Ausgabe 01/2014

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-Oldtimer-IG Deutschland für klassische Automobile

Skoda - Oldtimer IG Deutschland

- Interessengemeinschaft für klassische Skoda - Automobile -

26. Techno Classia in Essen vom 26. – 30. März 2014, ein ausführlicher Bericht auf den Seiten 34 - 36 in diesem Skoda Kurier

Rudi Maas
Hauptstraße 91
61267 Neu-Anspach
Tel.:06081 7275
Fax:06081 944594
sr.maas@t-online.de
Vorsitzender
Redaktion Skoda Kurier

Iris Strauß
Robert-Uhrig-Straße 25
10315 Berlin
Tel.: 030 5222160
iris.strauss@gmx.de
Mobil 0176 628 69 721
2. Vorsitzende

Elmar Schorpp
Theresienstraße. 9
76744 Wörth Maximiliansau
Tel.: 07271-971585
elmar_schorpp@web.de
Kassierer

Peter Sudeck
Beienroder Str. 13
38165 Lehre
Tel.: 05308-3517
sudeck13@t-online.de
Protokollführer
Referat Öffentlichkeitsarbeit

Dr. Miroslav Holub
Narzissenweg 6
76297 Stutensee
Tel.: 07244-91316
Mirekholub@t-online.de
Kassenprüfer

Günter Eichler
Breslauer Straße 16
69168 Wiesloch
Tel.: 06222-53970
Kassenprüfer

Hendrik Pöttrich
Alte Thalheimerstr.66
09235 Burkhardsdorf
Tel.: 03721-273732
Henne1976@yohoo.de
Teilefragen für Skoda
Heckmotormodelle

Jens Herkommer
Dorfstraße 82
08340 Schwarzenberg
Tel.: 03774 25066
Technische Beratung für
historischen Motorsport
Kontakte Museum Mlada Boleslav
service@herkommer-kfztechnik.com

Volkhard Ullrich
Im Plöck 64a
69117 Heidelberg
Tel.: 06221-23287
volkhard_ullrich@web.de
Škoda Kurier
Redaktionsassistenz

Steffen Strauß
10315 Berlin
spartak440@hotmail.de
Tel.: 049 176 612 66 937
Referat Technik
Octavia Felicia

Dr.Georg Pollak
Weinbergstraße 31
CH 8049 Zürich
Tel.: 0041763363364
pollak@bluewin.ch
Betreuung der Webseite
www.Skoda Oldtimerclub.de

Bert Steinhardt;
Bahnhofstr. 7; 04618 Ziegelheim;
Tel.: 034494-87211
Technikreferat MB 1000
skoda-oldtimer@web.de

Inhaltsangabe zum Škoda -Kurier 01/2014

Seite;	Inhaltsangabe;
1	Titelbild mit Information zum Titelbild
2	Adressen vom erweiterten Vorstand der Škoda IG mit Fotos
3	Inhaltsangabe Škoda Kurier 1/2014
4	Mitgliedsantrag
5	Škoda Oldtimer IG für ihre Mitglieder immer da
6	**Informationen zum Vereinskonto / SEPA – Lastschriftverfahren**
7	**SEPA – Lastschriftmandat für wiederkehrende Zahlungen**
8 –11	Adressen von Ersatzteilquellen für unsere Škoda Oldtimer
12	Wir begrüßen als neue Mitglieder
13	Verkaufsanzeigen
14 – 16	VDA Pressedienst Preise für Oldtimer legen 2013 wieder stärker zu
17 – 19	Unser Frühjahrstreffen in Jonsdorf, eine Mitteilung von Karola und Steffen
20 – 22	Aktuelle Information zur geplanten Škoda Oldtimer Reise „Auf den Spuren der Histo Monte“
23	Informationen zu den Vereinsaktivitäten 2014/2015 Anzeige CopyThek, Klaus Weber dem Drucker des Škoda Kuriers
24 – 25	Apoldaer Oldtimer-Schloßtreffen vom 6. bis 8. Juni 2014
26 – 33	Innovation ohne Zukunft - der Škoda 440 Spartak Polytex Roadster
34 – 38	ŠKODA Oldtimer IG auf der 26. Techno Classica 2014 in der Halle 7
39	Markttermine zu den Oldtimermärkten 2014 in Tschechien
40	*Sunday Gazette 160/2014 Seite 18:* Der Blinker stammt aus Frauenhänden
41 -- 42	Anmeldung zum 23. Škoda-Oldtimer-Markentreffen vom Freitag, dem 05. September bis Dienstag, dem 08. September 2014 in Mlada Boleslav
43 – 59	Die Kunst des Fahrens mit dem Abschnitt „Bei Eis und Schnee “
60	Auto Motor Sport Anzeige von 1963 Škoda 1200 „Ein wirtschaftlicher Wagen weltberühmter Qualitäten“

Innovation ohne Zukunft - der škoda 440 Spartak Polytex Roadster

Von Jirka Pollak Fotos aus dem Archiv von Jan Tucek

Mit vollem Namen hieß der Škoda "Versuchswagen S 440 mit Kunststoffkarosserie"
eine lange Bezeichnung für ein Auto, das es nur einmal gab.
Seine Geschichte ist von vielen Wendungen gekennzeichnet und endet doch mit einem Happy End.

Škoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) –
die Metamorphosen auf einem Bild zusammengefasst

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Den Roadster als Ergänzung der Modellreihe Skoda 440 1955 entwarf Otakar Diblik, ein Architekt der Technischen Hochschule Brno, mit dem Ziel, die Modellreihe Skoda 440 zu ergänzen.

Skoda 440 Spartak Karosa (1956) - Entwurfszeichnung von Otakar Diblik

© Copyright / Fotograf: Archiv Jan Tucek

Diblik arbeitete damals als Entwickler im Karosseriewerk Karosa Vysoke Myto (Nord Ost Böhmen, Tschechische Republik). Das Unternehmen Karosa war, als es noch Sodomka hieß, die führende Karosserie-Firma in der Tschechoslowakei. Dies war in der Zeit zwischen den Weltkriegen. Ihr Inhaber Sodomka wurde für seine Karosserie-Kreationen mit den berühmtesten Autodesignern der Zeit verglichen.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - der schnittige Roadster

© Copyright / Fotograf: Archiv Jan Tucek

Niemand ahnte allerdings im Voraus, mit welchen Schwierigkeiten die Konstrukteure des innovativen Roadsters zu kämpfen haben würden. Probleme mit dem Material und der Konstruktion führten zusammen mit politischen Hindernissen schließlich zum Scheitern des Projektes.

Leichtgewichtige Kunststoff-Karosserie

Die Karosserie des Roadsters wurde in einem auf Glasfaser-Laminat Technologien spezialisierten Werk namens Kovona in Karvina (Nord Mähren, nahe Ostrava) hergestellt.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - die Rohkarosserie beim Bau
© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Die Rohkarosserie wog lediglich 56 kg. Bei Karosa/Vysoke Myto wurden, unter der Leitung von Ing. Nalezenec, für den Roadster das serienmässige Fahrgestell und andere Bauelemente sowie Instrumente der gängigen Typen Spartak 440 und S 1200 montiert, darunter auch ein elfenbeinfarbenes Lenkrad.

Änderungen gegenüber der Basis

Einige Änderungen sind hierzu noch erwähnenswert. So wurde zum Beispiel die Vorderachse durch Torsionsstäbe abgefedert. Die Hinterachse, für die damalige Zeit ungewöhnlich, wurde zuerst mit pneumatischen, dann sogar mit hydro-pneumatischen Bälgen bestückt.

Das Armaturenbrett wurde umgestaltet, eine hintere Sitzbank ganz ausgelassen, dafür gab es eine gepolsterte Gepäckablage.

Roadster als Experimentierfeld

Der Wagen diente gleichzeitig als Testfahrzeug, um neue Wege bezüglich Materialtechnik und Konstruktion zu beschreiten.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) - mit dem Plexiglas-Hardtop, das ein wenig nach Science-Fiction aussah

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Das Hardtop beispielseise wurde als leichte Konstruktion aus Plexiglas hergestellt, mit filigranen Verstärkungen, die keine waren, denn sie wurden nur farbig angedeutet. Die Bauweise erinnerte an ein U-Boot oder an ein Fahrzeug aus Science-Fiction-Filmen. Diese Dachkonstruktion zeigte allerdings Nachteile bezüglich Festigkeit und der Treibhauseffekt an sonnigen Tagen war bedeutend. Ein herkömmliches Cabrioletdach besass das Auto gar nicht.

Schon bald wurde klar, dass es der hübsche Wagen nie zur Serienreife bringen würde. Trotzdem war der Spartak eine attraktive Erscheinung. Die elfenbeinfarbene Karosserie kontrastierte mit einem blauen Unterbau. Das Interieur war im grau-blauem Kunstleder ausgeführt.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) – das neue Cockpit,

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Missglückter erster Auftritt

Die erste, öffentliche Vorstellung dieses Prototyps fand 1956 in Mlada Boleslav statt.
Sie verlief überhaupt nicht nach Plan. Während eines Wettbewerbs, an dem der Karosa-Spartak teilnahm, hatte der Werksfahrer einen Reifenschaden. Das Auto, u. a. die Frontpartie, wurde dabei stark beschädigt. Eine schnelle Reparatur vor Ort mit Kunststoff versuchte man später als Vorteil in der Werbung auszunützen.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1956) – Bei Testfahrten flog das ultraleichte Original-Plexiglasdach

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Während weiteren Testfahrten flog das ultraleichte Original-Plexiglasdach weg.

