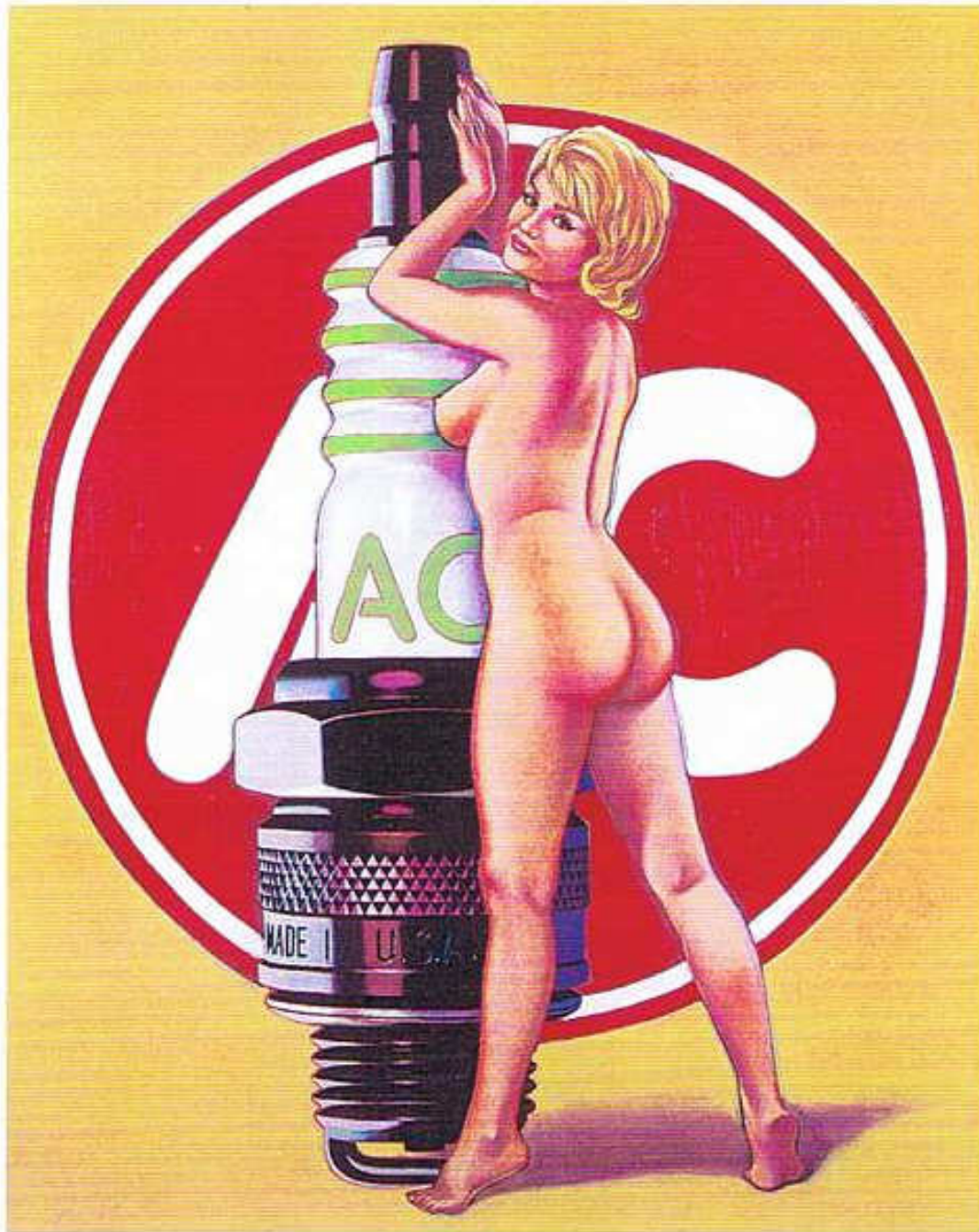


ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



Das Automobil in der Kunst 1886 - 1986

Ergebnis Namensfindung

Wie können sich die Fahrer und Liebhaber von klassischen und neuen Skoda-Fahrzeugen nennen ?

