

Heck wagen?



Škoda 100 und 110: Verlockend günstig erscheint der Einstieg in die Welt des tschechischen Hecktrieblers. Ein Trugschluss, behaupten Kenner...

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs gaben sich Vertreter westlicher Autohersteller im Škoda-Stammwerk in Mladá Boleslav die Klinke in die Hand. Ministerpräsident Václav Havel wollte den Staatskonzern privatisieren und suchte dazu einen finanzstarken Partner.

Den Interessenten wiederum bot sich die einmalige Chance, sich ein Kompetenzzentrum der Fahrzeugherstellung mit 100-jähriger Tradition zu sichern, das 1895 als Laurin & Klement erstmals in Erscheinung getreten, 1925 im Maschinenbaukonzern Škoda aufgegangen und weder vom Zweiten Weltkrieg noch 50 Jahren Planwirtschaft geschleift worden war. Im Gegenteil: Dank moderner Produktionsverfahren und zeitgemäßer

Technik glänzte Škoda in sozialistischen Zeiten mit einer beachtlichen Exportquote in westliche Länder wie Großbritannien, BeNeLux und nach Skandinavien. Selbst am anderen Ende der Welt, in Australien und Neuseeland, fanden sich Käufer für den heckgetriebenen Škoda 1000 MB und seinen Nachfolger.

Ein Grund für den Erfolg war zweifellos der Preis, denn als besagter Nachfolger, die Baureihe 100/110, Ende 1969 auf den Markt kam, war die Zeit über das Konzept des Massenautos mit Heckantrieb schon ein wenig hinweggegangen: Nach dem überraschenden Erfolg des Mini hatten im Laufe der sechziger Jahre viele

Im August 1969 nach den Werksferien begann die Produktion des Skoda 100 und 110



1 Komplexer Rostherd: Drei Blechlagen stoßen an der C-Säule aufeinander



5 HBZ an der Spritzwand: Ausgetretene Bremsflüssigkeit nagt an Lack und Blech



9 Heizungskühler unter der Rückbank: Lochfraß nach Wasseraustritten



10 Auch im Osten nichts Neues: faulende Türböden und -falze



2 Die Instandsetzung eines morschen Windleitblechs ist ein Fall für den Profi



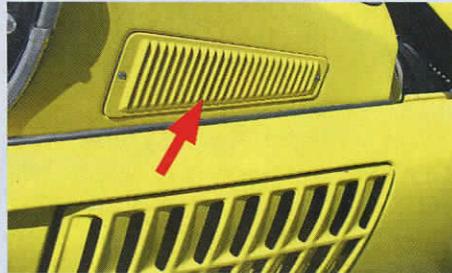
3 Die Kotflügel (Auflagen rosten!) sind rundum geschraubt statt verschweißt



