

Curriculum vitae Popularis

- Lebenslauf eines glücklichen Populars

...alles begann 1998 mit einer Verkaufsanzeige in einer Oldtimerzeitung....es folgte die Kontaknahme mit Besitzer in Krefeld..dann 900 km zur Besichtigung gefahren und nach 1 Woche Bedenkzeit - wegen des Zustandes erbeten - Fotos gemacht / Preis sollte 15000 DM betragen!!! Darum Beratung mit meiner Familie, Freunden (auch in CZ)

Kauf beschlossen – Preisnachlaß ohne Erfragen von 1500 DM erhalten – weil ich ein Skodafanatiker wäre und ja auch bin – war der Grund3 Wochen später per Trailer abgeholt...

Es sollte eine mittlere Rekonstruktion werden, nach 3 Wochen fiel der richtige Entschluß: nur eine Totalrekonstruktion ist sinnvoll !!! und diese Apokalypse dauerte dann 7 Jahre !

Zur Vergangenheit:

Mit Motor und Rahmennummer 47958 gebaut am 5.3.1937 / Endkontrolle einen Tag später / Karosserie 38908. Der Kunde war A. Volavský aus Prag, sein Sonderwunsch: nur 22PS Motor...Diese Angaben habe ich aus der Produktionsliste, deren Kopie mir Frau Bechková aus dem Museum in MB sandte. Nur dadurch weiß ich, dass alle Teile noch original sind!!!

4 Zyl. 995 ccm Schwerkraftkühlung, 20 l Tank, 750kg Leergewicht, Zuladung 350kg > Total 1100kg max.

Dreiganggetriebe + Rückwärtsgang, Zahnstangenlenkung, 37 Schmiernippel (!) , keine Heizung

Tachometer inklusiv mechanischer Uhr und Tageskilometerzähler. Am Gangschaltungshebel ist eine Öse à = Wegfahrsperr, wenn man ein Schloß dadurchfädelt...

Ich habe auch gehört, dass das Auto im Krieg beschlagnahmt wurde!? Im Besitz eines CSR Kraftfahrzeugbriefes von 1954 bin ich. Das Auto besaß Bohumil Krachtochvíl in Praha 12 Stalinova 176, Kennzeichen wahrscheinlich OH 41-54 (schon 1945) Späterer Eigentümer wahrscheinlich Hr. Polesný Václav, Praha 4, 1978 bis 1984 Dražský Václav in Praha 4,, geboren 1926, Auto-Kennzeichen AJ 99-03

Wenn man den Eintragungen glauben darf, hatte das Auto schon 1955 über 160000km gelaufen!

Nach 1984 soll es in die Beneluxstaaten verkauft worden sein, kam dann irgendwann vor meinem Kauf nach Deutschland in das Ruhrgebiet und wurde halbherzig „aufgebaut“ (mit vielen Fehlern).

Die Revue einer Rekonstruktion:

Rahmen sandgestrahlt und wieder hergerichtet, **Karosserie** völlig demontiert und in eine Stellmacherei zu Reparaturen gebracht. **Kühler** mit neuem Kühlnetz von Profis machen lassen (1400 DM)

Vergaser neu buchen und regenerieren lassen.... (300DM)

Alle **Chromteile** neu verchromen lassen, Nickelteile vernickeln lassen..

Motor zerlegt (Kurbelwelle 2 fach gelagert), nur antriebsseitig neue Lager verpasst. Rest war super(b) ;-)

Ventile waren festgebrannt, alles gängig gemacht, Farbe vom gestrichenen (!) Motor entfernt Kühlerlogo war abgesägt, nach Anzeigen in CZ Zeitungen dort gefunden,

Reflektoren neu verspiegelt, den **Kabelbaum** ganz neu angefertigt, **Winker** fehlten, gefunden per Internet, alle **Achsteile** neu gedreht! **Lichtmaschine** Bosch war Schrott – jetzt Trabant (egal aber sicher), 6 Bremsseile in einer Seilerei im Hafen von Greifswald anfertigen lassen (inkl. Gewindeterminale), alle Motorsilentblöcke in einer Spezialfirma in Neustrelitz drehen und bohren lassen. **Zylinderkopf** geschliffen und in Magdeburg Kopfdichtung (120 DM) nachfertigen lassen, **Tacho inkl. Uhr** und Tageskilometerzähler in Bayern aufarbeiten lassen, Tacho neu magnetisiert, Tachowelle neu mit alten Anschlußteilen gefertigt (650DM), **Getriebe mit Differential** Schrott, in CZ bei Herrn Klinger ein intaktes, aber ohne Differential erworben. Arbeit ohne Ende...

Erstes Highlight erlebte ich beim TÜV nach der Rekonstruktion – Mann war begeistert, keine Mängel !!!

2006 endlich fertig, 20 km Probefahrt nur gemacht und dann per Trailer nach Zwickau und 650 km die SACHSEN CLASSIC mitgefahren – kein Werkzeug benötigt, KEINE PANNE
2011 zweite Mal diese Rallye mitgefahren – wieder ohne auch nur Probleme zu haben.

Es gab nicht nur Sorgen, sondern auch Lustiges:

Meinem Schwiegervater Roland Eberhart aus Sangerhausen verdanke ich eine riesige Unterstützung. Motor und Achsen waren sein Hauptteil. Den Motor machte er in seiner früheren Bergbaubetriebsschlosserei in Sachsen Anhalt neu. Während der Arbeiten besuchte ihn ein anderer, wesentlich älterer Rentner – Franz Ruschka (klingt doch tschechisch). Er kam dazu und sagte zu Schwiegervater : „ Das ist doch ein Populärmotor!“ Schwiegervater ist das Werkzeug vor Staunen aus der Hand gefallen...Er fragte ihn darauf: „Woher er dies wisse...?“ Antwort:
„Als ich 15 Jahre alt war, habe ich in der Tschechoslowakei auf diesem Motor gelernt!!!“ Franz war damals um die 80 Jahre alt – inzwischen leider verstorben. Gibt es Zufälle? Ab diesem Tag arbeitete er bis zum Probelauf und späteren Probefahrt mit.

Eine Frage bleibt noch:

Interessant wäre für mich zu erfahren, ob es Nachkommen der Fahrzeugbesitzer in der damaligen Tschechoslowakei gibt, die Fotos meines Wagens, z.B. mit ihrem Vater, Opa, Kindern, etc..... aus früheren Jahren haben. Keiner kann es wissen, dass es dieses Auto noch gibt !

Übrigens habe ich noch keinen zweiten Wagen mit dieser Karosserieform gesehen. Roadster, Limousinen mit und ohne kleinen Textildache existieren hingegen mehrere. Mein Wagen ist in genormter Skoda-Grün-Farbe lackiert.

Resumé:

Ich habe natürlich auch ein Wertgutachten für das Auto...aber die Arbeit kann niemand bezahlen. Alles ersetzt mir der Stolz auf meine und Schwiegervaters Wiederbelebung dieses kleinen " Sportwagen".

Und zum Schluss das Schönste von der Straße: " Was, hat Škoda schon in der Zeit Autos gebaut...?" Ich finde dies unglaublich. Manche Leute denken, es kann nur Mercedes , BMW und Audi gegeben haben...!

Jörg Wanke's spannender „Beichte“ lauschte mit Bleistift in der Hand Jirka