

CLASSIC DRIVER



Wild Wild East: Sachsen Classic 2012 im Skoda Tudor

27. August 2012 | Classic Driver

Sachsen, laut eigenem Claim „Land von Welt“, begrüßte zum zehnten Mal eine Heerschar klassischer Automobile zur dreitägigen Tour Sachsen Classic. Von Zwickau über Leipzig nach Dresden hatten die Teilnehmer mehr als 600 Kilometer zu bewältigen.

Nach einem verregneten Start wurde die Sachsen Classic an den Folgetagen des 17. und 18. August 2012 zur reinen Tour du Soleil.

Ich werde dich vermissen, Tudor. Definitiv. Sicher, unser Kennenlernen stand unter keinem guten Stern. Der Platz der Völkerfreundschaft in Zwickau stand halbwegs unter Wasser, Regenschirme allerorten, dein Cabriovertdeck blieb geschlossen. Und Enge nach oben erzeugt leider auch Enge im Gemüt, weil jede noch so schöne Stadt sich im Regen gebiert wie ein hässliches Entlein. Mit einem laut hörbaren Klack rastete der Schalter deines Scheibenwischers ein, der gerade mal so groß ist wie vier hintereinander gelegte Kaugummistreifen. Und auch so dick. Klare Sicht ist anders.

Auch als Pilot ist die Sicht anders, wenn der fahrbare Untersatz ein 48er ist. Ein 1948er. Kein iPhone passt irgendwo hin, es gibt keine Klimaanlage, kein Navi, aber einen Navigator mit einem dicken Roadbook. Kein Radio. Noch nicht einmal Servolenkung oder gar Synchronisation für das Getriebe. Also gut, beginnen wir das Procedere, das für einen Klassiker der Gruppe 3 – auch „Post-War“ genannt – üblich ist. Das Zündschloss des Nachkrieglers liegt, wie bei Porsche auch, links vom Lenkrad. Aber weder eine Start-Stopp-Taste noch eine Zündeinstellung krönen den Abschluss. Ein Choke ist zu betätigen, dann wird über dem Gaspedal ein Hebel getreten, der den Anlasser in Schwung bringt. Und Tudor, der sich in die Farbe von Eierlikör gewandelt hat, schüttelt sich zum Leben. Gib ihm Zeit, sagt das Hirn, aber der vermasselte Usus des Vielfahrers will gleich den ersten Gang einlegen oder auf D stellen und losbrausen. Weit gefehlt. Fast 180 Klassiker ringen auf verschiedene Art und Weise mit dem Zustand, den vor 30 Jahren ein jedes Kind kannte: warmlaufen.



Einige Zeit später rollt der Skoda Tudor auf die Bühne, wird den wetterfesten Zuschauern, die mit Schirm, Charme oder einer Plastikhaube angerückt sind, in kargen Worten vorgestellt. Sein Pech. Vor ihm fährt ein Zeitgenosse aus dem Hause Skoda, der noch spektakulärer wirkt: der Skoda Popular Monte Carlo. Das ficht ihn aber nicht an, denn noch hat er beileibe nicht alle Trümpfe ausgespielt. Das Cabrio-Verdeck ist noch geschlossen. Na denn. An der Lenkradschaltung den ersten Gang vorne links suchen, ertasten und mit ein wenig Gas einrasten. Ein Singsang aus feinem Greifen von Zahnrad in Zahnrad begleitet den Start, das noch ungeschärfte Gehör muss sich erst an die mögliche Drehzahl herantasten, bei der die zweite Stufe eingelegt werden muss. Danach greift die Hand zu einer schweren mechanischen Kurbel und befördert einen fingerdicken Rahmen nach unten. Und schon steht die nächste Herausforderung an: Blinker setzen. In diesem Falle ist das wörtlich zu verstehen. Ein satt rastender Schalter auf der Armaturentafel lässt ein orangefarbenes Etwas aus der Karosserie schnellen, ebenfalls hörbar. In Houston, Texas oder Cape Canaveral würde es jetzt wohl heißen: we got lift-off. Der Tudor rollt gemächlich in den Stadtverkehr von Zwickau. Der nächste Schritt ist eine möglichst elegante Weiterbeförderung des Wahlhebels in Richtung dritter Gang. Hoch in Richtung Neutral, dann leicht und locker werden und mit einem minimalen Schwung in Richtung Pilot einrasten. Zwischengas nicht vergessen. In dieser Zeitspanne ist mancher Supersportler des 21. Jahrhunderts bereits auf 100. Der Tudor ist jetzt auf etwa 30, gefühlt aber schon höllenschnell.



