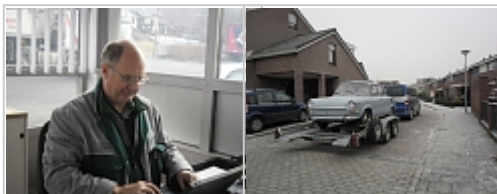


Indianer mit Pfeil

Sonntag, 19. Februar 2012, 10:00 Uhr

Menschen mit einer DDR-Biographie werden sich sicherlich noch an den MB 1000 von Skoda erinnern. Solch einen Oldtimer kann jetzt ein Mann aus Wolframshausen sein Eigen nennen. Hubert Rein erzählt in der nnz die Geschichte eines Unternehmens und einer Legende...

Ein stilisierter Indianerkopf mit Pfeil diente ab 1923 als eingetragenes Firmenlogo der tschechischen Automarke "Skoda". Der Fahrzeugbau im benachbarten Tschechien geht in seinen Anfängen auf das Jahr 1895 zurück. Damit hat er eine fast ebenso lange, wie auch ähnlich erfolgreiche Geschichte.



Namhafte tschechische Firmen wie Skoda, Tatra oder Praga produzierten unter den verschiedensten Gesellschaftsformen, oft auch mit deutschen Beteiligungen, noch bis in die heutige Zeit Straßenfahrzeuge für den zivilen- bzw. militärischen Bereich, Straßenbahnen, Busse, Flugzeuge und stationäre Motoren.

Die Zeit des Sozialismus war für die Konstrukteure und Fahrzeugbauer der ehemaligen CSSR im Vergleich zu ihren Kollegen in der DDR doch von größeren Gestaltungsmöglichkeiten geprägt, was sich in der doch reicheren Produktionspalette innerhalb von 40 Jahren Planwirtschaft zeigte. Wer sich noch an das Straßenbild im ehemaligen Osten erinnert, kennt sicher noch einige dieser Fahrzeuge. Ob Kräder, PKW, Busse, LKW oder auch die roten Straßenbahnzüge, sie alle waren Produkte der ehemaligen Volkseigenen Betriebe der damaligen CSSR.

Erinnert sei an dieser Stelle an die gewaltigen grauen dreiachsigen Zugmaschinen der sozialistischen Anfangsjahre vom Typ Tatra 141 mit den beeindruckenden Cullemeyer - Schwerlastanhängern zum Transport von Eisenbahnwagen oder mit 2 Zementsiloanhänger zur Belieferung der Großbaustellen am Hacken. Diese ersten Zugmaschinen erfuhren dann eine

Weiterentwicklung durch die Typen Tatra 138/148 oder in noch größerer Ausführung durch die vierachsigen Tatra 815. Der Einsatz des LKW Praga erfolgte in der DDR eher selten, dafür waren aber die LKW der Marke Skoda 706 als Kipper, Pritschen, Müllfahrzeuge oder auch als Sattelzugmaschinen ein alltägliches Bild auf den Straßen der DDR. Tschechische LKW, Busse und Straßenbahnzüge waren robust, zuverlässig aber auch formschön.

Ebenso konnten diese positiven Bewertungskriterien auch für den PKW-Sektor übernommen werden. Besonders die Firmen Skoda und Tatra produzierten über vier Jahrzehnte lang Personenwagen im Mittelwagen- bzw. im Luxuswagenbereich. Aber auch Sportfahrzeuge, welche nicht nur im ehemaligen Gebiet des RGW, sondern auch mit hohen Verkaufszahlen auf dem kapitalistischen Markt verkauft wurden, zeugten von dem guten Ruf der tschechischen Fahrzeuge, abgesehen von der Rostempfindlichkeit an einigen Schwachstellen.

Eines dieser sehr ansprechenden Fahrzeuge der 1895 gegründeten Firma, die ab 1920 den Namen des neuen Firmeneigners Emil von Skoda mit dem stilisierten Firmenlogo eines Indianerkopfes mit Federschmuck und einem Pfeil trug, erwarb nun der Wolframshäuser Christian Rein mit der Modellbezeichnung Skoda 1000 MB.

Dieser formschöne Mittelklassewagen, der 1967 im tschechischen Mlada Boleslav produziert wurde, löste 1964 den bis dahin produzierten Skoda Oktavia 440 ab, den man als Limousine, Kombi und offenen Sportwagen kaufen konnte.

In der sechsjährigen Produktionszeit des Skoda 1000 MB erfolgten eine Reihe von technischen wie auch optischen Veränderungen, in deren Ergebnis der Nachfolger mit der Bezeichnung Skoda S 100 ab 1970 entstand.

Der Skoda 1000 MB war während seiner Produktionszeit ein konkurrenzfähiges und dazu noch ein preiswertes Fahrzeug, besonders auf dem Westmarkt. Das Grundmodell besaß einen 988 cm³, 4 Zylinder Ottomotor mit anfänglich 37 PS, der wie beim VW Käfer im Heck des Fahrzeuges eingebaut war. Optisch entsprach die Gestaltung der selbsttragenden Karosserie mit den mittig verlaufenden Sicken, dem reichlich vorhandenen Chrom, der Panoramaheckscheibe und der gesamten Innengestaltung, dem damaligen Zeitgeist.

Auch eine Luxusvariante mit der Bezeichnung Skoda 1100 MB, eine zweitürige Coupevariante ohne B-Säulen und ein Prototyp eines Kombi sind noch heute in dem Firmenmuseum in Mlada Boleslav zu sehen.

Das Fahrzeug, das Christian Rein von dem Vorsitzenden des Niederländischen Skoda Klubs, Hans Huber, erwerben konnte, ist nach Aussage von Dipl. Ing. Joachim Mäder, Oldtimerexperte und Prüfenieur der DEKRA in Sondershausen, in einem erstaunlich guten Originalzustand. Um aber eine Zulassung als historisches Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr zu erhalten, ist nach geltendem Recht, die Nachrüstung mit einer modernen Warnblinkanlage notwendig.

KFZ-Meister Peter Süssmilch, aus dem Sondershäuser Ortsteil Großfurra, der in seiner Werkstatt Fahrzeugrestaurierungen durchführt, wird nun die geforderte Nachrüstung und einige fahrzeugtypische Wartungsarbeiten vornehmen, damit dieser Oldtimer mit seinem Fahrer Christian Rein an der geplanten Zuverlässigkeitsfahrt für historische Ostklassiker am 29. April um das Brockenmassiv teilnehmen kann.

Näheres über die Zuverlässigkeitsfahrt des Ost Klassiker Klubs Wolframshausen können Interessierte auf der Internetseite des Klubs unter: www.oldtimer-wolframshausen.de erfahren.

Hubert Rein, Vorsitzender

Autor: nnz

Drucken ...

Alle Texte, Bilder und Grafiken dieser Web-Site unterliegen dem Urheberrechtsschutz.

© 2021 nnz-online.de