

tomobilistů a motocyklistů orientovaný na historii motorismu

# Motor Journal

2

Únor  
2021

Ročník XXI.  
číslo 226  
120 • Kč

Foto: archiv Škoda Auto



## Škoda Octavia Combi



9 771213 252043



Kola Bugatti



První MG Midget



Maurice Gatsonides



## Škoda Octavia Combi (1961–1971) Kombík slaví šedesátiny

Před šedesáti lety se zrodila Škoda Octavia Combi, jeden z nejoblíbenějších tuzemských automobilů své doby. Výstavní premiéru měl kombík v září 1960 na brněnském veletrhu, jeho sériová výroba odstartovala v Kvasinách v létě 1961 a pokračovala až do prosince 1971.

### Od prototypů k sérii

Po náběhu výroby roadsteru Škoda 450 se ve vývojovém oddělení v Kvasinách v roce 1958 pustili do dalšího projektu, který měl jejich závodu zajistit budoucnost. V září 1959 dokončili první prototyp vozu Octavia Combi s třetími dveřmi v objemné

zádi. Horní díl dveří opatřený oknem se vyklápěl vzhůru, spodní se sklápěl dolů až do vodorovné polohy. Pod dveřmi bylo obdélníkové víko, za nímž se skrývalo náhradní kolo.

Opěradlo zadního sedadla se dalo sklopit dopředu, čímž vznikla rovná ložná plocha

dlouhá 1,5 m. Prototyp kombi měl příd shodnou s vozem Octavia ročníku 1959, stejně jako malá zadní světla. Jako první se však mohl pochlubit nalévacím hrdelem palivové nádrže schovaným v pravém zadním blatníku pod čtvercovým krytem.

Na jaře 1960 vznikl druhý prototyp, jenž se od prvního lišil stylistickými prvky připravovanými pro modelový rok 1961. Měl novou masku, trojúhelníková křidélka na zadních blatnících a na ně navazující kapkovitá zadní světla a také nově upravenou palubní desku. Řešení zadní partie karoserie s třetím párem bočních oken a vodorovně dělenými dveřmi v téměř svislé zadní stěně zůstalo zachováno.

V základním čtyřmístném uspořádání nabízela Octavia Combi za neděleným zadním sedadlem ložnou plochu dlouhou



První prototyp kombi z roku 1959 a jeho řidič Josef Mrázek



Hrdlo nádrže bylo nově pod krytem na pravém zadním blatníku



První prototyp kombi z roku 1959 měl ještě malá zadní světla



V zadní stěně prototypu byly vodorovně dělené třetí dveře

965 mm a zavazadlový prostor 690 l. Přední sedadlo mělo nedělený sedák, ale dvě samostatná sklopna opěradla, jež usnadňovala přístup dozadu.

Sklopením zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1495 mm a široká až 1355 mm (mezi zadními podběhy 980 mm), objem prostoru pro náklad vzrostl na 1050 l (měřeno po strop karoserie). Za pravým zadním podběhem byla umístěna palivová nádrž o objemu 30 l, za levým byl odnímatelný kryt, pod nímž mohl být svisle umístěn dvacetilitrový kanystr.

Podvozek kombi byl téměř shodný s podvozkem modelu Octavia Super, jen listové pero zadní nápravy mělo jinou charakteristiku odpovídající předpokládanému vyššímu zatížení a namáhání. