



Wie der seltene Tscheche vor dem Schrottplatz gerettet wurde

Aufbau Ost

Als sich Dieter Brathe vor nunmehr fast zehn Jahren mal wieder zum Schrottplatz seines Vertrauens ins 30 Kilometer entfernte Münster aufmachte, fand er dort einen raren Ostklassiker. Dieser wurde bald vom Alltagsoldie zum Restaurationsobjekt.

Eigentlich wollte er nur nach Teilen für seinen 1971er-Wohnwagen schauen. Der Škoda, der in der Einfahrt stand, sah aber so gut aus, dass der heute 46-Jährige einfach nicht widerstehen konnte. „Den hat vor drei Tagen eine junge Frau gebracht, weil der wohl irgendeinen Motorschaden hat“, sagte der Schrotthändler. Doch von so einer Aussage lässt sich ein westfälischer Handwerksmeister mit Sicherheit nicht abschrecken. Der Schlüssel steckte, und schon wurde auf dem Platz eine kleine Proberunde gedreht. Dabei war kein Motordefekt zu erkennen. So fragte Dieter Brathe nach dem Preis, aber der Händler beschied ihm eindeutig, dass er Komplettfahrzeuge wegen der zu erbringenden Gewährleistung nur an andere Gewerbetreibende verkaufen würde. Aber da war es schon zu spät, denn der Dülmener war jetzt fest entschlossen. Über einen Bekannten löste er das Problem und zog nur einen Tag später den Škoda S 100, Baujahr 1973, für 250 Euro auf ei-

nem Anhänger nach Hause. Die „mängelfreie“ TÜV-Abnahme sowie eine H-Zulassung waren reine Formsache, und schnell freute sich Brathe über einen günstigen Alltagswagen.

Schon bald zeigte sich das anfänglich ange-deutete Motorproblem dann aber doch. Die Maschine lief regelmäßig heiß, auch die Vorbesitzerin bestätigte dies als Grund, den Wagen abgegeben zu haben. Die Ursache war schnell gefunden und behoben. Infolge jahrelangen Wartungsmangels war einfach nur der Kühler zuge-setzt. Dieter Brathe: „Der sitzt fast vollständig verkapselt im Heck, da kann sich unbemerkt Dreck ansammeln.“ Aber ansonsten machte der Škoda kaum Probleme. Der Dülmener: „Auch wenn er draußen stand, sprang er immer gut an und lief zuverlässig. In den folgenden drei Jahren wuchs der Viertürer der ganzen Familie als nützliches Alltagsauto sehr ans Herz. Doch mit der Zeit deuteten sich unverkennbare Zeichen des Verfalls an. Als dann weißer Rauch einen Zylin-

derkopfschaden als Spätfolge des Hitzeproblems signalisierte, war der Westfale bereit, ein wenig Zeit und Geld in den Škoda zu stecken.

Ungeplante Vollrestaurierung

Wie so oft, kam dann eins zum anderen, und aus der geplanten kleinen Überarbeitung wurde eine vierjährige Komplettrestaurierung. „Was da auf mich zukam, hatte ich dann doch nicht erwartet“, so Brathe. Halbe Sachen macht er aber nicht, und bei dem Škoda konnte er seine Fähigkeiten als Installateur- und Heizungsbauermeister unter Beweis stellen. Auch der Blechklempner im Dülmener kam voll auf seine Kosten. Weil die Karosserie sehr verwindungssteif war, wurden ausgesprochen dünne Bleche verwendet. „Auf das geringe Gesamtgewicht waren die Erbauer seinerzeit richtig stolz.“ Dazu waren die Fertigungstoleranzen sehr groß, wie die Spaltmaße zeigten. So erschien die Beifahrertür ganze fünf Millimeter zu kurz. Bei näherer Betrachtung betraf dies





Restaurierter Innenraum mit selbst gemachter Mittelkonsole: Im Original gab es nie eine Radioeinbaumöglichkeit.

