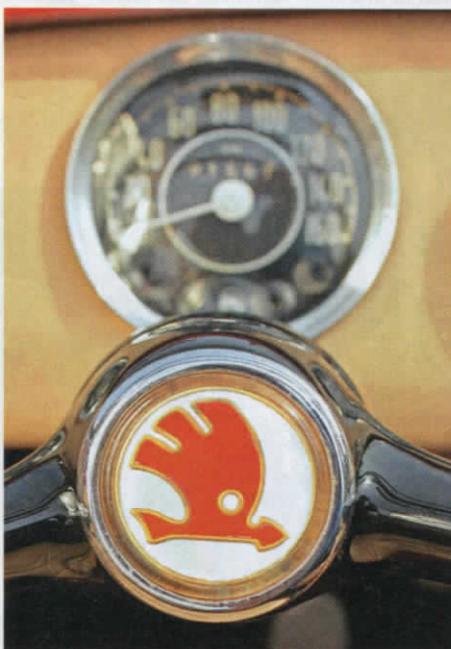




Familienbande

„Gerald, wir müssen uns ganz dringend um die Spaltmaße am Felicia kümmern“, sagte Wolfgang Hille zu seinem Schwiegersohn, als die Autos auf den Felicia-Treffen immer perfekter wurden. Dass diese „Kleinigkeit“ schließlich fünf Jahre dauern würde, ahnten die beiden damals allerdings nicht...

„Guck’ mal hier – schon wieder ein Loch! Und dort hinten haben sie auch ein Blech draufgeschweißt...“ Wirkliche Glücksgefühle lösten die Neuigkeiten nicht aus, die Wolfgang Hille aus seiner Magdeburger Werkstatt mitbrachte, nachdem er wieder ein kleines Stückchen seines Roadsters entlackt hatte. Schwiegersohn Gerald Hilliger, gleichfalls Besitzer eines Felicia, sah das ähnlich. Sicher – das Auto, mit dem sich Bezirkschornsteinfegermeister Hille Mitte der neunziger Jahre einen Traum erfüllt hatte, sah proper aus. Gut, die Türen saßen vielleicht nicht ganz perfekt, aber technisch war der Škoda topfit! Regelmäßige Wartung bei einem



Inspiziert vom Federschmuck eines Indianers, der Emil Škoda einst begleitete: der geflügelte Pfeil

tschechischen Spezialisten hatte sich bezahlt gemacht, Familie Hille jedenfalls genoss die Ausfahrten bei schönem Wetter, unter anderem zum alljährlichen Felicia-Treffen. Und die Autos, die dort auftauchten, wurden mit den Jahren immer schöner...

Gerald Hilliger dagegen ist dem Roadster inzwischen seit fast 20 Jahren hoffnungslos verfallen. „Früher hatte ich vier Roadster zugleich, meist waren das Baustellen, aber 1998 hatte ich richtig Glück und konnte einen Felicia im Originalzustand kaufen, von einer älteren Dame, die das Auto in knapp 40 Jahren auf einen Kilometerstand von exakt 25.009 gebracht hatte.“ Hilligers Auto ist der wunderbare türkisblaue Wagen auf diesen Seiten, den wir bei gutem Wetter zusätzlich zum restaurierten roten Roadster des Schwiegervaters aus seinem Stall locken konnten. Aber so weit ist unsere Geschichte noch lange nicht.

Auch Wolfgang Hille war jahrzehntelang (und ist es jetzt wieder) überzeugter Škodafahrer. Bis 1987 stand ein Octavia aus den Sechzigern in seiner Garage und wurde gehegt und gepflegt. „Zweimal habe ich das Auto neu