Diese Frage haben wir im Skoda-Kurier I und II/06 an alle unsere Mitglieder gestellt.

Wir bekamen auf diese Frage einige Vorschläge - weniger als wir uns gewünscht haben – und wollen ein Teil der Namen, sowie den von uns ausgewählten Favoriten veröffentlichen. Hier die Aufzählung der in die enge Auswahl gekommenen Titel:

Skodarier, Skodaer, Skodistas, Skodaisten, Skodisten, Skodanier, Skodasi, Skoda-Brothers.

Den von Jörg Wanke aus Usedom zugeschickte Name:

Skodajaner

fanden wir am besten. Jörg hatte uns eine Begründung für seinen Titel mitgegeben, der uns sehr überzeugte, worauf wir ihn auf den ersten Platz setzten.

Hier die Erklärung: Skoda (ist ja klar – die Marke)

Ja (wie dafür sein)

Janer (in Analogie zum Indianer, der geflügelte Pfeil hat hier seinen Ursprung).

Wer noch etwas zu diesem Thema sagen möchte hat weiterhin die Gelegenheit. Ein wenig mehr Aktivität würde sich die Redaktion schon wünschen. Also, schreibt uns doch mal.

V.Ullrich

Einkaufsinformation

Auf der Suche nach einem passenden Kühlerschlauch

LVU/ Der Kühlerschlauch bei meinem Skoda 422 war schon in die Jahre gekommen, deshalb wollte ich ihn in diesem Frühsommer austauschen. Normalerweise ist es recht problemlos, einen einfachen Schlauch zu bekommen. In meinem Falle waren jedoch zwei Probleme vorhanden: Einmal hat er eine Bogenform mit einem Winkel von ca. 45° und zum anderen zwei verschiedene Öffnungsdurchmesser von 55 und 60 Millimeter.

Einen solchen Kühlerschlauch irgendwo im Regal eines Teilehändlers zu finden ist fast unmöglich. So habe ich meine gesammelten Adressen von Teilehändlern durchsucht und bin dabei auf die Adresse der Firma ECON GmbH Reinecke in 63477 Mainthal gestoßen.

Die bietet einen Tubano-Universal-Kühlerschlauch an, der biegsam und flexibel ist. Er ist beständig gegen Wasser, Säuren und verdünnte Basen. Dieser Schlauch aus Äthylen-Propylen wird in 10 verschiedenen Innendurchmessern von 20 mm – 80 mm angeboten, die sich an den Öffnungen noch 10 mm aufdehnen lassen. Der Krümmungsradius ist so ausgelegt, dass er bei ca. 45° im Innendurchmesser noch formstabil bleibt. Die Druckfestigkeit reicht bis 1,5 bar und der zulässige Temperaturbereich liegt zwischen -40° und 135° Celsius.

Bei den von mir benötigten Innenmaße von 55 und 60 mm (Motor und Kühlerstutzen) waren keine Probleme zu befürchten.

Nach meinem Anruf bei der Firma und Schilderung meines Problems bekam ich eine ausführliche Materialinformation. Da ich den Schlauch schnell haben wollte, bat ich um zügige Zusendung. Nach meiner mündlichen Bestellung und der Bestätigung per Fax mit der Angabe meiner Bankverbindung (Mittwoch 11.30 Uhr), erfolgte die Auslieferung am darauffolgenden Donnerstag um 12.00 Uhr durch UPS.

Ich habe selten so einen schnellen und guten Service erlebt. Also wenn ihr Probleme mit einem speziellen Wasserschlauch habt, die Firma EON GmbH Reinecke ist ein guter Ansprechpartner. Hier die Adresse:

