

O C I - F A H R Z E U G P A R A D E

Wikov, Typ 40, Limousine, Baujahr 1934

Erzählungen eines Emigranten aus der Tschechoslovakei

Im Jahre 1980 rollte ich an der Zollstelle "Marktredwitz" nach Deutschland, in die westliche Welt. Die Erinnerungen an mein "Ostleben" sind sehr spärlich, doch möchte ich diese gleich zu Beginn erwähnen.

Ich bin ein Kind der Familie WIKOV, der Partner Wichterle & Kovarik aus Prostějov in Mähren. Als Typ 40 wurde ich im Jahr 1933 konstruiert und 1934 mit der Nummer 898 in die Welt gesetzt. Bis 1936 wurden insgesamt 330 Geschwister mit 40 PS-Antrieben produziert. Alle sahen etwas verschieden aus, je nach Wunsch der späteren Herrin oder des Herren, so dass es von meinem Typ nur 15 bis 20 identische Fahrzeuge gab. Insgesamt hatte ich ca. 1300 Familienangehörige in mehreren Stärkeklassen, die in knapp 10 Produktionsjahren auf die Strasse rollten. In dieser Zeit wurden einige aufsehenerregende Geschöpfe von den Wichterle & Kovariks erzeugt. 1931 bewunderte man 6 aerodynamische Limousinen am Autosalon in Prag. Es waren die ersten aerodynamischen Fahrzeuge im östlichen Europa. Man muss dabei bemerken, dass Osteuropa zu jener Zeit noch nicht kommunistisch war. Die Tschechoslovakei war ein hochentwickelter Industrie- und Agrarstaat, mit westlichem, demokratischem Staatsgefüge.

Aber nun wieder zu meiner Familie. An der gleichen Ausstellung in Prag, bewunderte man auch meinen grossen Bruder, den Typ 70. Seine Kraft holte er aus einem 8-Zylindermotor mit 70 PS. Dieser Motor bestand aus zwei zusammengebauten 35 PS-Vierzylinder-Motoren vom Typ 35. Vermutlich befindet sich einer meiner fünf stärksten Brüder ebenfalls in der Schweiz, soll aber nicht mehr seinen Originalmotor besitzen.

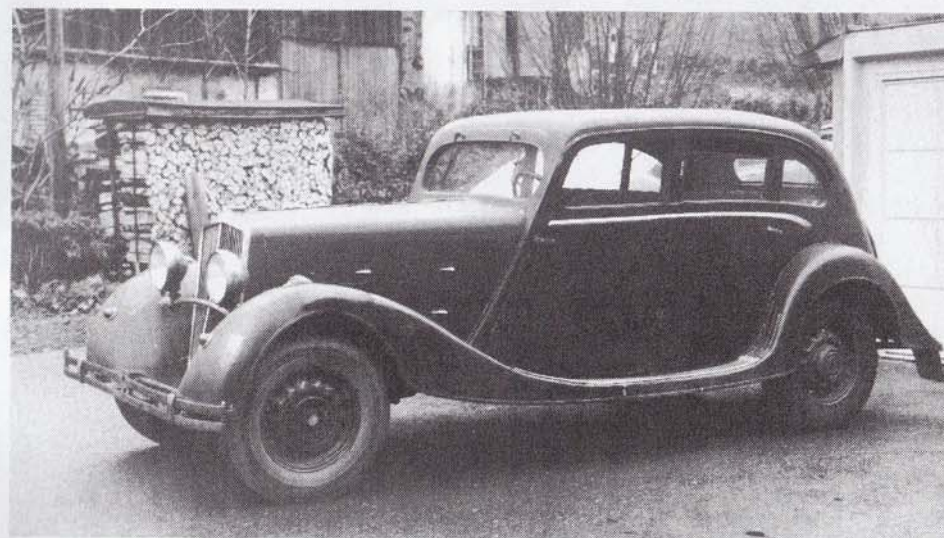
Wem ich zuerst gehört habe weiss ich nicht mehr. Vermutlich wurde ich bald in den Krieg eingezogen, wo mein edler, hochglänzender Lack, mit einer matten, grünen Farbe überstrichen wurde. Dieses Farbkleid hatte ich dann bis in die heutigen