Felicia heißt „die Glückliche“ – zwei Fans sind es mit ihr

aufgebaut, wie es damals hieß, also technisch alles auf Vordermann gebracht, die Karosserie komplett instand setzen und neu lackieren lassen, einmal war das Auto abgebrannt, beim zweiten Mal einfach vom Zahn der Zeit arg angeagt. Vom Roadster allerdings hätte ich nie zu träumen gewagt“, blickt der 59-Jährige zurück. Schließlich hatte er doch die offene Version in der Garage und lief bei seinem Schwiegersohn offene Türen ein, als es 2001 um die Spaltmaße ging. „Wir wollten wirklich nur das eine oder andere richten und hatten in keiner Weise an eine Vollrestaurierung gedacht“, erinnert sich Gerald Hilliger, der Karosseriebaumeister. „Aber dann machte sich Schwiegervater mit der Nylonbürste an die Arbeit...“ Schwiegervater Wolfgang Hille rückte den neuralgischen Punkten derweil mit dem Bohrmaschinenaufsatz zu Leibe – und was dann kam: siehe oben! Etliche Nylonbürsten und zwei Bohrmaschinen später jedenfalls hatte es sein Schwiegersohn satt, gemeinsam entschieden die beiden: Jetzt werden Nägel mit Köpfen gemacht, der Lack kommt komplett runter. Die Totalrestaurierung hatte begonnen!



Nicht nur glücklich, sondern über-glücklich: Der ab 1961 gebaute Felicia Super mit 1221-ccm-Maschine und 55 PS hatte etwas mehr Hubraum und fünf PS mehr als der zwei Jahre zuvor präsentierte Ur-Felicia

Während in Magdeburg die Karosserie zum Sprung auf die Montageböcke ansetzt, können wir ein wenig im Lebenslauf des tschechischen Roadsters blättern: Als der Felicia im Jahre 1957 noch unter dem Namen 450 debütierte, war er beileibe nicht der erste Roadster aus der Fahrzeugschmiede in Mladá Boleslav: Bereits Mitte der dreißiger Jahre konnte man eine 2+2-sitzige Version des Škoda 420 „Popular“ erwerben, unter deren Haube das Einliter-Vierzylinder-Herz des tschechischen Volkswagens werkelt. Bemerkenswert: Bis 1940 war bei allen „Popular“ das Getriebe aus Gründen der Gewichtsverteilung in Transaxle-Bauweise vor der Hinterachse platziert. In den Nachkriegsjahren ging es mit dem offenen Tudor weiter, ein hinreißend schönes Cabrio auf Basis des

Typ 1200 kam dagegen über das Prototypenstadium nicht hinaus. Und dann kam der Felicia! Kaum präsentiert, wurde er zum Verkaufsschlager – und für die sozialistische Tschechoslowakei vor allem zum Devisenbringer! Sogar nach Südamerika und Neuseeland wurden die Roadster verschifft, nicht gerade zur Begeisterung der einheimischen Interessenten. Denn im Ostblock bot der Felicia eine der seltenen Gelegenheiten, ein offenes Auto zu fahren. In die DDR sind seinerzeit nur 500 Felicia Roadster geliefert worden, und sie waren mit einem Preis von 18.900 Mark alles andere als günstig. Dazu kamen noch mal 800 Mark für ein Hardtop. Insgesamt wurde der Roadster bis 1964 immerhin knapp 15.000-mal gebaut, technische Basis war die Mittelklasse-Limousine



Weil's gefällt: Mit nicht originalem Rautenmuster präsentiert sich heute der Innenraum des Felicia Super (wie beim Porsche sitzt der Zündschlüssel links). Gut zu sehen: die Heizung unter dem Armaturenbrett



Škoda 440/445 beziehungsweise Octavia: Unter deren Ganzstahlkarosse versteckte sich ein Zentralrohrrahmen, vorn saß der Vierzylinder-Viertakter, per Vierganggetriebe wurde die Antriebskraft auf die Hinterachse übertragen, die als altväterliche Pendelachse an einer Querblattfeder daherkam. Zeitgemäßer war hingegen die Aufhängung der Vorderräder: Querlenker oben und unten, zunächst Querblattfeder,

nach 1959 Schraubenfedern und stets hydraulische Teleskopstoßdämpfer. In der offenen Version – die bis 1959 noch auf den nüchternen Namen Škoda 450 hörte – leistete die Maschine 50 PS und beschleunigte das 930 Kilogramm schwere Auto auf knapp 130 km/h.

