Kinderwagen

Wenn sich Kay Duberow an seine Kindheit erinnert, dann denkt er unweigerlich an den rubinroten Škoda 100 seiner Eltern, der ihn die ersten 19 Lebensjahre begleitete. Heute, kurz vor seinem 40. Geburtstag, hat er sich mit der Restaurierung seines „Kinderwagens“ diese Erinnerungen zurückgeholt

Die frühkindliche Prägung hat bei Kay Duberow vollends eingeschlagen. Ähnlich wie bei einem Hitchcock-Film, bei dem der Regisseur höchstpersönlich in einer Nebenrolle auftauchte, ist es in seinem Fall der Škoda 100 seiner Eltern, der sich wie ein rubinroter Faden durch Kindheit und Jugend zieht – und das vom Kreißsaal bis zum Abiball. „Seit ich denken kann, war das Auto immer dabei, ganz gleich bei welchem Ereignis. Meine Eltern fuhren mich darin mit meiner Schultüte zur Einschulung, fein rausgeputzt zur Jugendweihe und in den Urlaub an die Ostsee. Zigtausende von Kilometern verbrachte ich auf der Rückbank. Während des Ostsee-Urlaubes ließ mich mein Vater einmal ans Steuer. Es war auf einem kurvigen Feldweg, der direkt zum Strand führte. Ich saß auf dem Schoß meines Vaters und er bediente Gas und Bremse. Es war so aufregend,

Mitte der Siebziger: Der kleine Kay verbringt mit seiner Familie den Urlaub im Ferienheim der Škoda-Werke im Böhmerwald

ROST WAR BEI DER RESTAURIERUNG DAS GERINGSTE PROBLEM. ARBEIT MACHTEN DIE VIELEN DELLEN

BEVOR DER ŠKODA 100 ZUM LACKIERER GING, WAR DER MOTOR AN DER REIHE. DER AUSBAU WAR ÜBERHAUPT KEIN PROBLEM

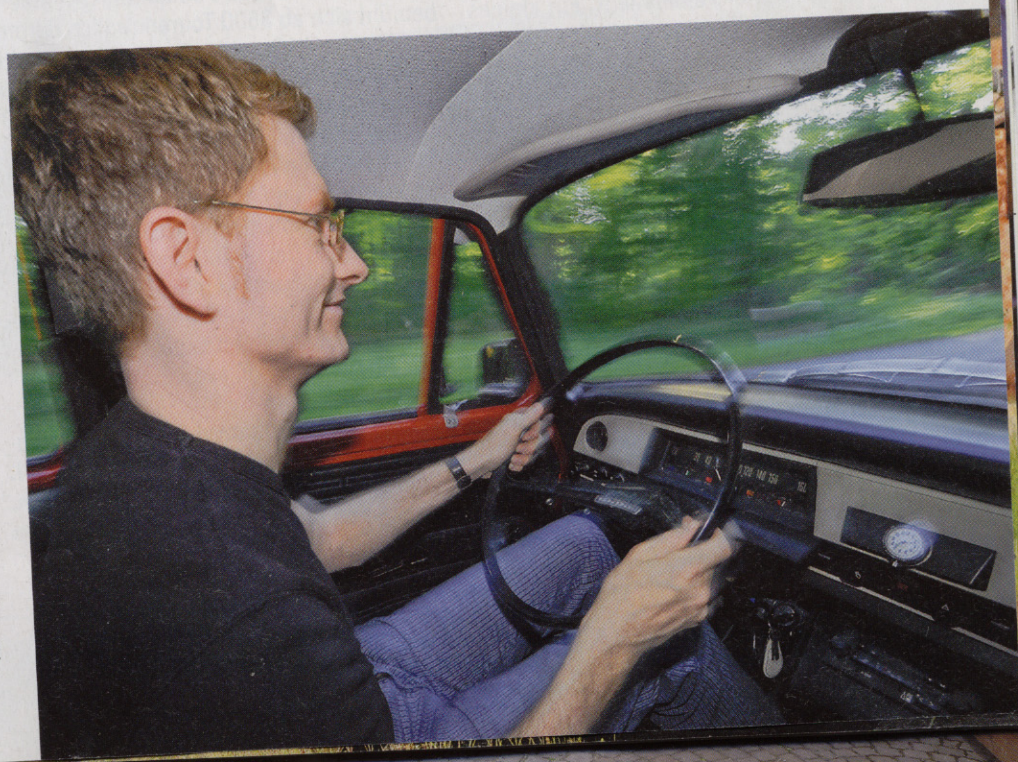
Wertschätzung als die im Westen. Wer gut und gerne 18 Jahre auf seinen bestellten Neuwagen warten musste, tat natürlich alles dafür, dass dieser auch mindestens genauso lange hielt.