aber nur die zu kurz geratenen Scharnieraufhängungen an der Tür. Also löste Brathe die beiden Aufnahmen von der Tür und unterfütterte oben wie unten mit jeweils aufgeschweißten Stegen. Schon zu Beginn der Arbeiten merkte er: „Blechteile waren unerwartet schwer aufzutreiben, aber wenn man eine Quelle gefunden hatte, waren die Teile bemerkenswert günstig. Der eine oder andere Kontakt in die Tschechei ist für eine zuverlässige Versorgung aber fast zwingend erforderlich. Dort werden wohl mitunter auch Nachfertigungen produziert.“

Einige Durchrostungen waren offensichtlich, besonders im Fahrerfußraum. Ausgerechnet unter dem Sitzaufnahmebuckel waren Löcher. Brathe entfernte sie und versetzte dabei die Buckel um fünf Zentimeter nach hinten. „Für Fahrer über 1,75 Meter war der Škoda nicht wirklich bequem.“ Die A-Säule war großflächig einen ganzen Zentimeter dick verspachtelt. Die musste zu

großen Teilen ausgeschnitten werden. „Sonderbarerweise betrafen die Durchrostungen aber die Seite zur Tür hin und gingen nicht wie meist in Richtung Radhaus. Vermutlich war Feuchtigkeit über die Frontscheibe eingedrungen. Das waren aber nicht die einzigen Spuren zurückliegender

Der Škoda S 100 ist simpel aufgebaut und robust, Ersatzteile gibt es am sichersten in der Tschechei.

Instandsetzungen. Der linke Schweller war mal autogen eingeschweißt worden und musste mit einer selbst gefertigten Schwellerhaut erneuert werden. Heck- und Frontblech konnte er neu ergattern. Das Frontblech wechselte er gleich zweimal. „Das alte Blech hatte einen schlecht reparierten Unfallschaden, und als ich den Ersatz schon drin hatte, bekam ich überraschend eine Doppelscheinwerferfront. Die sind so selten,



Der komplett neu aufgebaute Vierzylinder-Heckmotor wurde mit größeren Laufbuchsen auf 1,2 Liter Hubraum gebracht.

dass sie wohl schon vom Werkmuseum gesucht werden.“ Dadurch wertete der Westfale seinen S 100 optisch zu einem LS-Modell auf. Da störte es auch nicht weiter, dass beiden Blechen auf der Innenseite die Versteifungen fehlten. Dieter Brathe hat sie einfach nachgebaut. Nach diesem Prinzip

musste er auch beim rechten Kotflügel vorgehen. Dieser trägt die Klappe zum Betanken, aber beim Neuteil fehlten der Innenstützen zur Aufnahme des Deckel und der Anschluss des Schlauches. „Es war nur ein Loch vorhanden. Weil hier an den Rändern nicht geschweißt werden konnte, musste ich die nachgebaute Stützenkonstruktion im Weichlötverfahren befestigen.“

Selbst ist der Blechner!

Der Tankträger und Vorderachsbock musste ebenfalls erneuert werden. Dieter Brathe formte ihn selbst: „Ich nutzte einen Kraftformer, doch das Material war stellenweise so dick, dass ich es erhitzen und mit dem Hammer nacharbeiten musste.“ Dass der neue Vorderachsbock etwas massiver ausfiel als das Original, nimmt er gelassen hin: „Ein dickerer Bock bedeutet ja auch mehr Sicherheit.“ Noch mehr Aufwand erforderte die Heckpartie. Das Versteifungsblech des hinteren rechten Kotflügels trägt in einer Mulde den Gebläsemotor für die Frontscheibe. „Der Lufttransport führt durch einen Mittelunnel bis an die Scheibe. Natürlich ist die Wirksamkeit mäßig, weshalb ein nachträglich angebrachter Zusatzlüfter vorne wieso unerlässlich ist“, so Brathe. Dennoch wollte er den Originalzustand erhalten. Weil das Teil aber nicht zu kriegen war, baute er es nach. Hierfür fertigte er eine Holzschablone an, über die das Blech klassisch gedengelt wurde. Insgesamt verschwanden so an die 2,5 Quadratmeter verzinktes Stahlblech der Stärke 0,8 Millimeter im Tschechen. Und natürlich stattete der Westfale den Wagen zum Abschluss selbst gebauten Innenkotflügeln aus. Hierfür baute er zunächst Schablonen aus Pappe und arbeitete die Rohlinge anschließend mit dem Kraftformer aus. „Das Strecken und Stauchen von Metallen zu Rundformen geht damit am besten.“

TECHNISCHE DATEN

Hersteller /Modell	Škoda S100
Karosserie	selbst tragend, Stahlblech, 4 Türen
Motor	4-Zyl.-Reihe, ohv, wassergekühlt, Heckmotor
Hubraum (ccm)	988
Leistung (PS)	42 bei 4.650 U/min
Bremsen v/h	Scheiben/Trommel
Fahrwerk vorne	Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Pendelachse, Längsschubstreben, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Stabilisator
Reifen v/h	155 R 14 80S
Radstand (mm)	2.400
Masse (L x B x H in mm)	4.160 x 1.620 x 1.380
Vmax (km/h)	125
Verbrauch (l/100 km)	7-9
Gewicht leer/gesamt (kg)	805/1.180
Bauzeit	1969-76
Stückzahlen	1.105.547
Neupreis (DM)	6.110 (1970)
Marktwert (Euro)*	1.800-3.100
Club	Škoda Oldtimer-IG, www.skoda-oldtimerclub.de

* Quelle: EurotaxSchwacke/InterClassic, Zustand 3-2



Stolz zeigt Dieter Brathe auf die selbst gefertigten Versteifungen des Frontabschlussblechs, die beim Neuteil fehlten.

Lackiervorbereitung mit Problemen

Damit sollten die Metallarbeiten eigentlich beendet sein. Die Karosserie war fertig für die La-



Nach der aufwendigen Restaurierung präsentiert sich der Škoda S 100 fast wie neu.

ckierarbeiten. Zunächst musste die alte Farbe runter. „Bei den dünnen Blechen war klar, dass ich den Škoda nicht einfach abstrahlen konnte. Das Material hätte das nicht schadensfrei überstanden“, so Brathe. Also wurden die Lack-schichten mit Heißluftföhn, Ziehklinge und Schleifscheibe bis aufs blanke Metall entfernt. Das aktuelle Rot war über eine großzügig aufgebraachte Lage Spritzspachtel lackiert. Die Arbeit war eigentlich gar nicht schlecht, doch mittlerweile begann das doch recht dicke Gesamtpaket abzuplatzen, weshalb an einer vollständigen Entlackung kein Weg vorbeiführte. Auch im Innenraum war einiges an Vorbereitung zu treffen. Die Fahrgastzelle war zu großen Teilen mit einem teerähnlichen Material zur Konservierung ausgespritzt, das auch als Antiröhrnmasse wirkte. „Mit dem Heißluftföhn war das Zeug noch schwieriger zu entfernen als der Lack außen, und bei den Fugen habe ich dann aufgegeben.“ Ein Entschluss, den er noch bereuen sollte. „Ich habe die Karosse dann doch zu einem Sandstrahler gegeben, der ganz vorsichtig die Masse aus den Fugen strahlen sollte, aber da gab es wohl ein

kleines Missverständnis.“ Der Betrieb führte nämlich doch eine Komplettbearbeitung der Türen links sowie des Daches durch – mit genau den Folgen, wegen denen Brathe von Hand entlackt hatte. „Die Fahrertür war ruiniert, und beim Dach habe ich zwei Wochen lang mit dem Gummihämmerchen die Beulen wieder rausgedengelt.“ Weil die Tür aber vom Material her noch in so gutem Zustand war, entschloss er sich, nicht

Besondere Sorgfalt erforderte das Entlacken der dünnen Karosseriebleche, um Verzug zu vermeiden.

lange nach Ersatz zu suchen, sondern schnitt das Blatt heraus und fertigte selbst, mit Holzschablone, den Türgriff. Nachdem die Karosserie soweit fertig war, konnte mit dem Aufbau begonnen werden.