In Sachsen-Anhalt hatte Gerald Hilliger inzwischen das Schweißgerät kurzfristig zur Seite gelegt und sich das Fahrgestell vorgenom-

men: Wie gesagt, auch der offene Škoda hat wie seine Brüder das stabile Zentralrohr. „Wir haben alles zerlegt und gereinigt, nur Motor, Getriebe und Differential blieben zusammen. Der Felicia lief einwandfrei, was sollten wir da noch verbessern.“ Mit neuen Bremsen und rundum erneuerten Verschleißteilen stand schließlich ein neuwertiges Rückgrat in der Werkstatt. Probleme? Dank seiner Felicia-Baustellen



Soll und ist: Der originale, nur selten bewegte Felicia des Schwiegersohns diente als Vorbild



Der Zentralrohrrahmen geht auf den guten alten Škoda „Populär“ aus Vorkriegstagen zurück



Während die Technik relativ sorgenfrei war, hatte das Blech des schicken Roadsters arg gelitten



Wenn man erst mal anfängt, ein Auto mit der Drahtbürste zu bearbeiten, nimmt die Arbeit...



...garantiert so schnell kein Ende – schon so manche Vollrestaurierung begann ganz unschuldig



So langsam war schließlich das Licht am Ende des Tunnels – wie hier im Cockpit – zu sehen



kannte sich Gerald Hilliger in der Technik bestens aus, und im Laufe der Jahre hatte sich auch das eine oder andere Ersatzteil eingefunden. Allerdings hatte sich der Felicia in seinen acht Produktionsjahren durchaus weiterentwickelt. Sie können die Unterschiede auf den Fotos erkennen: Die Heckflösschen des roten Autos beispielsweise fehlen dem türkisen 1959er Modell, dafür hat der im Originalzustand erhaltene Roadster den kuppelförmigen Instrumententräger im Hammer-schlag-Design.



Winzige Unterschiede gibt es in der Form der Kühlermaske, viel gravierender sind fünf Buchstaben im Schriftzug: „Super“ weist uns auf die 1221-ccm-Maschine im restaurierten roten Auto hin. Hilligers türkiser Wagen hat noch die ursprünglichen 1089 ccm: „Mein Felicia muss einer der letzten Wagen gewesen sein, die von Haus aus mit Zweivergasanlage in die DDR gelangten, später wurden wegen der schlechten Benzinqualität die Verdichtung der Motoren reduziert und nur ein Vergaser montiert. Für Schwiegervaters Auto hatte ich aber noch eine Doppelvergasanlage im Regal – das Benzin ist heute viel besser als vor 40 Jahren in der DDR“, berichtet der Schwiegersohn.

Apropos Ersatzteile: „In Tschechien gibt es eigentlich alles, und auch in Deutschland ist die Teileversorgung durch spezialisierte Händler inzwischen sehr ordentlich“, erzählt uns der Anhaltiner, und sein Schwiegervater fügt hinzu: „Für den blauen Roadster hattest Du doch

damals auch alle Teile bekommen.“ Richtig, auch der original erhaltene Škoda wurde inzwischen technisch komplett überholt. „Durch jahrelanges Stehen waren die Wasserführungen im Motor komplett zugesetzt, deshalb musste ich die Maschine zerlegen, habe damals auch den Kühler erneuert und mir natürlich die Verschleißteile vorgenommen.“ Seitdem läuft das Auto störungsfrei, inzwischen stehen 16.000 Ki-

lometer mehr auf der Uhr. „So lange wie irgend möglich soll der Wagen so bleiben, wie er jetzt ist“, meint Überzeugungstäter Hilliger, und wir können ihm hier nur beipflichten: Die Innenausstattung mit ihren farblich perfekt abgestimmten Kunstlederbezügen trägt Jahreswagencharakter, um Alterungsspuren am Chrom zu entdecken, muss man schon ganz genau hinschauen, aber zarte Patina überzieht den Lack, hier und da beginnt Kantenrost. „Die größten Sorgen macht mir das Verdeck. Die Plexiglas-scheibe ist noch original, aber der Stoff wird einfach brüchig, da kann man nichts machen“,