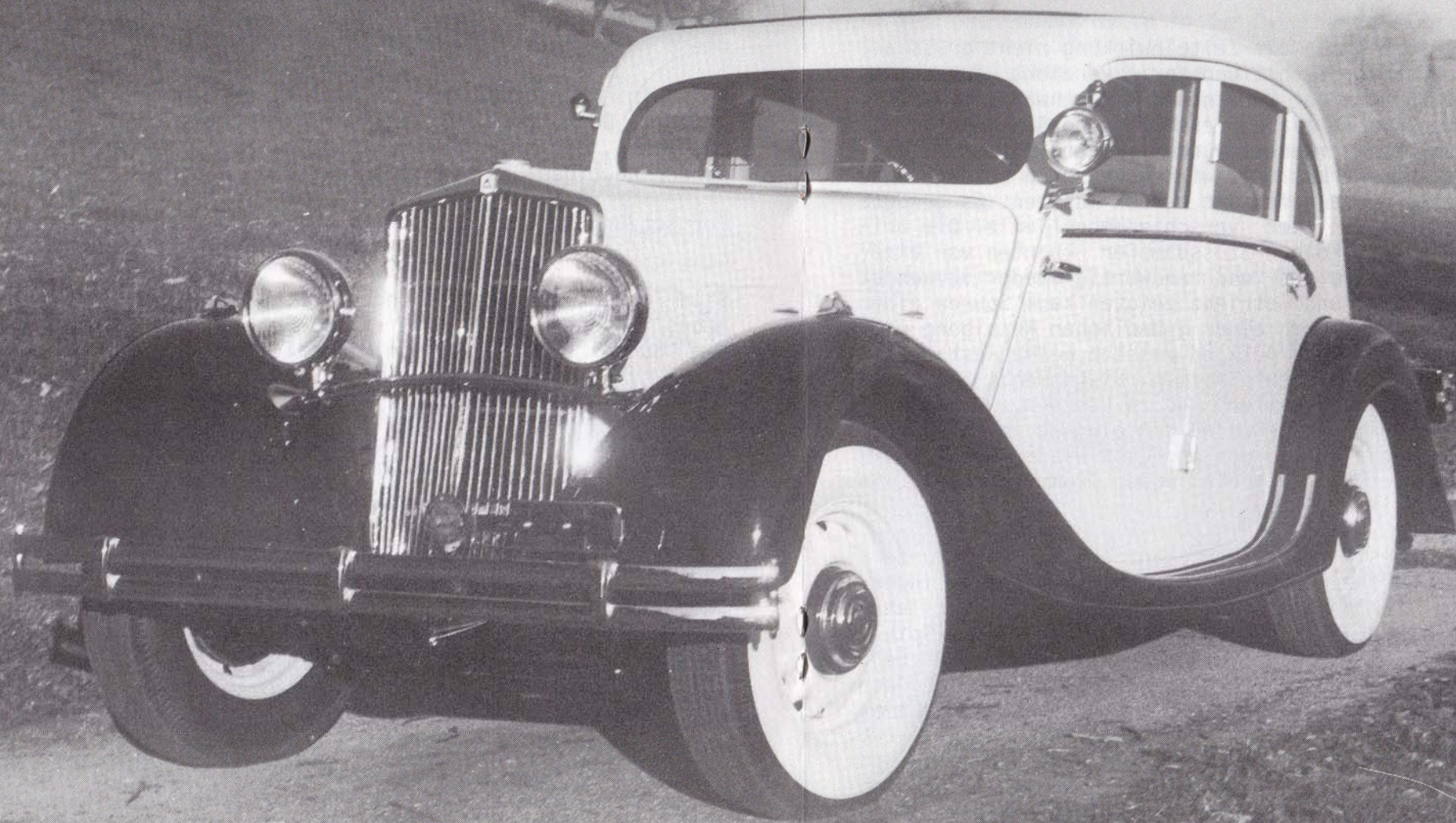
Tage behalten. Nach dem Krieg kam ich in den Besitz eines früheren Wikov-Arbeiters. Bis 1980 war ich sein ständiger Strassenbegleiter. Irgendwann wurde mein originales Typenschild abmontiert und durch ein anderes ersetzt, in den Motor hat man die Nummer 904/34 geschlagen. Meine richtige Nummer war nicht mehr sichtbar, da sie durch Öl und Schmutz aus meinem langen Arbeitsleben überdeckt war. Auf dem Typenschild wurde das Produktionsjahr mit 1932 angegeben. Warum man mir eine andere Nummer und Jahrgang gegeben hatte, konnte mir niemand erklären, aber möglicherweise habe ich durch diese Massnahme bis zum heutigen Tag überlebt.

Ich bin dann 1980 mit meinem Besitzer in den Westen emigriert. Dort, in "Mittereich", überliess er mich einem Deutschen, der mich wiederum 1982 weiter an einen Schweizer, meinen heutigen Besitzer, verkaufte.

Fortsetzung Seite 10.

Bild unten: So sah ich Ende 1982 aus, als ich in Root mein neues Zuhause fand. Die fast 50 Jährchen die ich auf dem "Buckel" hatte, sah man mir halt doch an.





