



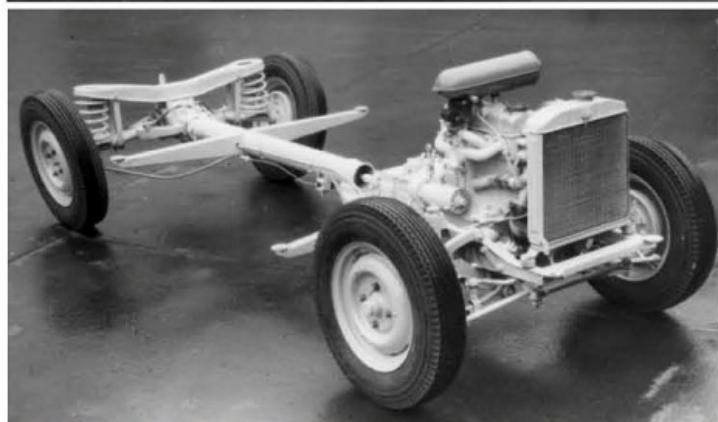
Prototyp Š 440 P z roku 1957  
s vinutými pružinami  
vpředu i vzadu

## ŠKODA OCTAVIA (1)



Nadace Elišky Junkové

Foto Archiv Škoda Auto



Prototyp podvozku z roku 1957  
opatřený spirálovým pérováním



Rodinná idylka z roku 1959:  
Škoda Octavia  
s nově tvarovanou přídi

# Od Spartaku k Octavii



Foto Archiv Škoda Auto

Interiér prototypu s novou  
přístrojovou deskou a novým volantem

zatímco karoserie zaznamenala jen kosmetické úpravy. Do léta 1957 bylo postupně postaveno šest prototypů s interním označením Š 440 P a rekonstruovaným podvozkem s předními i zadními koly odpruženými vinutými pružinami. V dobových dokumentech bylo toto řešení označováno jako spirálové pérování. Nejméně dva z těchto prototypů dostaly i modernizovanou karoserii s oválnou maskou a novou přístrojovou deskou bez dřívější kapličky, se třemi kruhovými přístroji v jedné řadě. V polovině července 1957 už měly první tři prototypy Š 440 P najeto 64 750, 38 584 a 52 300 km a vlastnosti jejich podvozku byly hodnoceny kladně. Po provedených zkouškách lze potvrdit, že jízdní vlastnosti a stabilita vozu se čtyřmi spirálovými pružinami vyhovují a vůz se po této stránce vyrovná zahraničním vozům podobného typu, konstatoval zkušební protokol. Zároveň však zazněly i hlasové varování před přílišnou závislostí jízdních vlastností vozů s vinutými pružinami na zadní nápravě na kvalitu a účinnost tlumičů. Ty přicházely od externího dodavatele a jejich jakost, ale i životnost byla nestálá. Nakonec padlo rozhodnutí použít vinuté pružiny jen vpředu a vzadu zůstat u příčného listového pera. V dubnu 1958 byl rekonstruovaný prototyp Š 985 předveden zástupcům podniku zahraničního obchodu Motokov a Mototechny. Provedení zadního

### JAN TUČEK

Na podzim 1955 začali v Mladé Boleslavě vyrábět vůz Škoda 440 (Spartak). Už v následujícím roce se pustili do jeho modernizace, z níž vzešla Octavia, představená počátkem roku 1959. Zároveň se ze Škody 450 stala Felicia.

Spartak, o němž jsme podrobněji psali v AR 4/’09 a 5/’09, měl zcela novou karoserii posazenou na klasický páteřový rám s centrální nosnou rourou, přičemž odpružení nezávisle zavěšených kol obstarávalo vpředu i vzadu příčné listové pero. Modernizace se zaměřila na podvozkovou část vozu,

pera je vyhovující a zúčastnění mají za to, že se jízda tímto vozem ještě zlepšila proti spirálovému pérovaní na zadní nápravě, zejména po stránce příčné stability, zněl posudek. Náběh sériové výroby vozu v novém provedení původně plánovaný na srpen 1958 se zpozdil, automobilka měla problémy s plněním plánu i s kvalitou vozů Š 440/445. V lednu 1959 bylo ohlášeno zahájení výroby nového typu Octavia, situace však byla poněkud komplikovaná. Většinu produkce tehdy tvořil mezikup s modernizovanou karoserií s oválnou maskou a novou přístrojovou deskou, pod níž se ale skrýval dřívější podvozek s listovým perem vpředu i vzadu.