Obwohl Duberow den Führerschein erst nach dem Mauerfall auf einem Golf machte und seit Jahren westdeutsche Autos fährt, verschwand der elterliche Wagen nie so ganz aus seinem Kopf. „Irgendwann wollte ich einen eigenen Š 100. Es kam gar nichts anderes infrage", erklärt Duberow. Was gibt es Schöneres, als durch einen Oldtimer ein Stück der unbeschwerten Kindheit zurückzuholen? Trotz der Schwärmereien habe allerdings auch das Budget des zweifachen Familienvaters eine nicht unerhebliche Rolle bei der Wahl gespielt. „Es ist ja *nur* ein Spaßauto, das selten gefahren wird. Mit Familie muss man natürlich auch aufs Geld achten. Ich bin aber froh, dass mir meine Frau während der Restaurierung den Rücken frei gehalten hat und auch so viel Unterstützung von Familie und Freunden kam", beschreibt der Diplom-Kaufmann für Tourismus die Umstände.

Seine kaufmännische Ader ist letztlich auch der Grund dafür, dass er sich vorrangig mit der Teilebeschaffung und Organisation der Restaurierung beschäftigt hat. „Ich hätte gern selbst mehr mitgeschraubt. Aber einerseits fehlte oft die Zeit und andererseits bin ich eben nicht der geborene Handwerker. Ich wollte vor allem einen schönen Oldtimer, der mir nicht die Haare vom Kopf frisst. Also habe ich bei verschiedenen Firmen Angebote eingeholt und bin für Teile etliche Male nach Tschechien auf Oldtimer-Märkte gefahren", erläutert Kay Duberow seine Taktik bei der kostengünstigen Wiederbelebung der roten Heckschleuder.

Bevor es anfängt zu regnen, öffnet er die nostalgisch dekorierte Garage, in der sein Schätzchen steht, um noch eben eine kurze Runde zu drehen. Nach Betätigen des zwischen den Vordersitzen angebrachten Choke-Hebels springt der Škoda ohne Probleme an. „Rund 90.000 Kilometer hat er jetzt diesen kurvigen kleinen Weg entlang zu fahren und selbst steuern zu dürfen. Für einen Steppke wie mich war das einfach das Größte. Das werde ich wohl nie vergessen!"

Während Kay Duberow von früher erzählt, freut er sich wie ein Lausbub, und seine Augen fangen an zu leuchten, wenn es um *seinen* Škoda 100 geht. Sicher, so gut wie jeder Oldtimerfreund hat ähnliche Erinnerungen an das elterliche Auto. Aber die Wenigsten im Neuwagen-verwöhnten Westen verbinden all diese Ereignisse mit ein und demselben Automobil, denn im Gegensatz zur Mangelwirtschaft der DDR mussten die Fahrzeuge im Westen nicht so lange durchhalten. Deshalb erfuhren die Gefährte östlich des Eisernen Vorhangs eine deutlich höhere