4 Feuchtigkeit im Kofferraum frisst an Frontmaske (rar) und Bodenblech



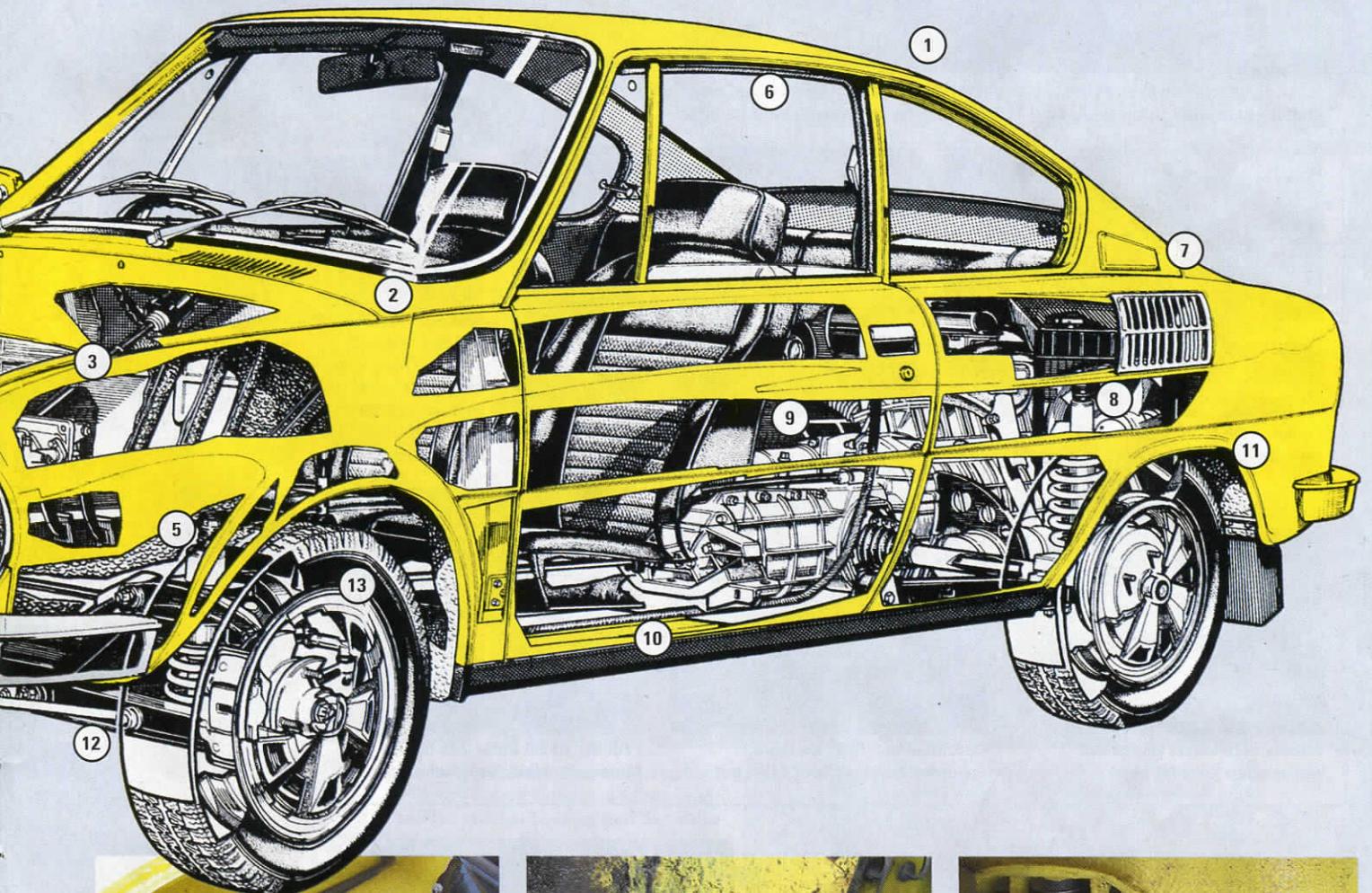
6 Lassen sich hier Knoten ertasten, pilzen die Schweißpunkte der Dachhaut gerade auf



7 Offenes Geheimnis: Wie sieht das Blech hinter dem Lüftungsgitter aus?



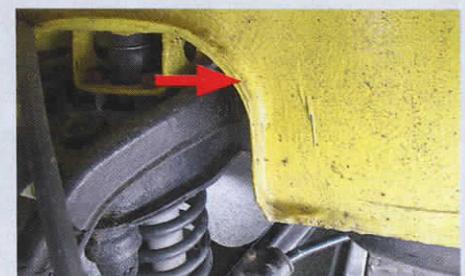
8 Bei vorgeklappten Rücksitzen können die Innenradhäuser inspiziert werden



