

V lednu oslaví šedesátiny jedna z ikon naší poválečné automobilové historie, Škoda Octavia první generace. Byla poslední osobní škodovkou s páteřovým rámem.

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900
1890



POSLEDNÍ SPÁTERÍ

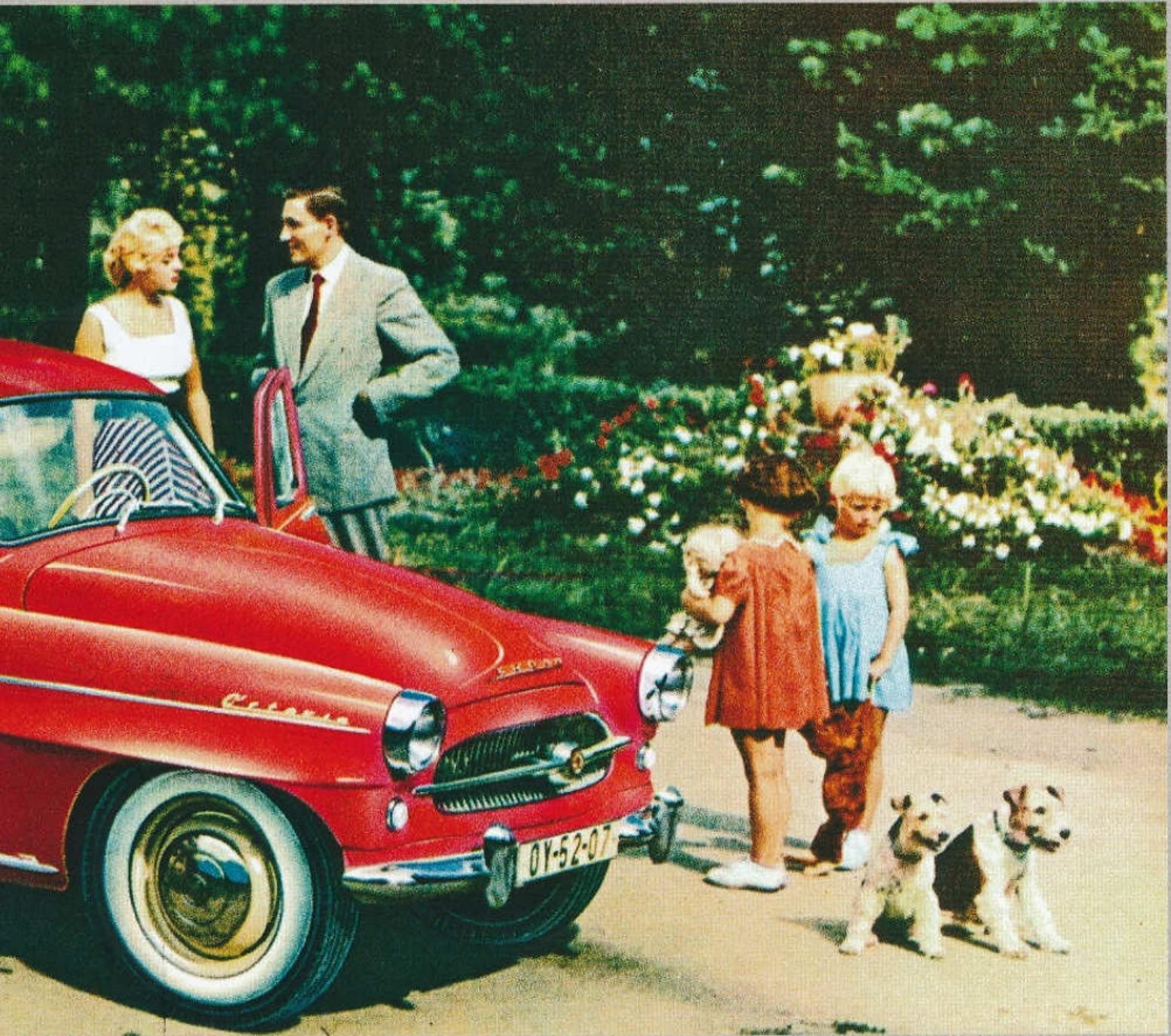
N

aš příběh začíná prototypem Spartak dokončeným před vánocemi roku 1953. Byl předobrazem prvního tuzemského poválečného automobilu pro individuální motoristy. Do sériové výroby šel na podzim 1955 se strohým označením Škoda 440 podle předválečného vzorce (4 válce, 40 koni), v lidové mluvě mu však pojmenování Spartak zůstalo.