Besonderes Augenmerk legte er auf den Unterboden, denn der Škoda sollte nach der Fertigstellung wieder als Alltagsauto dienen. Auf drei Schichten Zweikomponenten-Epoxyrostschutz folgen zwei Schichten Alkydharzlack. Dieses im

Autobereich eher ungewöhnliche Material wird im Innenraum auch für Holzturen verwendet. Es ist nach Brathes Erfahrung aber gut geeignet, da es nur zu 98 Prozent aushärtet und somit elastisch bleibt, zum Beispiel gegen Steinschlag. Zum Abschluss wurde transparenter Unterbodenschutz aufgebracht. Vor dem Zusammenbau wurden die Metallteile entlackt und entrostet. Anschließend hat sie der Dülmener heiß phosphatiert. „Das geht eigentlich ganz einfach. Man bekommt im technischen Handel eine Art Granulat, das man in

Wasser lösen kann. In einem großen Topf habe ich das auf 80 Grad erwärmt und die Teile für fünf bis zehn Minuten eingehängt. Man kann die Lösung anschließend wegstellen und mehrfach verwenden. Das Zeug ist nicht einmal gesundheitsschädlich.“

Die Sache mit dem überholten Getriebe

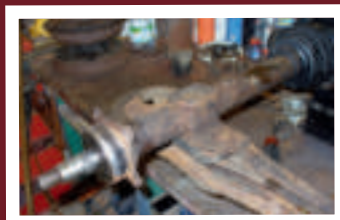
Auch die Elektrikinsandsetzung war alles andere als einfach. Auf dem Bremsgeber etwa sitzen



An der A-Säule wurden Stege aufgeschweißt, um die Spaltmaße der Tür zu korrigieren.



Auch die Türschweller wurden im Zuge der Restaurierung erneuert.



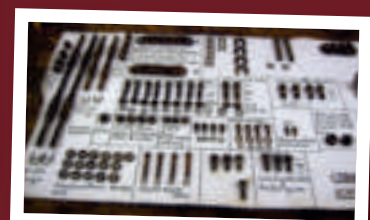
Die Hinterachse wurde ebenfalls ausgebaut und überholt.



Die Sitzaufnahmen wanderten ein Stück nach hinten, um Platz für große Fahrer zu schaffen.



Der Zylinderkopf nach Reinigung und Prüfung.



Kleinteile wurden sorgfältig aufbewahrt und heiß phosphatiert.

zwei Bremslichtschalter, und große Teile der Verkabelung waren einheitlich in Gelb ausgeführt. Besonders kompliziert ist die Tankverkabelung. Zuerst werden zwölf Volt auf den Geber im Tank geführt. Die Stromzufuhr geht dann zurück auf die Tankuhr; die doppelten Kabelwege werden durch ein drittes Kabel ergänzt, das über einen Schwimmer die Reservewarnung auslöst.

Wegen des Zylinderkopfschadens musste der Motor zerlegt werden. Die Maschine hat nasse Buchsen, die auch eine Hubraum- und Leistungssteigerung ermöglichen. So konnte Brathe seinen Motor auf knapp 1.200 Kubikzentimeter erhöhen. „Das macht den Gewichtszuwachs meiner Maßnahmen mehr als wett“, freut er sich.

Das Getriebe machte hingegen weniger Freude. Die Messingsynchronringe waren verschlissen, und die Gänge ließen sich nicht mehr durchschalten. Beim Ölablassen kam eine auffallend gelb gefärbte Flüssigkeit zutage. Ein angeblich überholtes Getriebe bekam er aus Tschechien für 300 Euro. Kurz nach dem Einbau war es schon hinüber: Das erste Hauptlager der Eingangswelle war eingelaufen. Das war umso ärgerlicher, weil für die Reparatur jedes Mal Motor und Achse raus mussten.

Auch der Auspuff musste neu angefertigt werden. Auch hier legte der Dülmener selbst Hand an. Aus seiner Erfahrung durch die Abnahme von Großanlagen wusste er, wie sich der Schall und damit die Lautstärke durch ein ausgeklügeltes Labyrinth von gegeneinander versetzten Metallplatten brechen lässt, und setzte dieses Wissen mit dem Edelstahlbehälter eines Feuerlöschers um. Der TÜV-Segen war da nur Formsache.