Dvojice otevřených vozů Škoda Felicia v provedení 1959 – 1960



Felicia ročníku 1960 s odnímatelnou laminátovou střechou hardtop



Otevřená záď prvního prototypu kombi s malými zadními světlíky



Octavia Touring Sport s motorem a maskou z vozu Felicia (1960)



První prototyp vozu Octavia Combi vznikl v Kvasinách v roce 1959

Automobily s novou přední nápravou opatřenou vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, pro něž se tehdy v továrně používalo označení úplná Octavia, se zpočátku počítaly jen na desítky, za celý leden 1959 jich vzniklo jen 412. Až koncem února 1959, po výrobě 3200 kusů mezikupu s předním listovým perem, se naplno rozběhla produkce vozů Octavia a Octavia Super s motory 1089 a 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 40 a 45 k (29 a 33 kW), novou přední nápravou a modernizovanou karoserií. Počátkem března 1959 byla na veletrhu v Lipsku spolu s vozy Octavia představena i nová Felicia, nástupce typu Š 450 s vinutými pružinami vpředu a dvoukarburátorovou verzí čtyřválců 1089 cm<sup>3</sup>/50 k (37 kW). Během následujících týdnů byly automobily Octavia, Octavia Super a Felicia vystaveny i na autosalonech v Ženevě a New Yorku. V pondělí 22. června 1959 svařili v automobilce stotisící karoserii řady Š 440, Š 445

a Octavia, o dva dny později výrobní linku opustila ověnčená jubilejná Škoda Octavia, určená pro finského zákazníka z Helsinek. Podnikový ředitel AZNP Josef Kadeřávek v projevu uvedl, že ze 100 tisíc dosud vyrobených automobilů této řady bylo 81 600 vozů Škoda 440 a 445, 3200 mezikupů a 15 200 nových vozů Octavia a Octavia Super. V létě 1959 dodala Kovona Karviná do Kvasin prvních přetadvacet polotovarů laminátových střech pro vozy Felicia, do sériové výroby se odnímatelná střecha dostala koncem roku. V září 1959 v Kvasinách dokončili první prototyp Octavia Combi, víceúčelového automobilu s třetími, vodorovně dělenými dveřmi v nové tvarované prostorné zádi. Jejich horní díl s oknem se vyklápěl vzhůru, spodní se sklápěl dolů až do vodorovné polohy. Pod dveřmi bylo sklopné obdélníkové víko, za nímž se skrývalo náhradní kolo. Opěradlo zadního sedadla se dalo sklopit kupředu, čímž vznikla

rovná ložná plocha dlouhá 1,5 m. Prototyp kombi měl před shodnou s vozem Octavia ročníku 1959, stejně jako malé zadní světlíky. Podnikový časopis AZNP Ventil 20. února 1960 otiskl článek *Touring Sport – další typ škodovky*. Od podzimu minulého roku dodáváme na objednávky také osobní automobily *Touring Sport*, které mají větší výkonnost motoru a přední masku jako Felicie. Vůz má dva karburátory a menší změny. Několik desítek těchto vozů šlo do Dánska, Rakouska, Švýcarska, NSR, Maroka a dalších států, prozradil Ventil. Oficiální premiéru měla Octavia Touring Sport v březnu 1960 v Ženevě, dvoukarburátorový motor 1089 cm<sup>3</sup>/50 k (37 kW) ji uděloval největší rychlosť až 130 km/h. Ve standardní výbavě měla fanfárové houkačky a ostříkovač čelního skla. Octavia Touring Sport vyráběná v malých sériích byla určena především na export, měla však stanovenou i tuzemskou cenu 42 000 Kčs, jež odpovídala ceně vozu Felicia na volném trhu. ■