



ŠKODA OCTAVIA (2)



Foto: Archiv Škoda Auto



▲ Octavia na titulní straně katalogu pro exotické země (1962)

▼ Skromný, ale účelně řešený interiér vozu Octavia (1961)

S křídélky

▲ Prospekt vozu Škoda Octavia Combi z let 1961–1962

▼ Tovární snímek jednoho z prvních vozů Octavia ročníku 1961



JAN TUČEK

V lednu 1961 byly představeny modernizované vozy Škoda Octavia a Felicia s novou jednotnou maskou a malými trojúhelníkovými křídélky na zadních blatnících. Změny k lepšímu zaznamenaly i interiér všech modelů.

Automobily označované jako modely 1961 převzaly vnější stylistické prvky, s nimiž se už v září 1960 v předpremiéře na Brněnském

veletrhu představila Octavia Combi. To byl ovšem jen další prototyp, sériově se kombi začalo vyrábět až od léta 1961 v pobočném závodě v Kvasinách. Kromě zmíněných křídélek na zadních blatnících, na něž navazovaly nově tvarované zadní svítílny, bylo typickým prvkem modernizovaných vozů čtvercové odklápací víčko na pravém zadním blatníku, pod nímž se skrývalo nalévací hrádlo palivové nádrže. Jednokarburátorové motory 1089 a 1221 cm³ vozů Octavia a Octavia Super měly lehce zvýšený stupeň

kompresce a jejich výkon vzrostl na 42 a 47 kW (31 a 34,5 kW), největší rychlosť se pohybovala kolem 115 a 120 km/h. Řadicí páka čtyřstupňové převodovky byla u těchto vozů nadále pod volantem, měla však nově upravené schéma řazení. Stejnou úpravu dostala i Octavia Touring Sport s dvojkarburátorovým motorem 1089 cm³/50 kW (37 kW), který měla také modernizovaná Felicia, jež místo řadicí páky pod volantem dostala novou, umístěnou na výšku převodovky, s čímž souvisela i montáž samostatných ➤➤➤



◀ Škoda Felicia s delší laminátovou střechou z roku 1961

▼ Laminátová střecha byla vzadu opatřena větracími okénky



Otevřená Felicia s prototypovou přístrojovou deskou



Octavia Touring Sport v novém provedení s křídélky

předních sedadel. Felicia ročníku 1961 dostala novou přístrojovou desku stylisticky blízkou Octavii, ale zaoblenější, zhotovenou z plastu s textilní vložkou (polytex) a potaženou černou koženkou. Všechny vozy měly zdokonalené uložení karoserie v rozumných silentblocích, které tlumily přenos hluku a vibrací do prostoru pro cestující, čtyřmístné vozy dostaly standardně lůžkovou úpravu sedadel. Felicia se mohla pochlubit prodlouženou odnímatelnou laminátovou střechou, vzadu zaoblenější a opatřenou vyklápěcími zadními bočními okénky, která výrazně zlepšila větrání.

Od léta 1961 nabídku rozšířila Octavia Combi s třídveřovou karoserií, užitečnou hmotností zvýšenou z 350 na 400 kg a motorem 1221 cm³/47 k (34,5 kW) z Octavie Super. Počátkem roku 1962 debutovaly vozy Felicia Super a Octavia TS 1200 s novou dvoukarburátorovou verzí čtyřválce 1221 cm³ nahádenou na 53 k (39 kW) a vykazující příznivější průběh točivého momentu. Oba modely s tímto motorem dosahovaly největší rychlosti 135 km/h a byly v té době třešničkami na dortu výrobního programu AZNP. Octavia TS 1200 stejně jako dřívější modely Touring Sport měla ve standardní výbavě dvě elektropneumatické houkačky fanfáry a elektrický ostříkovač čelního skla, řadicí páka se tentokrát u sportovně laděného tudoru přestěhovala na víko převodovky, mezi samostatná přední sedadla.

Do roku 1963 vstoupily vozy Octavia a Felicia s novou maskou vyplňněnou jemnější mřížkou s malými čtvercovými otvory. Na víku zavazadlového prostoru se (s výjimkou

ŠKODA
POPULAR
1089 cm³ - 39 PS - 115 km/h
Verbrauch ca. 7 ltr. - 1. led. Umgrenzt 6,
Umlauflose Schieberwaschschaltung
NETZ, n.W. DM 3.995,-

IHR FACHHändLER

Škoda Popular, levná Octavia pro západoněmecký trh (1963)

kombi) objevilo nové madlo z plastu s nápisem Škoda, odrazky pod zadními skupinovými svítinami byly nyní kruhové. Na středních sloupčích modelů tudor i kombi, nahore těsně za dveřmi, přibyly malé lampičky s dvoubarevným krytem, kupředu bílým a dozadu červeným. V noci sloužily jako obrysové a parkovací svítiny, zároveň však plnily i funkci přídatných ukazatelů směru. Na palubní desce všech tudorů a kombi přibyl malý štítek z černého plastu, jenž bránil zrcadlení přístrojů v čelním skle.

Podobnou funkci plnil i tmavý potah horní plochy přístrojové desky, jejíž spodní hrana byla obložena pružným pryžovým profilem snižujícím riziko poranění při případné nehodě. Přední sedadla byla nyní u všech modelů samostatná a pro usnadnění vstupu k zadnímu sedadlu se odklápěla celá (nejen operačním rámem).

Od jara 1963 se do západního Německa, stejně jako již dříve do Rakouska, dodávala nejlevnější Octavia 1089 cm³ pod označením Škoda Popular. Na západoněmeckém trhu se prodávala za 3995 DM, zatímco VW Brouk v základním provedení stál 4200 DM. V Belgii nesla cenově zvýhodněná Octavia jméno Spartia. To už se ale nenávratně blížil konec kariéry dvoudveřových vozů Octavia i sportovního typu Felicia.

Poslední Octavia, přesněji šedá Octavia Super, opustila výrobní linku mladoboleslavské továrny v sobotu 11. dubna 1964, poslední Felicia Super vyjela z kvasinského závodu koncem června 1964. Podle statistiky AZNP bylo v letech 1959 až 1964 vyrobeno 147 769 automobilů Octavia, 79 489 vozů Octavia Super a 2273 sportovně laděných Octavia Touring Sport a Octavia TS 1200. Celková produkce dvoudveřových vozů řady Octavia tak překročila 229 500 kusů. Sportovních vozů Felicia a Felicia Super vzniklo ve stejném období 14 863. Zatímco v Mladé Boleslavi se od poloviny dubna 1964 vyráběly už jen nové vozy Škoda 1000 MB s motorem vzadu, v Kvasinách pokračovala výroba automobilů Octavia Combi klasické konstrukce, jejichž podvozky nadále dodával mladoboleslavský závod. ■