11 Heckausleger: Ist das wichtige Kastenprofil von Korrosion angegriffen?

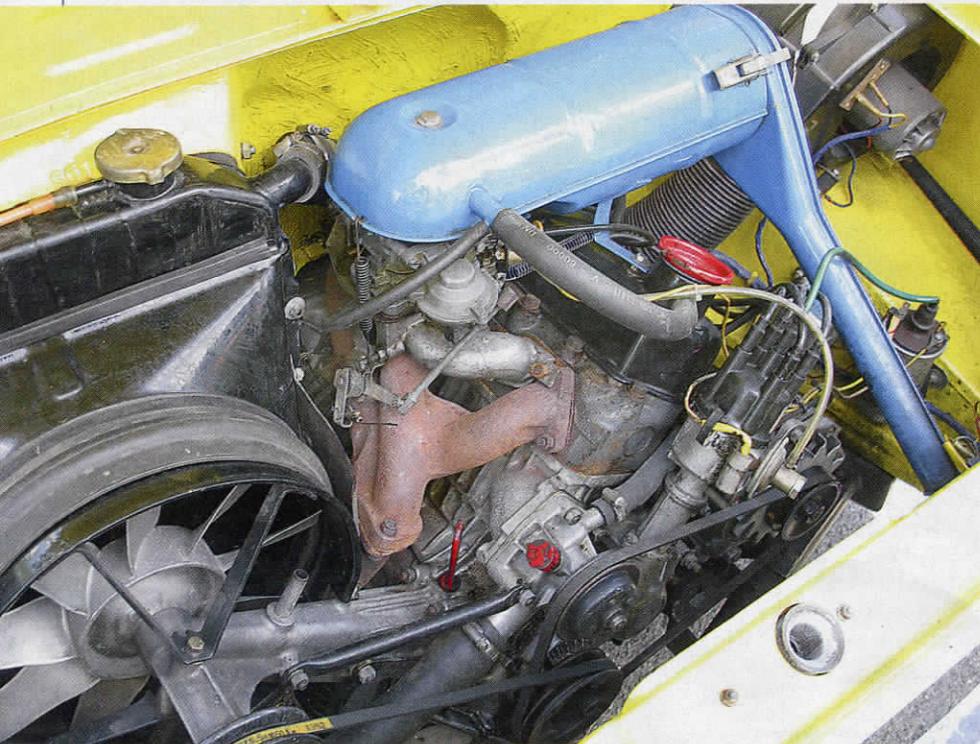


12 Vordere Querlenkeraufnahmen: Sie rosten und reißen, ebenso angrenzendes Blech



13 Tatort vordere Radhäuser: Zeigen sich Risse zwischen Stehwand und Bodenblech?

Motor und Antrieb



Echte Schwachstellen weist der ohv-Alumotor mit Grauguss-Zylinderkopf nicht auf, trotz nur dreifach gelagerter Kurbelwelle sind 150.000 und mehr Kilometer kein Problem



Verkalkung des Wasser- und Lecks des darunter liegenden Ölkühlers sind häufig



Ausgeschlagene Drosselklappenwellen sind dem Jikov-Vergaser fremd, gelockerte (unten)...



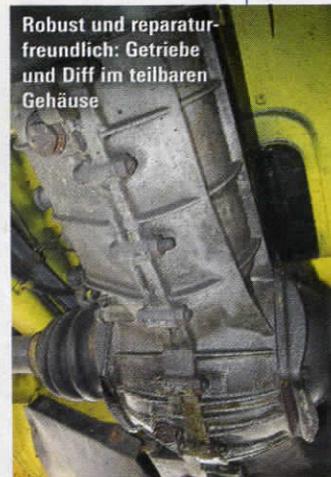
Ermüden die Motorlager, senkt sich das gesamte Triebwerk ab, was sich am...



...Schlauch der Kühlerzarge zeigt. Der reißt irgendwann und gerät in den Ventilator



...Benzinstutzen kommen hingegen häufig vor – und sind im wahren Wortsinn brandgefährlich!



Robust und reparaturfreundlich: Getriebe und Diff im teilbaren Gehäuse



Verteiler: Ein kurzer Check des Wellenspiels schadet nicht



Benzinpumpe: Ihrer Membran bekommt heutiger Sprit nicht gut



Fällt die Nadel unter 2,5, ist der Motorverschleiß fortgeschritten

europäischen Massenhersteller (außer VW) von Heck- auf den kompakten Frontantrieb umgestellt. Mit dem Ergebnis, dass der Škoda 100/110 und sein technisch eng verwandter Nachfolger 105S/120LS heute aus der Masse herausstechen.

Doch was ist der Preis der Individualität? Immerhin galten die Škoda (gesprochen „Schkoda“) in der DDR als „BMSR“, was dem Kürzel der volkseigenen *Betriebsmess-, Steuerungs- und Regelungstechnik* ent-

sprach, aber in dem Fall „böhmisch-mährischer Schnell-Roster“ meinte. Wir fragten Rainhard Bauer (siehe Kasten Seite 43), mehrfacher Škoda-Restaurierer und im *Škoda 110 R Coupé Club* aktiv.