Konstrukci navázal na tradiční boleslavské modely s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol odpružených vpředu i vzadu příčným listovým perem.

V letech 1956 a 1957 v Mladé Boleslaví postavili celkem šest prototypů s označením Š 440 P a odpružením všech kol vinutými pružinami. Nakonec ale do sériové výroby šel podvozek s vinutými pružinami jen na přední nápravě, zatímco vzadu zůstalo listové pero.

Náběh výroby modernizovaného vozu s novou přídí karoserie a přední napravou s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem byl stanoven na ledn 1959, produkce se však naplno rozběhla až koncem února. Automobil s oválnou maskou uprostřed ozdobenou



ŠKODA OCTAVIA A ŠTASTNÁ
RODINKA NA OBRÁZKU
Z DOBOVÉHO
PROSPEKTU (1959)

TYPICKÁ ZAOBLENÁ ZÁD
VOZU ŠKODA OCTAVIA
ROČNIKU 1960 JEŠTĚ BEZ
KRÍDĚLEK

OCTAVIA ROČNIKU 1960
S OBYTNÝM PŘÍVĚSEM
KAROSA W 4
ZVANÝM DINGO



vodorovnou lištou s firemním znakem dostal jméno Octavia a jeho výkonnější verze s větším motorem Octavia Super, zatímco ze sportovního modelu Škoda 450 se stala Felicia.

Octavia ročníku 1959 měla pod kapotou kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ a výkonu 40 k SAE (29 kW), model Octavia Super poháněl motor též konstrukce, ale s objemem zvětšeným na 1221 cm³ a výkonem zvýšeným na 45 k SAE (33 kW). Obě měly čtyřstupňovou převodovku s radici pákou pod volantem. Při rozvozu náprav



OCTAVIA COMBI DOSTALA JAKO
PRVNÍ NA PODZIM 1960 NOVOU
MASKU A KRIDĚLKA



PO SLOŽENÍ ZADNÍHO
SEDALE VZNIKLA V KOMBI
LOŽNÁ PLOCHA DLOUHÁ 1,5 M



OCTAVIA TOURING SPORT Z ROKU
1960 MĚLA MOTOR A MASKU
Z MODELU FELICIA

> 2390 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byly tyto dvoudveřové vozy obyčejných tvarů dlouhé 4065 mm, široké 1600 mm a vysoké 1430 mm. Jezdily na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 5,50 - 15 a měly vpředu i vzadu bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním. Vykazovaly pohotovostní hmotnost 920 kg, jejich užitečná hmotnost měla hodnotu 350 kg. Octavia dosahovala největší rychlosti 110 km/h, Octavia Super přes 115 km/h. Spotřeba obou modelů se pohybovala kolem 8 až 10 l benzínu na 100 km, palivová nádrž o objemu 30 l byla za pravým zadním podběhem a její hrdlo ústilo nahore na blatníku.

Octavia Super byla určena hlavně na export, v malých počtech ji však nabízela i Mototechna na tzv. volném trhu. Octavia se prodávala na pořadník, s čekací dobou kolem dvou let.

V březnu 1960 byla na ženevském autosalonu představena Octavia Touring Sport, jež se na první pohled odlišovala maskou shodnou se sportovním modelem Felicia. Z néj převzala i motor 1089 cm³, který se zvýšeným stupněm komprese a dvěma karburátory dával výkon 50 k SAE (37 kW) a umožňoval jí dosahovat rychlosti až 130 km/h. Vozy Octavia Touring Sport se v roce

1960 vyráběly jen v malých sériích a byly téměř výlučně určeny na export.

V září 1960 debutovala na brněnském veletrhu Octavia Combi s vodorovně dělenými dveřmi v zadní stěně. Jejich horní část s oknem se vyklápěla vzhůru, spodní se sklápěla dolů do vodorovné polohy. Pod prahem zadních dveří bylo víko, za nímž se skrývalo náhradní kolo. Sklopením neděleného zadního sedadla kombi vznikla ložná plocha dlouhá 1,5 m.

Výstavní Octavia Combi se jako první z této řady mohla pochlubit nově tvarovanou maskou a trojúhelníkovými křídélky na zadních blatnících. Nalévací hrdlo nadrže měla niže, pod krytem na pravém zadním blatníku. Dostala také modernizovanou palubní desku a nový volant.