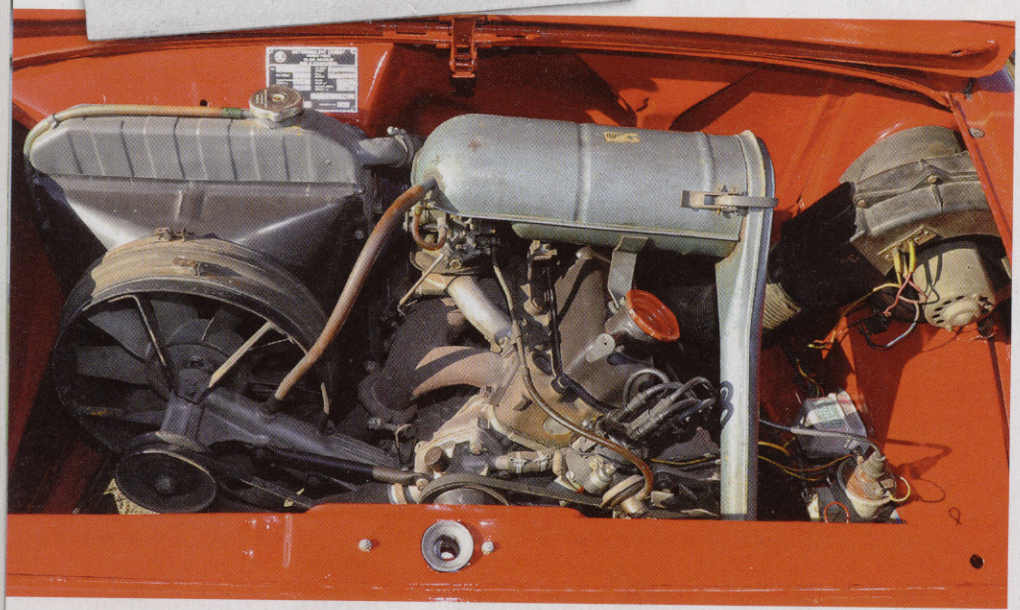


Wie damals auf Vaters Schoß, nur mit dem kleinen Unterschied, dass Kay Duberow nun selbst Herr über Gas- und Bremspedal ist

VOM LACKIERER KAM DER VORMALS BLAUE ŠKODA IM ORIGINALEN FARBTON RUBINROT ZURÜCK

NEU ABGEDICHTET FAND DER MOTOR SCHNELL ZURÜCK IN DEN FRISCH RENOVIERTEN MASCHINENRAUM

MUTTIS BUNTE WÄSCHEKLAMMERN HALFEN BEIM EINKLEBEN DES NEUEN DACHHIMMELS IN DEN Š 100



Gib Laut! Der kleine Reihenvierzylinder entwickelt seine Leistung von 43 PS bei 4750 Umdrehungen pro Minute. Diese Höchstleistung quittiert er mit tosendem Lärm aus dem Heckabteil

runter", erzählt der Auto-Ostalgiker, während wir langsam durch das Dorf rollen, in dem er mit seiner Familie lebt. Ein kleines idyllisches Fleckchen im ehemaligen Grenzgebiet zwischen Niedersachsen und der DDR. Wer die romantischen alten Fachwerkhäuser und die Kopfsteinpflaster-Straße sieht, mag kaum glauben, dass sich hier noch vor gut 22 Jahren statt Fuchs und Hase, Bundesgrenzschutz und NVA über den Stacheldraht hinweg „Gute Nacht" gesagt haben. „Das war hier früher alles Grenzgebiet. Ohne Passierschein kam hier keiner rein, auch nicht wir Anwohner. Das Risiko einer Republikflucht war einfach zu groß", plaudert Duberow über die Geschichte des Ortes, die auch seine Geschichte ist.

„Wir fahren mal Richtung Niedersachsen. Im Westen sind die Straßen besser", sagt der Škoda-Liebhaber und beschleunigt auf gut 90 Sachen. Die 43 PS des kleinen Reihenvierzylinders haben mit den 805 Kilo des Škoda leichtes Spiel und bringen die Fuhre schnell in Fahrt. Es sitzt sich ungewohnt aufrecht, aber durchaus bequem. Einzig das im Heck werkelnde Aluminium-Triebwerk bemüht sich ab 3500 Touren redlich darum, dass man sich im roten Tschechen nicht zu wohl fühlt. Dann klingt der Motor wie ein auf vollen Touren laufender Mixer aus dem VEB-Haushaltsgeräte-Kombinat Karl-Marx-Stadt. Der vierte Gang ist jedoch lang genug übersetzt, um Reisen zur Ostsee oder an den Balaton ohne bleibende Gehörschäden zu überstehen. „Der Š 100 war ein durchaus fortschrittlicher und komfortabler Reisewagen, aber Dämmmaterialien waren damals wohl Mangelware", witzelt der Oldtimer-Fan über die Geräuschkulisse.