Karosserie

„Mein erster Blick fällt auf die oberen Enden der C-Säulen“, erklärt der sympathische Sachse. „Dort stoßen drei Bleche aufeinander. Zeigen sich hier Blasen, lohnt sich

die Restaurierung eigentlich nicht mehr“, stellt er klar. Als nächstes sei die Dachunterkante in der Türöffnung abzutasten: „Spürt man hier deutliche Beulen unter der Kunstlederbespannung, sind die Schweißpunkte der Dachhaut aufgerostet – Rückzug!“

Nun öffnet der Lackierermeister die vordere Haube und verweist auf den Stoß zwischen Boden- und Frontblech: „Hier gammelt es, wenn langfristig Wasser in den Kofferraum eintritt. Außerdem ist das Blech



Classic-Data-Marktwert

| Typ | Baujahr | Note 1 | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 | Neupreis |
|--------|---------------|---------|---------|---------|---------|--------|----------|
| S100/L | 1969 bis 1977 | 6.500 € | 4.400 € | 2.700 € | 900 € | 200 € | 4.900 DM |
| S110/L | 69 bis 76 | 6.500 € | 4.400 € | 2.700 € | 900 € | 200 € | 5.520 DM |
| S110LS | 71 bis 76 | 6.500 € | 4.400 € | 2.700 € | 900 € | 200 € | 6.130 DM |
| S110R | 70 bis 80 | 7.000 € | 4.600 € | 3.000 € | 1.100 € | 300 € | 7.180 DM |

rund um das Tankrohr sowie unterhalb des Hauptbremszylinders gefährdet, wenn der Bremsflüssigkeit verliert.“

Nun können auch gleich die Auflagen der geschraubten vorderen Kotflügel sowie das Frontblech inspiziert werden: „Sind die Lampeptöpfe vergammelt, zeigt sich das an Feuchtigkeit in den innenliegenden Scheinwerfern“, so Bauer.

Die Türen reißen gern am Übergang zum Scheibenrahmen, dazu kommen oft verfaulte untere Türfalze und -böden. Bei den hinteren – ebenfalls geschraubten – Kotflügeln rät der Škoda-Kenner, das kleine Lüftungsgitter am Fuß der C-Säule abzuschrauben: „Dann kann man sich ein Bild der dahinter liegenden Bleche machen.“ Wie die von innen aussehen, offenbart sich Interessenten, wenn sie die Rückbanklehnen herausnehmen und die seitlichen Stehbleche abklappen. „Bei der Gelegenheit sollte auch das rechte hintere Sitzkissen angehoben werden. Darunter sitzt der Heizungskühler, der gern mal Wasser verliert, was dem Bodenblech nicht gut bekommt.“

Nun öffnet Rainhard Bauer die Motorhaube, rät kurz zum Check aller Haubenfalze und deutet dann auf wichtige Blechprofile seitlich im Motorraum: „Die sind oft marode,

dabei hängt an ihnen die Hauptlast der Antriebseinheit.“ Immerhin sei die Instandsetzung nicht sonderlich schwierig, beruhigt er.

Am Unterboden gibt sich der Tscheche recht solide. Neben dem obligatorischen Schweller-Check rät der Kenner lediglich dazu, vorn die Aufnahmen der unteren Querlenker sowie angrenzendes Blech in Augenschein zu nehmen sowie in den Vorderradhäusern den Stoß zwischen Bodenblech und Stehwänden: „Schon mehrfach habe ich Autos gesehen, die in dem Bereich Risse zeigten.“

Dass beim Škoda fast die gesamte Außenhaut an ein kaum verschachteltes Grundgerüst geschraubt wird, klingt aus Restaurierersicht verlockend. „Ist es auch“, bestätigt Rainhard Bauer, „das Problem ist nur: Speziell für das Coupé gibt es kaum noch Blech-Ersatzteile. Wer sich solch ein Auto zulegt, sollte also darauf gefasst sein, dass er alle maroden Teile instandsetzen muss. Ein Škoda ist kein Mercedes-Benz oder MG...“

Technik

Deutlich unbeschwerter geht es in Sachen Technik zu. Der Antrieb des Škoda 100 stammt weitgehend unverändert vom Vorgänger 1000 MB ab, der bei seiner Präsen-

Clubs

Škoda Oldtimer IG Deutschland mit Vorkriegsregister

Rudi Maas, Hauptstr. 91
61267 Neu-Anspach
Tel.: 06081/7275, Fax: /944594
E-Mail: sr.maas@t-online.de
www.skoda-oldtimerclub.de

