

ŠKODA- KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



Funktionsträger im Club stellen sich vor – Bericht Skoda 110 R – Infos zum
13. Jahrestreffen – Entlastung des alten Vorstandes – Vorkriegsregister



Elmar Schorpp
Kassierstr. 9
64469 Würth
Tel.: 07271-971585
Email: Felicia62@myskoda.de
www.skoda-oldtimerclub.de

Skoda Oldtimer IG, Alte Thalheimer Str.66, 09235 Burkhardtsdorf

Betr.:

Entlastung des alten Vorstands Volkhard Ullrich

Liebe Skoda-Freunde,

wie Ihr bereits im letzten Skoda-Kurier erfahren konntet, hat sich ein neues Vorstandsteam gebildet. Hendrik Pöttrich fungiert in diesem Team als neuer Vorstand und ersetzt damit maßgeblich den alten Vorstand Volkhard Ullrich. Ich, Elmar Schorpp, habe die Funktion des Kassenwartes angenommen. Volkhard stellt sich weiterhin für die Redaktion des Skoda-Kuriers zur Verfügung. Da durch die aktive Clubarbeit von Volkhard in den vergangenen Jahren doch sehr viele Informationen zusammengetragen wurden, war es notwendig geworden, uns zu einer gemeinsamen Übergabe zusammenzufinden. Dieses Treffen von Hendrik, Volkhard und mir fand am 13.11.2004 in Heidelberg statt. Dort konnten dann alle wichtigen Clubfragen besprochen und die entsprechenden Unterlagen zu Mitglieder und Finanzen an uns übergeben werden. Daher möchten wir den bisherigen Vorstand unserer IG, Volkhard Ullrich, entlasten und danken ihm nochmals herzlichst für die geleistete Clubarbeit der vergangenen Jahre. Wir sind ebenso dankbar dafür, dass er uns im Club als aktives Mitglied erhalten bleibt und sich auch weiterhin dem Skoda-Kurier annimmt.

Viele Grüße Elmar Schorpp

**Das neue Vorstandsteam der Skoda-Oldtimer IG mit den
aktuellen Adressen, Fax - und Telefonnummern**

Vorstand:

Hendrik Pöttrich

Alte Thalheimer Str. 66, 09235 Burkhardtsdorf,

Tel.: 03721 – 273732

Fax: 03721 – 273733

email: henne@skodaklub.de

Kassenwart:

Elmar Schorpp

Theresienstr. 9, 76744 Wörth – Maximiliansau

Tel.: 07271 – 971585

email: Felicia62@myskoda.de

Redaktion Skoda-Kurier

Volkhard Ullrich

Plöck 64a, 69117 Heidelberg

Tel.: 06221 – 485545

Fax: 06221 - 455544

Email: volkhard_ullrich@web.de

Das Jahr der Jubiläen

Wichtige Ereignisse werfen ihre Schatten voraus

SkodaAuto gehört zu den ältesten noch produzierenden Autoherstellern der Welt. In diesem Jahr blickt die Traditionsmarke auf 100 Jahre des innovativen Autobaues und eine 110 jährige Firmengeschichte zurück.

In der Tschechischen Republik wird Skoda von seinem Firmensitz in Mlada Boleslav aus eine ganze Reihe von Veranstaltungen unter das Zeichen dieser beiden Jubiläen stellen. So werden z. b. die Teilnehmer der diesjährigen Skoda-Tour, die vom 25.6 bis 2.7. in der Hohen Tatra stattfindet, zu einem Zwischenstop und Besuch nach Mlada Boleslav eingeladen. Hier wird zum wiederholten Male ein Flugtag organisiert, in den die Teilnehmer der Skoda-Tour eingebunden werden.

Bleiben wir aber zunächst einmal in Deutschland. Hier startet die Saison 2005 mit der 17. Techno Classica vom 1. bis 10. April in Essen.

Wie bereits im letzten Jahr, ist Skoda wieder gemeinsam mit allen Marken des Volkswagenkonzerns in der Halle 7 vertreten. Um diesem Jubiläumsjahr gerecht zu werden, wird der Skoda Stand in diesem Jahr noch einmal auf 260 qm wachsen. Damit können etwa 10 Fahrzeuge ausgestellt werden, die sowohl aus dem Museum in Mlada Boleslav als auch von verschiedenen Leihgebern aus der Szene kommen werden.