„Urlaubsreisen waren immer ein Erlebnis. Für mich war das ungeheuer spannend. Obwohl wir den Škoda so lange besaßen, gelang es meinem Vater nie auf Anhieb, den

Liebe zum Detail: Ersatz für das fehlende Typenschild fand Duberow in Tschechien. Ein Kollege schlug dann die richtigen Zahlen ein

Technische Daten

Škoda 100

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor aus Aluguss, hinten längs eingebaut; untenliegende Nockenwelle, dreifach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ventile pro Zylinder; Vergaser: Jikov 32 BS
Bohrung x Hub: 68 x 68 mm;
Hubraum: 988 ccm
Leistung: 43 PS bei 4750 U/min
max. Drehmoment: 73 Nm bei 3000 U/min
Kraftübertragung: vollsynchronisiertes Viergangetriebe, Hinterradantrieb
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderachse: Einzelradaufhängung an zwei Dreickslenkern und Schraubenfedern
Hinterachse: Einzelradaufhängung mit geteilter Schwingachse und Schraubenfedern
Lenkung: Schraubenlenkung
Bremsen: hydraulisch, Trommeln rundum
Spur vorne/hinten: 1280/1250 mm
Länge x Breite x Höhe: 4155 x 1620 x 1380 mm
Leergewicht: 805 kg
Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h
Verbrauch Ø: 7,6 Liter Normalbenzin/100 km
Bauzeit: 1969 - 1977
Stückzahl: Škoda 100: 602.020 Stück
Škoda 100 L : 217.767 Stück

Alles da, was man Ende der Sechziger Jahre als Autofahrer brauchte:Tacho, Tank- und Temperaturanzeige sowie ein paar Kontrolllampen

Für einen ausgedehnten Familienurlaub, egal ob an den Plattensee oder die mecklenburgische Seenplatte, bietet der Škoda 100 genug Platz

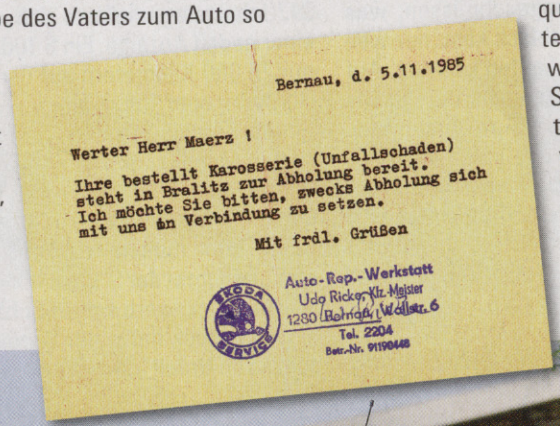
Škoda und die Biene Maja?

or der gebürtige Pilsener Karel Gott mit em Gesangstalent den Westen eroberte, eitete er bei Škoda als Elektrikerlehrling. Bei em Interview im Fernsehen der DDR witzelte Moderator einst über den tschechischen den, dass die Zuverlässigkeit der Škodas tlich gewonnen habe, seit er sich der Musik idmet habe. Karel Gott ist der Marke Škoda heute treu geblieben. Neben seinem cedes, den er für Reisen nutzt, besitzt er h einen aktuellen Škoda Fabia.

Wagen richtig zu beladen. Er lud alles ein, um das Auto anschließend wieder komplett auszuräumen. Das ging den ganzen Tag so, bis irgendwann alles reinpasste. Wirklich jede Ecke war dann vollgestopft. Sogar zwischen Fahrersitz und Tür war kein Platz mehr, da steckte der Sonnenschirm. Dann ging es zur Ostsee oder ins Betriebsferienheim der Škoda-Werke im Böhmerwald", erinnert sich Duberow. Aber warum ausgerechnet den Urlaub bei Škoda verbringen, wenn man doch Ost- oder Plattensee zur Auswahl hat? Ging die Liebe des Vaters zum Auto so weit, dass selbst der Urlaub danach geplant wurde?

„Nein, nein", antwortet der 39-Jährige und erklärt: „Damals konnte man sich nur selten seinen Urlaubsort aussuchen. Die Ferienplätze wurden quasi verteilt. Das war mehr Glückspiel, wo man am Ende landete."