Škoda 110 R Coupé Club

Sylvia Bauer, Am Forstteich 176
D-08289 Schneeberg
Tel.: 0152/08621742
E-Mail: sylvia-liane.bauer@web.de
www.s110r-coupe.de

SVCA Škoda Veteranen Club Austria

Mag. Johannes Graf, Kasten 149
A-3072 Kasten
E-Mail: office@skoda-oldtimer.at
www.skoda-oldtimer.at

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 0 6131-99 2164 gern weiter.

tation Mitte der Sechziger auf der Höhe der Zeit war und Details aufwies wie das im Druckgussverfahren hergestellte Motorgehäuse mit nassen Laufbuchsen, die das Ausschleifen des Blocks bei verschlissenen Zylinderbohrungen obsolet machten.

Das Aggregat sitzt schrauberfreundlich auf einer Motortraverse. So lässt sich der gesamte Antrieb nach Lösen weniger

Ersatzteilpreise

Škoda 100 L

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Achsschenkel komplett links/rechts | 192 € |
| Vorderachs-Armlager | 70 € |
| Scheinwerfereinsatz (Bilux) | 25 € |
| Unterbrecherkontakt | 11 € |
| Verteilerkappe/-finger | ab 15/ab 8 € |
| Regler Drehstrom-Lichtmaschine | 43 € |
| Frontemblem | 32 € |
| Front-Zierleisten | 23 € |

Ersatzteildienst J. Rath (www.skodateile-berlin.de),
Tel.: 030/6489669

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Satz Laufbuchsen u. Kolben | 148 € |
| Nockenwelle | 115 € |
| Rep.-Schweller (orig. Coupé; NOS) | 130 € |
| Frontkotflügel (neu) | 65 € |
| hinterer Kotflügel (Coupé; NOS) | ca. 215 € |
| Endschalldämpfer (Coupé) | 77 € |
| Ölkühler (Coupé) | 83 € |

Frank Heinze, Skopart (www.skopart.de),
Tel.: 030/50590737

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenteil

Fahrwerk und Bremsen



Ausgeschlagene Querlenkerbuchsen sind ebenso ein Thema wie verschlissene...



...Traggelenke, insgesamt ist die Vorderradaufhängung jedoch robust

Bei den Modellen 100/110 ist ein Zweikreis-Bremssystem mit Trommeln hinten...

...und vorderen Scheiben verbaut, die nach einer Dunlop-Lizenz von Skoda gefertigt wurden



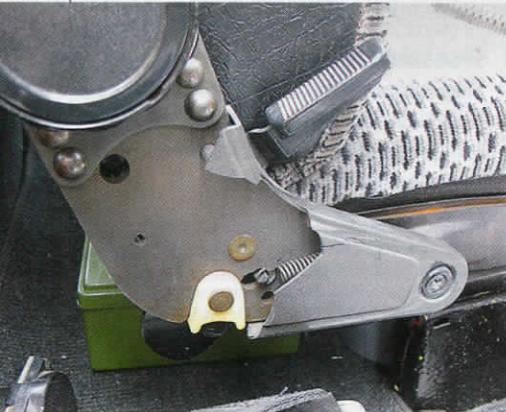
Interieur und Zierat



Türverkleidung gibt es nur gebraucht, hinter ihnen sitzt ein komplexer Kurbelmechanismus



Coupé spezial: Hutablage und Sitze sind oft sonnengebleicht

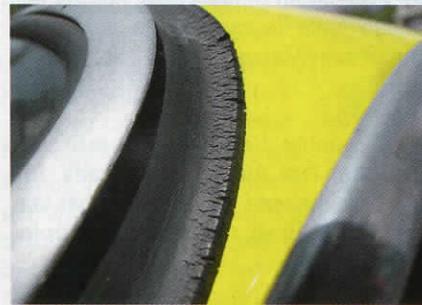


Gute Original-Schriftzüge und -embleme sind ebenso rar und kaum zu bekommen wie...

...die oft zerbröselten Kunststoff-Verkleidungen der Sitzbesläge



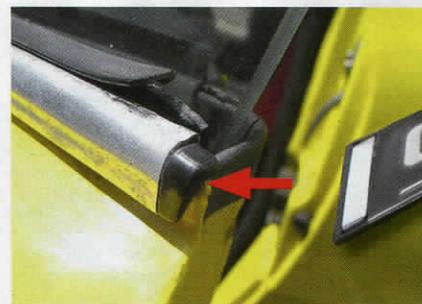
Bei den Chromstoßstangen bleibt nur die Aufarbeitung gebrauchter Exemplare...