Die Kür

Doch damit nicht genug, kam zur Pflicht noch die Kür, die zu einigen bemerkenswerten Individuallösungen führte. Brathe: „Mit seinen nur gut 30 Litern war mir der Tank einfach zu klein.“ Und so fackelte er nicht lange und verbaute einen 60-Liter-Behälter aus einem Ascona B. Für den Einbau nutzte er den Platz hinter den Rücksitzen. Die erforderliche Tankklappe öffnet nach oben und bekam nur deshalb den TÜV-Segen, weil sie hinter der Dachsäule ausreichend geschützt an-



Handarbeit: Der Edelstahlauspuff entstand aus einem Feuerlöschbehälter.

EXPERTENTIPP

Zylinderkopf zu Hause überprüfen

Um zu testen, ob ein Zylinderkopf noch plan oder verzogen ist, verwende ich eine Flachglasplatte. Diese ist wirklich eben. Um das Gewicht des Kopfes zu tragen, ohne sich verbiegen, sollte sie mindestens 15 Millimeter stark sein. Darauf klebe ich feines Schmirgelpapier (240er-Körnung) und schiebe den gereinigten Zylinderkopf darauf leicht hin und her. Unregelmäßigkeiten in den feinen Schleifspuren würden Beschädigungen nachweisen. *Dieter Brathe*



Die Bremslichter auf der Hutablage sind nicht original Škoda, aber original 70er.

gebracht ist, damit keine Fußgänger verletzt werden können. Mit einem eigens installierten Hebel zwischen den Sitzen kann während der Fahrt zwischen den Tanks umgeschaltet werden. Probleme macht auch die Lenkung. Das ölgefüllte Lenkgetriebe ist mit einem O-Ring abgedichtet. „Es kleckert eigentlich immer“, so Brathe. Auf der Drehbank erweiterte er die Bohrung und setzte einen Wellendichtring ein.

Die hinteren Gurte waren so weit vorne in der C-Säule befestigt, dass sie besonders bei größeren Fahrern nicht gut saßen. Brathe schob deshalb zwischen Innen- und Außenblech eine Aussteifung mit 1,5 Millimeter Stahlblech und brachte mit einer Gewindefläche aus Flacheisen eine nach hinten verlegte Gurtbefestigung an.

Viel Aufwand bei überschaubaren Kosten

Trotz des immensen Aufwands beziffert Dieter Brathe die Kosten auf nicht mehr als 6.000 Euro, wovon schon 2.500 an die Lackiererei gingen. Bei allem Aufwand, den er gar nicht in Stunden messen kann, schwört er doch bei bestimmten Teilen auf Secondhand vom Schrottplatz. „Für Bremsleitungen und dergleichen schlachte ich alte Franzosen aus, die haben in der Regel kunststoffbeschichtete Leitungen.“ Auch die Türdichtungen besorgt er sich so: „Altes Material ist meist schon etwas weicher als die steifen Nachfertigungen.“ Besonders an Stellen wie dem stark gebogenen U-Falz an der Frontscheibe sind die besser zu verlegen. „Natürlich darf kein brüchiges Gummi genommen werden.“

Nachdem alles fertig war, stellte sich auch noch heraus, dass es passende Reifen kaum noch gibt. Die Größe 155 R14/80S wird nur noch von einem Hersteller angeboten und hat lange Wartezeiten. Brathe frustriert: „Durch die neuen Diagonalfornate sind die auch noch in ihrem Querschnitt eckiger als die alten Radialreifen. Mitunter schleifen die jetzt schon beim Einschlagen innen am Gehäuse. Da muss ich mal mit dem TÜV über eine selbst gebaute Spurverbreiterung reden.“ Dem westfälischen Blechklempner und seinem neuwertigen Škoda bleibt aber auch wirklich gar nichts erspart!

Bodo Wistinghausen



Viele Karosseriebleche musste Dieter Brathe auf extra angefertigten Schablonen selbst herstellen.



Die Karosserie war in einem drehbaren Gestell fixiert. So konnte Brathe bequem an allen Stellen arbeiten.



Die linke Türhaut fertigte Dieter Brathe selbst aus einer Blechtafel an.



Mithilfe solcher selbst gebauter Holzschablonen entstanden viele Blechteile in Handarbeit.

Der zusammengebaute Viertürer ist fertig für die finalen Lackierarbeiten.