Getriebe, Kardanwelle und andere mechanische Teile stimmen derweil ihr Crescendo an, Fahrtwind bläst ins Innere und die Arbeit am riesigen Bakelit-Lenkrad beginnt. Das ist aber noch nicht alles. Es ist nach wie vor regnerisch und somit sind Straßenbahnschienen, Bitumen-Flickschusterei und andere Unpässlichkeiten ein gefundenes Fressen für den negativen Sturz und die schmalen Radialreifen. ALERT! Dies ist kein ultramoderner Wagen mit was-weiß-ich-Fahrwerk und Sensoren für alle Fälle, das ist Auto analog. Bis hin zu den kräftezehrenden Aufwendungen an der servofreien Lenkung. Da es dem Tudor auch an einem Bremskraftverstärker mangelt, muss Muskel ersetzen, was heutzutage durch Elektrik oder Hydraulik erreicht wird. Es ist Vorsicht angesagt, denn auch 32 Pferde im analogen Einsatz können ein Auto mit 1.100 Kubik schnell und gefährlich machen.

Schönfels, Reichenbach, Kirchberg, Niederwürschnitz, fast schmerzt es körperlich, wenn man überlegt wie schön das alles bei etwas besserem Wetter aussehen würde. Und es gibt, mit Verlaub, ein paar Steigungen, an denen der sonst im Museum stehende Tudor sich im zweiten Gang so schwer tut, dass der erste Gang lange und unerhört hoch drehend im Einsatz bleibt. Das tut weh. Körperlich weh. Die größte Herausforderung aber ist der Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal. Wir schaffen es in 5:05 Minuten und auch die zweite und dritte Runde so gut, dass wir 26. werden. Aber dann wird diese Sonderprüfung gestrichen. Dafür, dass wir uns todesmutig mit Spitze 80 km/h und starken Eigenvibrationen über diese Rennstrecke geprügelt haben, ist die Enttäuschung entsprechend groß. Danke Tudor, das war schon eine echte Höchstleistung für einen, der längst in Vorruhestand sein könnte! Nur einer aus dem Hause Skoda brennt mit viel Wheelspin um den Kurs, der Rallye Skoda 1100MB. Ingenieurin Ticovà dazu: „Bei diesem Fahrzeug freuen wir uns ganz besonders, dass wir Jan Kopecky als Fahrer gewinnen konnten. Er ist Skoda Werksfahrer und als amtierender tschechischer Meister wieder sehr erfolgreich in der tschechischen Rallye Meisterschaft unterwegs.“