...während es Tür- und Fensterdichtungen problemlos als Meterware gibt



Mit ausbleichenden Rückleuchten sind auch viele West-Autos jener Jahre geschlagen



Kleinigkeiten wie diese Stopfen fehlen an nahezu allen angebotenen Autos

Schrauben absenken. „Hier liegt aber auch ein großes Problem“, warnt Rainhard Bauer: „Die Traverse ist mit Silentblöcken an der Karosserie verschraubt. Sind diese Blöcke ausgeschlagen oder von Ölnebel aus dem häufig defekten Ölkühler zersetzt, senkt sich der Antrieb so stark, dass irgendwann der Dichtgummi zwischen Ventilatorrahmen und Kühlerzarge in den Propeller gerät“ – mit finalen Folgen für Ventilator und Kühlernetz.

Ansonsten sind dem Sachsen keine wirklichen Schwachstellen bekannt. Entsprechende Wartung vorausgesetzt, halten die Triebwerke nach seiner Erfahrung rund 150.000 Kilometer. „Fortgeschrittener Verschleiß lässt sich beim Coupé sehr gut am Öldruckmanometer ablesen: Wenn der Zeiger bei heißem Motor im Standgas unter 2,5 fällt, ist bald eine Überholung fällig.“ Die stellt dank der überwiegend guten Ersatz-

Technische Daten

SKODA 100/100 L/110 L/110 LS/110 R

| MOTOR | |
|----------------------|---|
| Bauart | Wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor aus Leichtmetall; im Kopf hängende Ventile, von untenliegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle; Jikov-Vergaser |
| Bohrung x Hub | 100: 68 x 68 mm; 110: 72 x 68 mm |
| Hubraum | 100: 988 ccm; 110: 1107 ccm |
| Leistung | 100: 48 PS bei 4750 U/min; 110 L: 53 PS bei 5000 U/min; 110 LS/R: 62 PS bei 5250 U/min |
| Drehmoment | 100: 73,7 Nm bei 3000 U/min; 110 L: 84 Nm bei 3200 U/min; 110 LS/R: 86 Nm bei 3500 U/min |
| Antrieb | hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; mit dem Motor verblocktes, voll synchronisiertes Vierganggetriebe; Hinterradantrieb |
| KAROSSERIE | |
| Aufbau | selbsttragende Ganzstahl-Karosserie |
| Maße (LxBxH) | 4155 x 1620 x 1380 (110 R: 1340) mm |
| Leergewicht | 805 bis 880 kg |
| FAHRWERK | |
| Vorderachse | Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern |
| Hinterachse | Schwingachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern |
| Bremsen | hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen (Lizenz Dunlop) vorn und Trommeln hinten |
| DATEN & MESSWERTE | |
| Verbrauch Ø | 100/110: 7 bis 9 l Super/100 km; 110 LS/R: 8 bis 11 l Super/100 km |
| Spitze | 100: 125 km/h; 110: 128 km/h; 110 LS/R: 140 km/h |
| Bauzeit | 100: 1969 bis 1977; 110 L: 1969 bis 1976; 110 LS/R: 1970 bis 1980 |
| Stückzahl | 100: 602.020; 100 L: 217.767; 110 L: 219.864; 110 LS: 40.057; 110 R: 56.902 |

teilversorgung keine allzu große Hürde dar.

Im Auge behalten sollte man laut Bauer vor allem den Benzinschlauchstutzen des Jikov-Vergasers. „Der löst sich gern aus seinem Sitz im Gehäuse – brandgefährlich!“ Außerdem komme die Membran der mechanischen Benzinpumpe mit dem heutigen Sprit nicht klar und löse sich oft schon nach kurzer Zeit auf.

Auch über das Vierganggetriebe mit integriertem Differential weiß der Škoda-Fan nichts Negatives zu berichten, „dass die Manschetten der Antriebswellen intakt sein müssen, versteht sich ja von selbst.“ Er selbst hat sein Coupé mit einer Fünfgang-Schaltbox des Nachfolgers ausgerüstet, was der Alltagstauglichkeit zugute kommt, aber nicht ohne geringe Änderungen am Getriebetunnel möglich war.