Nach der kurzen Spritztour in den Westen befinden wir uns auf dem Rückweg. Er führt uns über einen ehemaligen Kolonnenweg, auf dem früher die NVA-Grenztruppen patrouillierten. Hier zeigt das durchaus moderne Fahrwerk des Š 100 seine Stärken. Die vordere Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und die hintere Schwingachse sind wie gemacht für solche Straßen. „Diese Konstruktion ist nahezu unverwüstlich. Deshalb mussten wir bei der Restaurierung in diesem Bereich auch kaum Hand anlegen",



Bernau, d. 5.11.1985

Werter Herr Maerz !

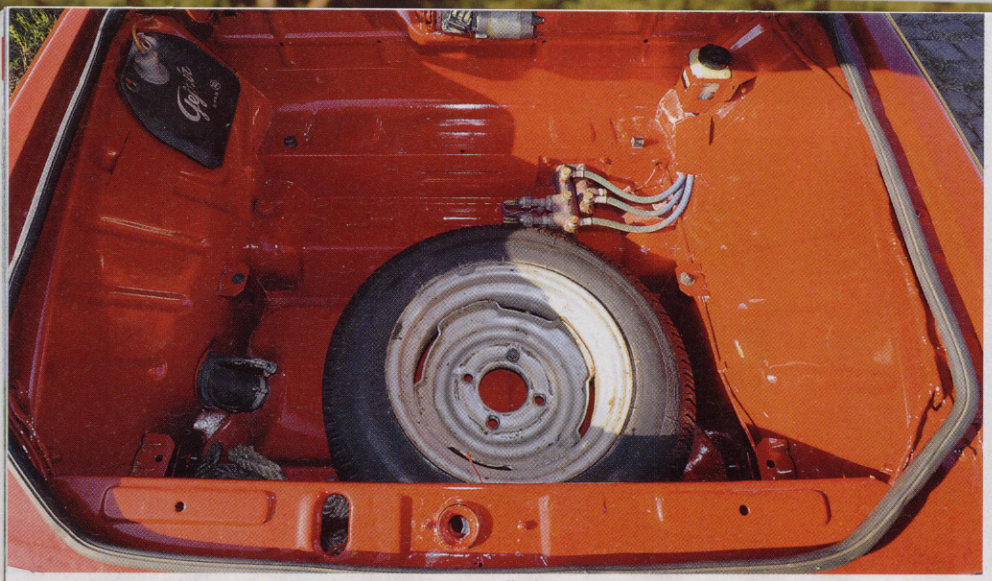
Ihre bestellt Karosserie (Unfallschaden) steht in Bralitz zur Abholung bereit. Ich möchte Sie bitten, zwecks Abholung sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Mit frdl. Grüßen

ŠKODA STEVIRE

Auto-Rep.-Werkstatt
Udo Ricker, Kfz.-Meister
1280 Rehfelde, Waldstr. 6
Tel. 2204
Betr.-Nr. 91190448

Knapp vier Jahrzehnte nachdem Kay Duberow als Baby auf der Rückbank eines Š 100 nach Hause gefahren wurde, ist er selbst stolzer Besitzer eines solchen Škoda – natürlich in rubinrot



Wie Sie sehen, sehen Sie nichts: Obwohl der Š100 formal einen Frontmotor vortäuscht, herrscht vorne gähnende Leere. Kofferraum und kleines Gepäckabteil zwischen Rückbank und Motorraum ergeben einen großen Nutzwert. Schönes Detail: der originale Wischwasserbehälter, Marke *Gejzir*

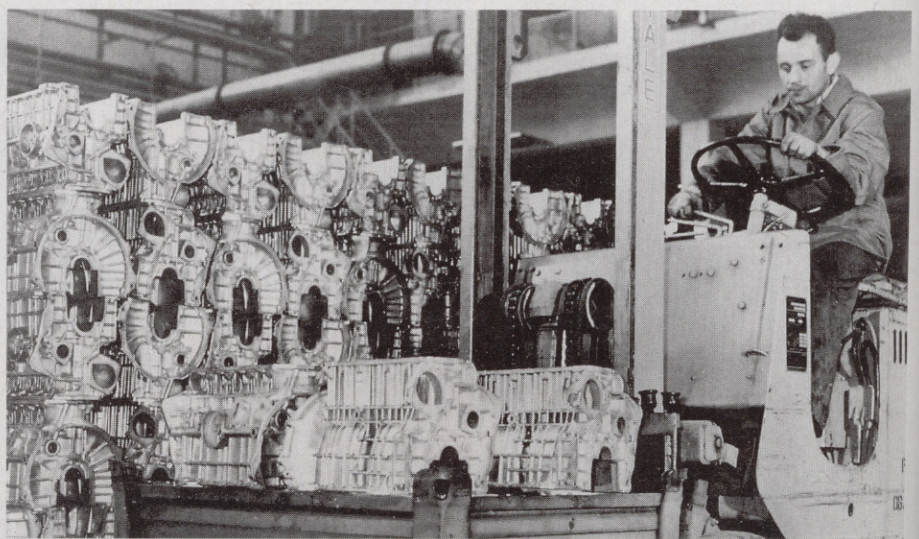
freut sich der überzeugte Š-100-Fan über die robuste und langlebige Konstruktion.