Die Zweivergasanlage (im türkisen Wagen serienmäßig) wurde im Super nachgerüstet – späte Felicia-Modelle waren wegen des schlechten Sprits nur mit einer Gemischfabrik in die DDR ausgeliefert worden



Der im exzellenten Originalzustand erhaltene 1959er Roadster verfügt noch über das Armaturenbrett im Hammerschlag-Design



Beim roten Felicia Super ist auch das Verdeck inzwischen wieder tafrisch



Die Adresse

Gerald Hilliger
Alt-Diesdorf 34
39110 Magdeburg

bedauert der Schwiegersohn.

Um Lack und Verdeck dagegen musste sich sein Schwiegervater noch keine Gedanken machen, zunächst standen größere Blecharbeiten auf dem Programm. „Ein Blender war das Auto nicht, aber je mehr wir in die Substanz eintauchten, desto mehr Probleme kamen zum Vorschein“, erzählt der 45-Jährige. „Die Schweller haben wir fast vollständig erneuert, auch an den Ecken der Türen musste ich selbst angefertigte Reparaturbleche einschweißen.“ Die größte Herausforderung aber lauerte im Heck: Die Sicke zwischen Kofferraumboden und Heckblech war im Rahmen einer Nachlackierung abhanden gekommen, außerdem muss die Heckklappe von einem anderen Auto stammen – hier passte gar nichts. Gerald Hilliger blieb nichts anderes übrig, als die Haube am Rand aufzubördeln und praktisch nach Maß neu anzupassen. Abschließend verliefen mindestens acht Kilo Karosseriezinns auf den schönen Rundungen unseres Škoda. „Mag sein, dass mancher die Sache mit dem Zinn für alt-

modisch hält, und auch wir konnten natürlich nicht ganz auf Spachtel verzichten, aber durch das Verzinnen ist die Spachtelschicht viel dünner“, meint der Karosseriebaumeister – der Lackprofi jedenfalls hatte an den Vorbereitungen nichts auszusetzen und kleidete die schöne Tschechin in das originale Rot. Nicht ganz originalgetreu dagegen wurde die Innenausstattung erneuert. „Schwiegersvater ließ sich partout nicht von dem Rautenmuster abbringen, das mir zwar auch gefällt, das aber eben nicht original ist.“ Viel eher konnte Gerald Hilliger dagegen verschmerzen, dass der Polsterer vorschlug, die Notsitz-Fläche ein wenig mit Schaumstoff zu polstern, denn die im Original nur mit Kunstleder bespannte Holzplatte kann man heute wirklich keinem mehr zum Sitzen anbieten. Der Fachmann aus Ochtersleben schneiderte auch das neue Verdeck, dessen großes Rückfenster, verglichen mit heutigen Stoffdach-Autos, ungewohnt großzügig wirkt – es war tatsächlich so groß!

Im September 2006 trafen sich beide Škoda-

Roadster zu den ersten gemeinsamen Ausfahrten, ohne Startschwierigkeiten, das war klar, vor allem aber zeigten sie den faszinierenden Kontrast zwischen einem perfekt restaurierten Fahrzeug und einem in Würde gealterten Wagen. Um die 100 Kilometer pro Stunde, das ist die Geschwindigkeit, bei der sich die beiden Vierzylinder am wohlsten zu fühlen scheinen. Schnell genug, um auch mal eine längere Strecke in Angriff zu nehmen: „Im nächsten Jahr wollen wir mit dem Auto nach Österreich fahren.“, erzählt Wolfgang Hille. Da bleibt uns nur ein Wunsch: Gute Fahrt und – vor allem – Roadster-Wetter!

Text: Paul Keienburg
Fotos: Siegfried Traub