Der Beginn des Unternehmens und die erste Phase als Zweiradhersteller wird dokumentiert durch ein Slavia Fahrrad und ein Laurin + Klement Motorrad. Die 100 Jahre Automobilfertigung spiegeln sich wieder in einem zeitlichen

Bogen, der von einer Voiturette A als erstes in Boleslav hergestelltes Automobil bis hin zum aktuellen Octavia Combi geschlagen wird. Dazwischen fehlen natürlich nicht die für die Unternehmensentwicklung so wichtigen Fahrzeuge wie Popular, Felicia oder ein Vertreter der Heckmotorära.

Wir möchten aber nicht nur Autos ausstellen, sondern dieses Jahr erstmalig versuchen, auch einen Beitrag für den Erhalt unserer Skodas zu leisten. Dazu haben wir einen Verteilerprüfstand der Firma Classic Car Center Küppers auf unserem Stand. Den Skoda Oldtimerfreunden bieten wir die Möglichkeit an, einen kompletten Verteiler aus dem Skoda mitzubringen und auf dem Prüfstand überprüfen zu lassen.

Wenn sich dieses Angebot bewährt, wollen wir etwas ähnliches im nächsten Jahr auch wieder anbieten.

Die Standbesetzung freut sich auch auf ihren Besuch und den Besuch von möglichst vielen Skoda - und Clubfreunden und Oldtimer Fans.

Ein weiterer Höhepunkt in diesem Jahr wird wahrscheinlich die vom 22. bis 25. September zum 3. Male stattfindende Sachsen Classic werden. Die Gespräche mit dem Veranstalter laufen noch, es könnte aber sehr gut sein, dass in diesem Jubiläumsjahr eine größere Anzahl von Skodas während der Rallye eingesetzt werden. Dazu halten wir Euch auf dem Laufenden.

Ansonsten wünschen wir Euch allen in diesem Jubiläumsjahr einen guten Start in die Saison und einen Verlauf, der einem solchen Jubiläumsjahr angemessen ist.

Von Peter Sudeck

Die persönliche Geschichte meines Skoda Popular OHV, Limousine zweitürig, 1 L/27 PS, Baujahr 1938

Von Alexander Niemczanowski

Vorgeschichte

Als Geburtsjahrgang 1963 habe ich mich von Kindheit an für „technische Antiquitäten“ interessiert und gerne die Dachböden meiner älteren Verwandten durchstöbert auf der Suche nach verschiedenen historischen Geräten.

Dabei freute es mich besonders, wenn ich es mit Geduld schaffte, ein altes Radio, ein Grammophon oder eine alte Uhr in funktionsfähigen Zustand zu versetzen. So ist es nicht verwunderlich, dass ich mir auch ein historisches Fahrzeug wünschte, was jedoch vorerst unerreichbar schien.

Da fiel im Jahr 1983, als ich gerade ins Berufsleben eingetreten war und mein erstes eigenes Geld verdiente, mein Blick auf eine Kleinanzeige in einer Tageszeitung, in welcher jemand ein Fahrzeug mit einer 3 vor dem Baujahr zu einem Preis anbot, der für mich durchaus leistbar war. Rein zufällig war es ein Skoda.

Damals bestand noch der „eiserne Vorhang“, der Verkäufer war ein tschechischer Flüchtling. Vermutlich hat er den Verkaufserlös in ein Flugticket nach USA investiert.

Aus den Papieren konnte ich entnehmen, dass der Wagen bis zu diesem Tag durchgehend, also 45 Jahre lang angemeldet war und offenbar in normalem Gebrauch stand. Im tschechischen Fahrzeugbrief (in Österreich Typenschein genannt) fand sich eine mit Tinte und Feder verfasste Eintragung, dass der Wagen, wie mir jemand übersetzte, nach Kriegsende vererbt worden war und zwei Frauen sich das Eigentum teilten. Der letzte Besitzer vor mir hat ihn auch noch 5 weitere Jahre gefahren.

Zustand beim Erwerb

Die Karosserie war offensichtlich von Bastlerhänden blau lackiert und alle ehemaligen Chromteile mit Goldfarbe gestrichen worden. Es fanden sich nur wenige minimale Durchrostungen an einer Tür und unter den Steinschlagschützern der hinteren Kotflügel.

Der Holzaufbau war im Bereich der Dachbespannung vermorscht und dort primitiv instand gesetzt. Das spätere Abschleifen der Karosserie zeigte, dass der Wagen zwischenzeitlich grün und ursprünglich schwarz lackiert war.