Inzwischen sind wir wieder bei Duberows Fachwerkhaus angekommen. Im Wohnzimmer der ehemaligen Schmiede erfahre ich bei einem Glas stilechter *Vita Cola* und Nusskuchen mehr über die „Auto-Biografie" des Hausherrn: „Bis ich ungefähr 19 war, blieb der Š 100 mein ständiger Begleiter. Dann kam die Wende und mein Vater verkaufte ihn. Der Osten wurde ja förmlich mit billigen Autos aus dem Westen überschwemmt. Die Leute haben alles weggeschmissen, was irgendwie aus dem Ostblock kam, nur weil sie sich Westprodukte kaufen konnten. Auf den Dorfplätzen stapelten sich die „Sperrmüll-Halden" haushoch – pure Verschwendung, aber das wurde uns erst viel später klar", resümiert der Škoda-Fahrer. Autos, auf die die Menschen jahrelang gewartet und gespart hatten, waren von heute auf morgen nichts mehr wert – degradiert vom Traum zum Trümmer.

Duberow bedauerte die Entscheidung seines Vaters: „Anders als er hing ich sehr an dem Auto. Es zieht sich quasi wie ein rubinroter Faden durch meine Erinnerungen. Anfangs konnten meine Eltern auch nicht verstehen, warum ich ausgerechnet wieder einen Š 100 kaufen wollte. Es gebe doch so schöne andere Autos. Mein Vater dachte wohl an die Zeit zurück, als der Škoda als Importwagen eine erhebliche finanzielle Belastung für unsere Familie darstellte. Als Kind habe ich davon natürlich nichts bemerkt. Mein Vater hatte immer die Sorge, dass mal etwas kaputtgehen könnte. Oft gab es dann in der DDR die benötigten Ersatzteile nicht, und es blieb einem nichts anderes übrig, als direkt in die Tschechoslowakei zu fahren, um an die Ersatzteile zu kommen. Als er dann aber gesehen hat, dass man heutzutage problemlos die meisten Teile bekommen kann, war er auch von der Idee angetan und half mir bei der Suche." Womit wir den in der Oldtimerei äußerst seltenen Fall haben, dass ein Auto im Alter eine bessere Ersatzteilversorgung hat, als zu seiner Produktionszeit.

Der Wunsch nach einem alten Škoda keimte schon lange in Kay Duberows Kopf. Auslöser war schließlich eine Kleinanzeige im Frühjahr 2002. Ein Š 100 aus erster Hand für 750 Euro. Sofort machte er sich auf den Weg. Leider hatte der Wagen lange gestanden und zeigte sich rundum desolat. Ernüchtert und enttäuscht fuhr Duberow nach Hause, aber er hatte Blut geleckt. Bereits im Herbst des gleichen Jahres, kurz vor seinem 31. Geburtstag, meldete sich sein Vater mit einer neuen Anzeige. Ein Š 100 von 1973 mit nur 76.000 Kilometern auf der Uhr. „Wir sind sofort hingefahren. Der Wagen war zwar absolut keine Schönheit, aber die Substanz war hervorragend. Der musste es sein", berichtet der Š-100-Fahrer vom Erwerb seines Schätzchens.