Wie bei anderen Autos auch, kann das Fahrwerk mit verschlissenen Tragellenen und ausgeschlagenen Silentbuchsen auf-

warten. Zu merken ist das vorn oft nur bei aufgebocktem Fahrzeug, weil die gefühllose und nicht allzu haltbare Schneckenlenkung kaum Informationen ans Lenkrad durchlässt.

Interieur/Zierteile

Speziell für das Coupé gilt: Was im Innenraum fehlt oder irreparabel zerstört ist, lässt sich nur mit Kreativität, langwierigem Suchen – oder gar nicht beheben. Bauer: „Beispielsweise sind bei fast allen Zweitürern die Kunststoffabdeckungen der Sitzscharniere nur noch in Fragmenten vorhanden, weil man daran beim Ein- und Aussteigen oft hängen blieb. Außerdem sind beim Coupé meistens die Hutablagen gerissen und die Rücklehnen-Oberkanten geplatzt, weil sie unter der flachen Heckscheibe zuviel Sonne abbekommen haben.“ Dass kaum noch ein Auto nach sozialistischem Dauereinsatz mit den originalen Sitzbezügen ausgestattet ist, verwundert nicht.

Von diesen Punkten abgesehen, zeigt sich der tschechische Volkswagen durchaus solide, seien es das Kunststoff-Armaturenbrett oder die – hoffentlich nicht von Auto-HiFi-Fans perforierten – Türverkleidungen, die den Blick auf den komplexen Fensterheber-Mechanismus verwehren. „Neben den Kurbelscheiben sollte man auch die Heizung bei heißem Motor ausprobieren“, rät Bauer. „Beschlagen nach dem Einschalten die Scheiben, ist der Wärmetauscher undicht“

– mit den bereits erwähnten, möglichen Konsequenzen für das Bodenblech.

In Mladá Boleslav hielt man sich mit Verzierungen zurück, nur wenige Leisten und Embleme finden sich am Karosseriekörper. Das ist ein Glück, denn selbst die wenigen Teile sind heute kaum mehr zu bekommen. Wie die zweiteiligen Stoßstangen vorn und hinten: „Man bekommt zwar relativ leicht gebrauchten Ersatz, der Weg zum Verchromer bleibt einem aber nicht erspart“, weiß der Sachse aus eigener Erfahrung. „Oder die aufwendig gemachten Schriftzüge mit den leicht erhabenen Buchstaben: Es gibt Reproduktionen am Markt, die aber komplett flach sind. Schließlich habe ich aufgearbeitete Originale mit frischem Kunstharz überzogen. Da war aber auch nur eins von zehn Stück wirklich gut, die anderen hatten Lufteinschlüsse.“ Weniger kritisch beurteilt er die Scheibenkeder aus Leichtmetall. Sie lassen sich mit etwas Geschick aus- und in neue Dichtungen wieder einbauen, die es als Meterware immer noch gibt.

Fazit

Wir gestehen: Es waren die oft nur dreistelligen Preise, die in Kleinanzeigen für augenscheinlich gut dastehende Škoda der Baureihe 100/110 aufgerufen werden und uns fast zu einem Einkaufsbummel in Tschechien verführt hätten. „Ich kenne einige, denen es genauso ging“, antwortet Rainhard

Der Experte

Škoda-Automobile gehörten zu jenen Trauben, die für viele Werktätige der Deutschen Demokratischen Republik zu hoch hingen. Als die Wirren der Nach-Wende-



Zeit überstanden waren, erinnerte sich der Lackierermeister Rainhard Bauer aus dem sächsischen Schneeberg seiner Liebe zu den tschechischen Hecktrieblern. Inzwischen hat er zwei Coupés restauriert und ist mit seiner Frau seit Jahren im Škoda 110 R Coupé Club aktiv (siehe Adresskasten).

Bauer, „aber jeder von denen ist mit einem Blender heimgekommen, der am Ende richtig viel Geld gekostet hat.“

Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben, sagte Michail Gorbatschow 1989. Was die Heckmotor-Škoda angeht, ist es diesmal der Westen, der zu spät kommt.

Text: Dirk Ramackers

Fotos: dr/Archiv

d.ramackers@oldtimer-markt.de