Der Motor lief, musste jedoch wegen zu schwacher Batterie von Hand angeworfen werden. Fahrbereit war er allerdings nicht, da die hintere Hardy-Scheibe zerfetzt war. Offenbar ist der Vorbesitzer aber die letzten Kilometer einfach ohne gefahren, indem er die Kardanwelle durch die Öffnung in der Bodenplatte nach hinten schob und so die Klauen direkt zum Eingriff brachte...!!!

Restaurierung

Motor und Getriebe habe ich, da noch funktionsfähig, vorerst im Urzustand belassen. Diverse Buchsen und Bolzen der Vorderachse waren durch einen mir bekannten Dreher einfach nachzufertigen um so die Radaufhängung usw. spielfrei zu machen. Ebenso fand sich ein Betrieb, der nach dem verbliebenen Muster für wenig Geld zwei neue Hardyscheiben anfertigte. Die Radlager entsprechen praktischerweise der heutigen Norm und konnten daher problemlos erneuert werden.

Die Karosserie habe ich komplett abgebeizt und, nachdem die wenigen Roststellen geschweißt worden waren und der Holzaufbau mittels Stichsäge an den morschen Stellen ergänzt hatte, den Lack vom Blech weg neu aufgebaut.

Ich habe mich letztlich für eine Zweifarbenlackierung entschieden, um die liebenswert rundlichen Formen zu betonen. Die letzte deckende Lackschicht überließ ich allerdings den Händen eines Profis, ebenso wie das verchromen aller äußeren Zierteile, welche glücklicherweise bis auf die Radkappenkomplett sind.

Bei der Tapezierung half mir meine Mutter als begabte Nähmaschinenbesitzerin. Wir haben alle Teile vorsichtig aufgetrennt und so die Schnittmuster abgenommen, um schließlich alles wieder dem Original entsprechend mit neuem Stoff und neuem Kedern aus Korbmaterial zusammengenäht und in den „Kutschkasten“ genagelt.

1988 hatte ich den Wagen schließlich soweit, dass ich die behördliche Zulassung wagen konnte. Seither ist er in Österreich angemeldet und ich genieße es, an schönen Sonntagen mit Freunden zu einem Picknick ins Grüne zu fahren. Fallweise habe ich ihn auch schon für berufliche Fahrten genutzt, wenn mein Alltagsfahrzeug in der Werkstatt war. Man kann sich vorstellen, dass dies meist zu einem gewissen Aufsehen bei meinen Kunden führte.

Eine größere finanzielle Belastung ereilte mich 1997, als die Kompression des bis dahin unrestaurierten Motors am Ende war und er beim besten Willen nicht mehr ansprang. Ich musste den Motor ausbauen und zu einer Spezialwerkstatt bringen, wo unter anderem alle Lager neu gegossen und die Zylinder ausgefräst und mit Original Übermaßkolben versehen wurden. Nun schnurrt er wieder wie ein neuer, vielleicht hat er jetzt gar 28 oder 29 statt 27 PS ?

Ich habe mich bemüht, bei der Restaurierung möglichst wenig am Originalzustand zu verändern: Blinkleuchten und die seitlichen Rück – und Bremsleuchten sind leider gesetzlich vorgesehen. Den Benzinahn musste ich durch einen etwas stilwidrigen neuen ersetzen, da das Benzin aus dem Griff tropfte und ich nach all der Arbeit kein Sicherheitsrisiko eingehen wollte.

Das Armaturenbrett habe ich trotz heftiger Gebrauchsspuren im Originalzustand belassen, da ich die Originallasur, welche eine Holzmaserung vortäuscht, erhalten wollte. Die Schalter und Kontrollleuchten für Blinker und Fernlicht sind vermutlich Nachrüstungen aus den Sechzigerjahren und somit auch schon Zeitzeugen der Fahrzeuggeschichte.

An der äußeren Erscheinung meines Fahrzeuges fehlen offensichtlich die Radkappen und die Winker. Im Innenraum fehlt leider die Uhr. Bei Gelegenheit würde ich mir einen kompletten Tacho wünschen, da ich in meinem Übereifer beim Restaurieren einen Teil der Skala abgewaschen habe und dies nur durch etwas unbeholfene Malerei ersetzen konnte.

Vielleicht ist jemand im Club der einen Popular restauriert hat oder restauriert an einem Kontakt zu mir interessiert.

Auf den Bildern ist Alexander Niemczanowski mit seiner zweitürigen Skoda Popular Limousine, Baujahr 1938 zu sehen.