„Zum Glück hatte der Škoda 1985 einen schweren Unfall", lacht Duberow und erläutert auch gleich die Folgen dieses Glücksfalls: „Da es sich damals kaum jemand leisten konnte, einen Unfallwagen einfach zu verschrotten, bekam das Wrack eine nagelneue Rohkarosse, die anschließend hohlraumversiegelt wurde. Der niedrige Kilometerstand tat sein Übriges zur guten Substanz!" Doch so einfach sollte das Projekt Š 100 dennoch nicht werden. „Die Basis war zwar gut, aber trotzdem gab es eine Menge zu tun", resümiert Duberow. „Alle vier Kotflügel waren verzogen oder hatten Dellen. Übliche DDR-Mangelerscheinungen und Stilbrüche wie Wartburg-Außenspiegel aus Kunststoff oder die Umlackierung in Blau waren Duberow ein Dorn im Auge. Die Auffrischung der Technik war dafür umso schneller erledigt. Zusammen mit einem befreundeten Schrauber zerlegte er die Maschine. Die beiden kontrollierten alles, dichteten das Triebwerk neu ab und verpassten



Der Škoda 100 war mit Motorblock und Getriebegehäuse aus Aluguss ein durchaus fortschrittliches Auto, das sich vor der westlichen Konkurrenz nicht verstecken musste

ALS DER AUTOFAHRER NOCH SCHRAUBEN KONNTE: ÜPPIGES BORDWERKZEUG FÄHRT IM ŠKODA 100 SERIENMÄSSIG MIT

HÜBEN WIE DRÜBEN: AUCH IN DER DDR GAB ES WARTUNGS- UND REPARATURHILFEN FÜR DEN ÜBERZEUGTEN SELBERMACHER

ihm eine neue Zündanlage samt Anlasser und Lichtmaschine. Bei der geringen Laufleistung lohnte sich eine Überholung nicht. Karosserieseitig verlangten nur die durchgerosteten Lampentöpfe nach einem Schweißgerät. Auch bei den Anbauteilen hielt sich der Aufwand in Grenzen. Für die verrosteten Chromstoßstangen fand Duberow nagelneuen Ersatz auf einem tschechischen Teilemarkt. Heute glänzen sie mit dem Lack um die Wette – genau wie Blinkergläser und Rückleuchten, die mit der Zeit erblindet waren und ebenfalls gegen Neuteile ausgetauscht wurden.

Um Kosten zu sparen, sollte der Lackierer dann nur den Bereich von der oberen Türkante abwärts von Dellen befreien und blau nachlackieren. Denn über den Wert seines Autos machte sich der Škoda-Fan keine Illusionen: „Ich wollte dieses Auto, und mir war bewusst, dass es vermutlich niemals sehr viel wert sein würde. Deshalb habe ich oft Preise verglichen, um die Gesamtkosten im Rahmen zu halten." Woran lag es, dass das Auto am Ende trotzdem komplett lackiert wurde? „Als ich den Škoda beim Lackierer stehen sah, dachte ich schließlich doch, dass Ausbessern keinen Sinn hätte. Es war besser, gleich komplett alles zu machen, zumal mir das Blau ohnehin nicht gefiel. Er sollte einen originalen Farbton bekommen. Das Archiv des Škoda-Museums hat mir die originale Karte der damals verfügbaren Farbtöne zugeschickt, die 1973 im Prospekt standen. Die Wahl fiel dann sofort auf Rubinrot, denn das Auto meiner Eltern hatte die gleiche Farbe." Nachdem der örtliche Škoda-Händler schon witzelnd mitteilte, dass der „Neuwagen" vom Lackierer zurück sei, konnte der Zusammenbau beginnen. 2009 war der Š 100 endlich fertig.

Was hat der Spaß am Ende gekostet? „Inklusive Anschaffung waren es unterm Strich rund 8000 Euro." Das entspricht mehr als dem zweieinhalbfachen Marktwert, den ein Zustand-zwei-Fahrzeug repräsentiert, aber Duberow relativiert das Ganze sofort: „Der Wagen ist aus ganz anderen Gründen in meine Familie gekommen, als es damals der Fall war. Er ist nicht einfach nur ein Auto, sondern ein Stück Familiengeschichte. Sogar mein zweieinhalbjähriger Sohn Alexander liebt es mit dem *‚Ohteimer'* zu fahren, wie er ihn nennt. Ich hoffe, dass er irgendwann genauso schöne Erlebnisse mit dem Wagen verbinden wird, wie ich auch."

Text: Matti Alexander Bohm
Fotos: Andreas Beyer, Archiv
m.bohm@oldtimer-markt.de