Sériová výroba kombi se však v závodě v Kvasinách začala rozvíhat až v létě 1961 v době, kdy výše uvedené výmožnosti už půl roku měly dvoudveřové modely. Kombi bylo vybaveno motorem 1221 cm³ s jedním karburátorem a výkonom 47 k SAE (34 kW).

Počátkem roku 1962 debutovala Octavia TS 1200, jež pod kapotu dostala čtyřválec 1221 cm³ se dvěma karburátory a zvýšeným



ŠKODA OCTAVIA
ROČNIKU 1961 S NOVOU
MASKOU A KRIDĚLKAMI
NA ZADNÍCH BLATNÍCÍCH

AUTO PRO VOLNÝ ČAS A NA
DOVOLENOU: OCTAVIA COMBI,
NAFUKOVACÍ ČLUN A STAN





PALUBNÍ DESKA AUTOMOBILU ŠKODA OCTAVIA Z ROKU 1961 NA OBRÁZKU Z PROSPEKTU



POSLEDNÍ VYDÁNÍ BESTSELLERU:
ŠKODA OCTAVIA COMBI MODELOVÉHO
ROKU 1970

stupném komprese. Dával výkon 53 k SAE (39 kW), čtyřstupňová převodovka měla tentokrát řadici páku na středním tunelu. Stejně poháněcí ústrojí v téže době dostala sportovní Felicia Super. Oba vozy dosahovaly rychlosti 135 km/h.

Pro rok 1963 dostaly vozy řady Octavia jemnější mřížku masky a nahoru za zadní okraj bočních dveří dvoubarevné lampičky (dopředu bílé, dozadu červené), které fungovaly jako přidavné blinkače i jako obrysová světla. Odrazky na zádi byly místo svislých kruhových. Dvoudveřové modely měly nové madlo vika zavazadelníku zhotovené z plastu. Horní plocha palubní desky byla čalouněna černou koženkou, nad přístroji přibyl štítek z černého plastu a spodní hrana palubní desky byla obložena pryžovým profilem.

Výroba dvoudveřových vozů Octavia všech provedení byla v Mladé Boleslaví ukončena v dubnu 1964, od roku 1959 jich vzniklo celkem 314 325. Štafetu převzala nová Škoda 1000 MB s motorem vzadu a čtyřdveřovou samonosnou karoserií.

Vozy Octavia Combi se však v Kvasinách vyráběly dál, podvozky s páteřovým rámem tam dodávala mateřská továrna. Od ledna 1965 mělo kombi černý volant a další plastové díly téže barvy, plocha přístrojové desky byla nově šedá, řadici páka se

přestěhovala na střední tunel. Okapní žlábek na dveřích a kolem střechy ozdobila lesklá lišta, přibylo vnější zpětné zrcátko.

Od ledna 1968 se vyráběla Octavia Combi s novou maskou bez rámu tvořenou devíti vodorovnými nerezovými lištami, místo svislých členů se na nárazníky montovaly pryžové elementy. Na konci ozdobných lišt na předních blatnících přibyly oranžové blikáče, které nahradily dřívější bílo-červená boční světélka.

Kombi ročníku 1968 nově nabízelo dvě samostatná zadní sedadla, jejichž opěradla se dala sklopět dopředu i dozadu. Na zadních blatnících však nadále zůstávala archaická křídélka.

Těch se Octavia Combi zbavila až v létě 1969. Model 1970 dostal hladké zadní blatníky a vodorovně orientovaná zadní světla převzatá z vozů Škoda 100/110. Náhradní kolo už nebylo přistupné zvenku, skryvalo se pod dvojitou podlahou zavazadlového prostoru.

Nová palubní deska byla osazena sdruženým přístrojem ze Škody 1000 MB, z níž pocházel i volant a kryt sloupku řízení s ovládacími prvky. Poslední změnou uskutečněnou v roce 1970 byla montáž neděleného předního nárazníku.

Poslední z 50 244 automobilů Octavia Combi smontovali v Kvasinách tyden před Vánocemi roku 1971. Tim skončila bezmála třináctiletá kariéra vozů Octavia první generace. <

KOMBI ROČNIKU 1970 MĚLO
VODOROVNÁ ZADNÍ SVĚTLA PŘEVZATA
ZE ŠKODY 100/110



V POSLEDNÍM PROVEDENÍ SE KOMBI
OBEŠLO BEZ KŘÍDELEK NA ZADNÍCH
BLATNÍCÍCH

