung der Freude über das Ankommen, unterstützt auch durch das freundliche Frühlingswetter.

Für mich war diese Fahrt Anstrengung, Lehrstunde und Spaß zugleich. Aber einen Wunsch habe ich noch: Ich möchte diese herrliche Strecke durch Odenwald, Vogesen und Alpen noch einmal fahren, diesmal aber ohne Gleichmäßigkeitsprüfungen mit den anspruchsvollen Schnitten.

Peter Sudeck

Die 18. Techno Classica fand vom 06. – 09. April 2006 in Essen statt

Skoda Auto hatte einen 500 qm Stand, auf dem Fahrzeuge aus dem Skoda Museum in Mlada Boleslav und der Skoda Oldtimer IG gezeigt wurden.

Ivu. Skoda hatte für dieses Jahr eine ungewöhnliche Idee und baute seinen Stand in der Halle 7 im Stile einer historischen Tankstelle auf. Alte Zapfsäulen von Shell, ein Oelkabinett und andere Utensilien bildeten einen phantasievollen Hintergrund .

Die Hauptsache an diesem großen Stand waren wieder die Oldtimer der Marke Skoda. Eine kleine Sensation war die Präsentation eines Skoda Supersport Rennwagens von 1950, den man fast 100% komplett aber zerlegt in einer Scheune in der Slowakei entdeckt hatte.

Ein weiterer Hingucker war ein teilrestauriertes Skoda 645 Coupe, gebaut von 1929 – 1934. Ebenso waren aus dem Museumsbestand aus Mlada Boleslav und aus dem Bestand der Skoda Oldtimer IG Fahrzeuge zu sehen

Ein anderes High Light am Tankstellenstand war der voll funktionsfähige zeitgenössische Bosch-Prüfstand für Lichtmaschinen, an dem Besucher ihre mitgebrachten oder frisch gekauften Lichtmaschinen kostenlos prüfen lassen konnten.

Weitere Fahrzeuge die man sehen konnte, waren ein Skoda Popular Monte Carlo, Bauzeit 1935 – 1938, Skoda Octavia TS, Baujahr 1961, Skoda Felicia Cabrio, Baujahr 1961, Skoda MB 1000 de Luxe, Baujahr 1964, Skoda 200 RS und ein Skoda 130 RS aus dem Jahr 1974 und 1975-80.

Am Stand vertreten waren von Skoda Auto Deutschland Herr Raddatz, 2 Mitarbeiter vom Skoda Automuseum und Hendrick Pöttrich und Peter Sudek von der Skoda Oldtimer IG.

Der Stand war während der gesamten Messe sehr gut besucht und das wohl am meisten fotografierte Auto der Skoda Popular Monte Carlo.

Besonders erfreulich für uns war der Besuch zahlreicher Mitglieder unserer IG und das rege Interesse an den ausgestellten Exponaten. Für diesen außergewöhnlichen und dekorativen Stand bekam Skoda von der Messegesellschaft einen Pokal überreicht.

1



2



3



4



5



6



Bild 1 Skoda MB 1000 de Luxe, Baujahr 1964

Bild 2 Skoda 200 RS, Baujahr 1974

Bild 3 Skoda 130 RS, Baujahr 1975

Bild 4 Skoda Popular Cabrio, Baujahr 1935

Bild 5 Skoda Popular Kühlerfront

Bild 6 Skoda Popular Monte Carlo, Bauzeit 1935 - 1938

7



8



9



10



11



12



Bild 7 Skoda Supersport Rennwagen, Baujahr 1950

Bild 8 u. 9 Ansicht Tankstelle am Skodastand

Bild 10 Skoda 645 Coupe, Bauzeit 1929 – 1934

Bild 11 Peter Sudeck im Skoda 130 RS

Bild 12 Skoda Popular Monte Carlo