Ende Oktober 1982 wurde ich auf einem Miettransporter von Deutschland in meine neue Heimat nach Root gefahren. Ich sah nicht schlecht aus, es wäre jedoch gelogen, würde man behaupten, man hätte mir die 50 Jahre Strassenleben nicht angesehen. Kaum abgeladen, wurde ich ab November in meine Einzelteile zerlegt, gereinigt und jedes Teil numeriert und dessen Funktion beschrieben, um den späteren Zusammenbau zu vereinfachen. Diese Arbeit wurde im August 1983 abgeschlossen.

Dem rohen Chassis sah man die Zeiteinwirkung nicht gross an, es wurde sofort sandgestrahlt und spritzverzinkt. Zuhause in Root wurde zum Schutz der Verzinkung ein schwarzer Chassislack aufgetragen. Da an mir nur erstklassige Stahlsorten mit kleinem Verschleiss verwendet wurden, konnte mit dem Zusammenbau meines Fahrwerkes bald wieder begonnen werden, ohne dass viele Teile neu angefertigt werden mussten. Es genügte einfaches Nacharbeiten der verschiedenen Teile. Die originalen "DOKO"-Doppelkolben-Stossdämpfer konnten von einer Spezialwerkstatt revidiert und neuwertig wieder verwendet werden. Differenzial und Getriebe zeigten kaum Spuren einer Abnutzung und konnten nach einer gründlichen Reinigung wieder eingebaut werden. Mehr Aufwand mussten meine Restauratoren bei den hydraulischen Bremsen hinnehmen. Statt die alten Zylinder auszuschleifen und zu büchsen, wurden fast identische, neue Zylinder gefunden und eingepasst. Der Hauptzylinder ist überarbeitet worden und gibt wieder seine volle Kraft auf die vier selbststellenden Trommelbremsen, wie in meiner Jugendzeit.

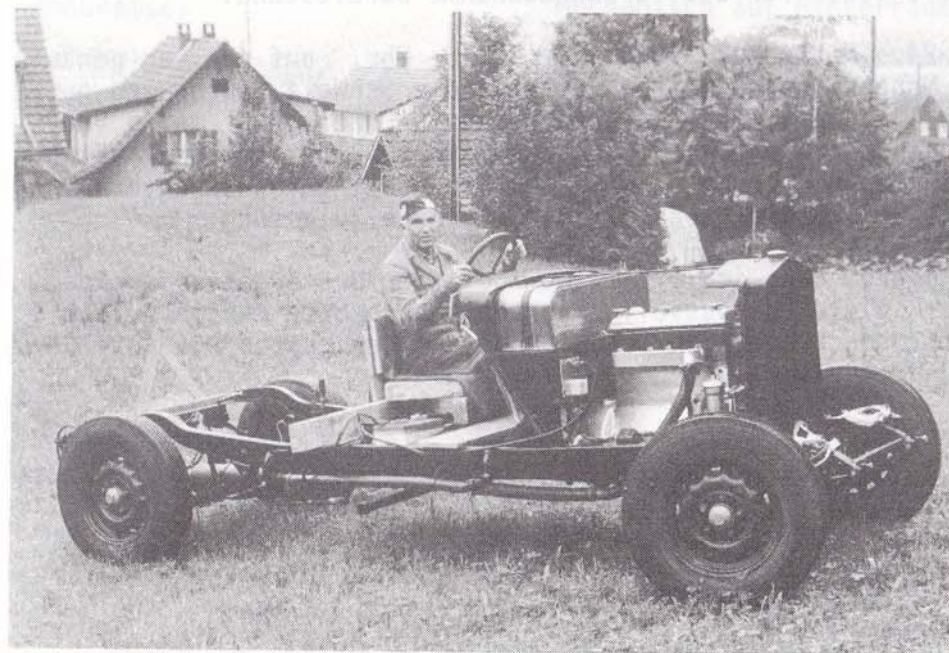
Während mein Fahrgestell zu neuem Glanz erhoben wurde, unterzog man mein Herz einer Totalrevision, in einem Zylinderschleifwerk. An ihm hat man dann meine harten Arbeitsjahre festgestellt. Meine 4 Alukolben hatten bis 3/10 mm Spiel. Was aber noch schlimmer war, irgendwann, vielleicht im Krieg, muss mir mein Motor eingefroren sein, dabei habe ich durch feine Risse in den Gusswänden einen "Dachschaden" hinnehmen müssen. Zu meinem grossen Glück konnten meine Restauratoren, mein Besitzer und dessen Vater, einen kaum gebrauchten und intakten Zylinderkopf in Deutschland ausfindig machen und erwerben. Nach sauberem Ueberschleifen, konnte dieser auf mein Motorgehäuse gesetzt werden. Die Firma Kürschner verhalf mir zu neuen Kolben, Lagern, Ventilen und überarbeitete

meine Kurbel- und Nockenwelle, wie auch die Oelversorgung, so dass mein Herz wieder wie anno 1934 arbeitet. Beim Reinigen des Motorengehäuses wurde dann auch wieder meine erste Produktionsnummer 898 freigelegt. Im August 1984 wurde der Motor mit revidierter Kupplung und Getriebe ins Fahrgestell eingebaut und mit mir die ersten Fahrversuche übers Feld unternommen.