Der zweite Besuch am Platz der Völkerfreundschaft am nächsten Tag ist so sonnig, wie das Gemüt des Tudor zu sein scheint. Die Nachtruhe hat er genutzt, um seine Muskeln, die sicher etwas unter Muskelkater leiden, nachhaltig zu stretchen. Das Verdeck ist und bleibt offen, die mit reichlich Patina versehenen Ledersitze glänzen vor Lust und Laune, der erste Gang ist nur noch einmal lange im Einsatz: in Meerane. Hier gilt es, einen unendlich steilen und langen Weg in Fixzeit zu schaffen. Bis Schloß Altenburg sind Tudor, Pilot und Navigator schon auf einem beachtlichen Niveau von Zusammenarbeit angekommen. Natürlich knarzt es ab und an, wenn es für einen Oldtimer einfach zu schnell gehen muss. Aber je moderater das Tempo, desto erfreulicher die ganze Sache. Wie im Gleichklang von Mensch und Maschine. Als Sahnehäubchen zu dieser entschleunigten Fortbewegung präsentieren sich überall fröhliche Menschen: Kindergartengruppen mit Betreuerinnen, Autofans mit alten Wartburgs am Straßenrand, Gruppen mit Picknickausrüstung. Überwältigend. Sie klatschen Beifall, winken, blasen in große Tröten. Das ist gut für Gänsehaut. Selbst Tudor ist gerührt und geschüttelt von so viel geneigter Aufmerksamkeit. Erst recht freut sich Eva Ticová, Leiterin Historische Werkstatt Skoda in Mlada Boleslav: „Die Begeisterung die uns entgegen schlug, zeigt uns, dass unsere Fahrzeuge bei Zuschauern und anderen Teilnehmern gut angekommen sind. Das freut mich als Leiterin der historischen Werkstatt sehr, denn die Oldtimer sind nicht nur meine tägliche Arbeitsaufgabe, sondern auch meine Leidenschaft!“ Eine Leidenschaft, die Hunderte Zuschauer auf dem Platz zwischen Oper und Gewandhaus in Leipzig teilen.



Tag drei der Sachsen Classic war dann das Highlight an Wetter, schnürendem Fahren und Wind in den Haaren. Den Tudor freute es, denn er genoss endlich die Feinarbeit am Volant, gemischt mit den wunderschönen Routen, den begeisterten Zuschauern und einem Ausblick auf die Gläserne Manufaktur in Dresden, wo die Rallye nach 615 Kilometer zu Ende gehen sollte. Mittenmang im Tross dabei war auch Dr. Eckhard Scholz, Vorstand Technische Entwicklung Skoda, der ab 1. September 2012 Vorstandsvorsitzender und Vorstandssprecher Volkswagen Nutzfahrzeuge sein wird. Sein Fazit: „Ich bin begeistert das Skoda Felicia Cabrio gefahren. Es war unglaublich, was an den Strecken und Dörfern entlang der Strecke an Publikum applaudierte, welche Begeisterung wir entfachen konnten und die Freude der Menschen an unserem tollen Oldtimer zu erleben. Nicht umsonst spricht man davon, dass der Skoda Felicia eine Designikone ist. Die Abwechslung, neben Autos aus Gegenwart und Zukunft auch mal einen Oldtimer fahren zu können, freut mich jedes Mal wieder. Auch in meiner neuen Aufgabe habe ich mit der Historie zu tun. Da wird es allerdings kein Sportwagen Cabrio sein, sondern eher ein Bus aus dem Hause Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Historie im Volkswagen Konzern ist in allen Marken erlebbar.“

Freudige und freundliche Menschen, eine handsignierte Karte der „Königin“ Christina in Friedberg, der Stadt, die 850-Jahr-Feier zelebrierte, traumhafte Straßen und Sträßchen, zwei wundervoll sonnige

Tage. Und eine total entschleunigte Fahrt im analogen Modus, die zu Schlössern, Städten und kleinen Weilern mit Zeitnahme führte. Da bleibt am Ende die Frage: Schmerzen die Arme vom servofreien Lenken des Tudor oder liegt es eher daran, dass wir sehr viel gewinkt und gehupt haben. Wenn dann am Ende des Tages das neomodische Fahrzeug auf Knopfdruck in Bereitschaft springt, ist es wie ein Quantensprung vorwärts in eine Zeit, die nur noch wenig Zeit für Muße hat. Danke Tudor, ich habe verstanden.

Text: Jo Clahsen

Fotos: Skoda

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/wild-wild-east-sachsen-classic-2012-im-skoda-tudor>

© Classic Driver. All rights reserved.