Im September 1956 gehörte der GFK-Skoda Roadster zu den am meistbewunderten Exponaten an der Industrie-Messe in Brno. Offiziell hiess es: „Es handelt sich um einen Prototyp, mit dem die Eigenschaften des neuen Polytex-Kunststoffs getestet werden sollen.“

Um das Jahr 1958 herum wurde eine Frontscheibe des Typs S 450 montiert, aber der Roadster kam nicht in den Genuss eines neuen Daches. Danach wurde er nur noch als reiner Roadster präsentiert. Auch so blieb die Hoffnung, einst als Kleinserie aufgelegt zu werden, unerfüllt, dokumentierte Jan Tucek in seinem Buch „Spartak, Octavia, Felicia“.

Schon bald hatte sich nämlich gezeigt, dass die Karosserie nicht steif genug war. Sie musste an besonders beanspruchten Stellen mit Metalleinlagen verstärkt werden. Weitere, eigentlich notwendige Verstärkungen, hätten zu viel Gewicht mit sich gebracht. Der 1089 ccm grosse Motor leistete nur 40 PS und das Auto erreichte damit eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h, ein eigentlich moderates Tempo, das die Karosserie aber bereits erheblich belastete.

Allmählicher Zerfall

Nicht nur die technischen Mängel, die ungelöste Materialfragen, sondern auch politischen Wirren in den zuständigen Ministerien hemmten das Projekt. Intrigen im Stammwerk Skoda Mlada Boleslav hatten schließlich zur Folge, dass die Konstruktion gänzlich fallen gelassen wurde.

Das Einzelstück verkümmerte nach seiner “aktiven Zeit” an Automessen und Ausstellungen immer mehr zu einem Wrack

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) - das Wrack - gut sichtbar sind die später angepassten Heckflossen

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Zu Beginn der Sechzigerjahrejahre landete das verwaiste Auto in einer abgelegenen Ecke des Karosa-Areals - im Heizgebäude.

Vorläufige Rettung des Prototyps

Schließlich kaufte es sein Ziehvater, Ing. Nalezenec, zur privaten Nutzung.
Er brachte zeitgemässe „Verbesserungen“ an, indem er zum Beispiel die hinteren Kotflügel mit amerikanisch anmutenden Heckflossen ergänzte.
Die Schlusslichter ersetzte er durch Teile eines Ford Cortina 1200 und für die Frontpartie passte er eine Tatra 603-Kühlermaske an.

Aber dann verlor er das Interesse am Skoda Roadster und verkaufte den verbastelten Roadster seinem Schwiegersohn nach Pardubice, wo er dann, aufgebockt auf Holzpflöcken, auf bessere Zeiten hoffte.

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) -
die unrestaurierte Karosserie und das Chassis vor der Restaurierung
© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer

Aber es kam noch schlimmer. Der neue Besitzer konnte die geplante Restauratierung krankheitshalber nicht in Angriff nehmen.
1998 verkaufte seine Mutter das Wrack an Frantisek Hrbacek aus Javornik.

Wiederaufbau

Obwohl das Auto in einem sehr schlechten mechanischen Zustand war, zeigte die Karosserie, dass das Polytex-Material recht widerstandsfähig war. Das Karosa-Firmenmuseum in Vysoke Myto stellte dem neuen Besitzer eine komplette Dokumentation, samt allen zeitgenössischen Fotos, zur Verfügung. Hrbacek konnte massstabsgetreue Gipsabgüsse herstellen und mithilfe dieser die Karosserie Stück für Stück wieder in ihrer ursprünglichen Form auferstehen lassen.

Da das Original-Plexiglasdach nicht mehr auffindbar war und sich zudem ja als wenig praktikable Lösung erwiesen hatte, wurde anstelle davon auf ein Serien-Skoda-Feliciadach zurückgegriffen.

Zu neuem Glanz verholfen

Besitzer Frantisek Hrbacek beschloss schliesslich, den Oldtimer in unvollendetem Zustand zu verkaufen. Natürlich war der Preis der Seltenheit entsprechend hoch. Durch den Tausch gegen einen Oldtimer nach Wahl kam schliesslich der Verkauf zur Zufriedenheit beider Parteien zu Stande. So gelangte das Einzelstück nach Hradec Kralove (Königsgrätz, etwa 100 Km nordöstlich von Prag).

Skoda 440 Spartak Polytex Roadster (1955) - fertig restauriert und in neuem Glanze

© Copyright / Fotograf: Owner/Besitzer P.Kalina

Der neue Besitzer Pavel Kalina engagierte ausgewiesene Fachleute für die Vollendung der Restaurierung. Die beste Sattlerei in Tschechien wurde beauftragt, ein Faltdach anzupassen, der Lack wurde in den ursprünglichen Farbtönen aufgetragen, Interieur und Technik auf Vordermann gebracht.

So endete die Odyssee schließlich im Happy End, ein wichtiges Einzelstück aus der Skoda-Geschichte konnte gerettet werden.

Pavel Kalina hat sich mit dem Roadster zu unserem Frühjahrstreffen in Jonsdorf angemeldet.