ECON GmbH Reinecke Werkstattausrüstung

Spessartstraße 13

63477 Maintal Tel.: 06109-771466, Fax: 06109-65986

econ-gmbh@-online.de

www.econ-wa.de

**SCHNELLE
MODELLE**



WINNETOU GUT FÜR 160 km/h

Die Skoda-Wagen kommen aus einer guten Kinderstube. Seit 70 Jahren werden von ihren Eltern Autos gebaut – Wagen mit großer Tradition. Seit 1964 arbeitet in Mladá Boleslav eines der größten und modernsten Automobilwerke Europas. 134 Firmen aus 14 Ländern der Erde haben Einrichtungen und Maschinen geliefert. Zu den wichtigsten Schaufenstern der Skoda-Wagen im Ausland gehört – neben der Leipziger Messe – seit je der Genfer Automobilsalon. Wen wundert es da, daß man gerade dort den Sportwagen „Winnetou“ debütieren ließ? Und dieser Skoda hat – was die Attraktion anbelangt – das Rennen gemacht! Rund 100 Bestellungen gingen sofort ein – viel für einen offenen Zweisitzer.

Der Name Skoda – die erwiesenen guten Fahr- und Betriebseigenschaften des 1000 MB, auf dessen Bodengruppe der Winnetou basiert – der gemäßigt leistungsgesteigerte wassergekühlte 988-cm³-Vierzylindermotor, dem ein

zweiter Fallstromvergaser die P5 auf 48 bei 4750 U/min vermehrte – die sauber gemachte und sogar einstiegbequeme Suren-Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester – ein Preis, der nur um ein Siebentel über dem der Limousine liegen sollte – kurz: Die gesamte, Verblöcklichkeit ausstrahlende Erscheinung hatte ihre Wirkung nicht verfehlt.

Autos von der Art des Winnetou sind gefragt, werden gebraucht, wenn auch nicht in gleicher Stückzahl wie biedere Familienlimousinen. Aber die Enthusiasten für solid-sportliche Individualfahrzeuge werden immer mehr. Warum sollte nicht auch ein sozialistisches Automobilwerk hier endlich und erfolgversprechend einsteigen? Bei Skoda weiß man von der noch heute viel gefragten 1100er Felicia, wie beliebt und begehrt ein Luft-und-Sonne-Auto sein kann. Sie war 140 km/h schnell und verbrauchte im Durchschnitt knapp über 8 l/100 km. Der 1000er Winnetou würde es auf 160 km/h brin-

gen und sich, normal gefahren, mit 6,5 bis 7,5 l/100 km begnügen.

Doch Winnetou ist fast noch weniger als ein Prototyp. Der schweizerische Skoda-Importeur schuf ihn lediglich als Stand-Attraktion für den Genfer Automobilsalon 1967 und zur Meinungsforschung. Man erhoffte von ihm eine größere Aufmerksamkeit des Publikums für den Skoda-Stand und wollte gleichzeitig die Absatzchancen für einen preisgünstigen Sportwagen sondieren. Beides ging über Erwarten positiv aus. Die Presse verriet sogar weltweite Aufmerksamkeit. Doch nun geschah das Gegenteil von dem, was hätte folgen sollen. Statt in die Kleinserien-Fertigung wanderte Winnetou vorläufig ins Schubfach...

Wie die Recherchen bei Motokov ergeben haben, läßt sich das Projekt „Winnetou“ seitens Mladá Boleslav bis auf weiteres nicht verwirklichen. Als Hauptgrund der negativen Entscheidung wurde die vollständige Inanspruchnahme sämtlicher Konstrukteure für die Modernisierung des gegenwärtigen Skoda-Typenprogramms – beginnend vermutlich mit einem neuen, leistungsstärkeren Motor für den 1000 MBX – genannt. Es sei weder zeitlich noch arbeitstechnisch möglich, auch nur einen Konstrukteur für die theoretische Bearbeitung des Sportwagen-Projekts freizustellen.

So erfreulich und anerkennenswert die hieraus sprechende Sorgfalt und Gründlichkeit sind, ohne welche die Skoda-Werke auch keinen noch so einfachen Flitzer herausbringen würden, so können wir doch nur in den Kreis derer einstimmen, die das Nichterscheinen des aparten Winnetou bedauern. Wer einen exquisiten Skoda als die viertürigen Limousinen fahren möchte, bleibt also zunächst auf den optisch und auch fahrdynamisch flotteren 1000 MBX angewiesen. Und wir dürfen nur hoffen, daß er bald in angemessener Stückzahl in die DDR eingeführt wird.