Meine Aussenhaut hatte in der Zwischenzeit unter Plachen geruht. Ab Sommer 1984 sollte diese durch lange Arbeit in neuer Blüte entstehen. Da die Carrosserie auf einem Holzrahmen gearbeitet ist, musste zuerst das morsche Eichenholz ergänzt und ausgewechselt werden. Dies bedeutete, dass die beiden geschwungenen Türschwellen und die ganze Frontpartie nach den alten, zersetzten Teilen neu aufgebaut werden mussten.

Fortsetzung Seite 12.

Bild unten: Der erwähnte Fahrversuch mit dem Fahrgestell.



Gleichzeitig wurden mir damals neue Eichenböden angefertigt. Fleissarbeit bedeutete dann für den Besitzer und seinen Vater das Anpassen der Carrosserie auf das Chassis und das Einpassen der vier Türen. Abschliessend war dies das Weihnachtsgeschenk der beiden Restauratoren an mich. Ende Februar 1985 dislozierte man mich, mit teilweise offenem Holzskelett, beigelegten Kotflügeln und verrosteten Trittbrettern auf einem Lastwagen nach Grossaffoltern bei Bern.

In der Werkstatt von Herr von Aesch wurde mein Blechkleid wieder in Ordnung gebracht und meine Altersfalten geliftet. Zu einer solchen Schönheitskur gehörte natürlich auch die Farbe, die mir in der gleichen Werkstatt aufgetragen wurde. Im Mai dieses Jahres war es dann endlich soweit, ich durfte wieder mit neuer, glänzender Carrosserie nach Hause. Hier wurde mir sofort mein Chromgeschmeide angepasst und der Innenraum für die Polsterarbeiten vorbereitet. Für den besonderen, inneren Glanz, war Richard Keiser besorgt, so dass ich mit einer perfekt gearbeiteten Innenausstattung Ende Oktober für die Verkehrsabnahme bereitstand.

Am 24. November 1986, um 10.45 Uhr, auf den Tag genau 49 Monate nach meiner Reise in die Schweiz, wurde ich auf Bahn 3, beim Strassenverkehrsamt in Luzern, auf meine Verkehrstauglichkeit geprüft. Nach einer halbstündigen Prüfung erklärten die Experten mich für den heutigen Strassenverkehr als tauglich und gaben mir die ersehnte Zulassung.

Ich hoffe, dass ich mit meinem Besitzer Urs Arnet und seinem Vater viele genussvolle Fahrten ohne grosse Pannen erleben darf und freue mich schon heute auf den ersten OCI-Ausflug im Jahr 1987.

Bis dann grüsst Euch
Euer W I K O V

Technische Daten

Zylinder:	4
Bohrung:	76 mm
Hub:	107 mm
Hubraum effektiv:	1960 ccm
Leistung:	40 PS bei 2800-3000 U/Min.
Vergaser:	Zenith Typ U
Kühlung:	Thermosyphon
Schmierung:	Druckumlaufschmierung
Kupplung:	Einscheiben Trockenkupplung
Getriebe:	3 Vorwärts-/1 Rückwärtsgang, nicht synchronisiert
Bremsen:	Hydraulische 4-Rad-Trommelbremsen
Handbremse:	Mechanisch auf Hinterräder
Lenkung:	Schneckenlenkung
Elektrische Anlage:	Bosch-12 Volt, Batteriezündung
Radstand:	3000 mm
Spurbreite vorn/hinten:	1280 mm / 1255 mm
Grösste Länge:	4490 mm
Grösste Breite:	1615 mm
Grösste Höhe:	1625 mm
Bereifung:	6.50 - 16
Fahrzeuggewicht leer:	1370 kg
Höchstgeschwindigkeit:	105 - 110 km/h (Werksangabe)
Benzinverbrauch:	11 - 13 Liter/100 km
Ölverbrauch:	170 - 200 g/100 km
Kaufpreis 1934:	49'000 - 59'000 K ^ℳ 9 K ^ℳ entsprachen etwa sFr. 1.--







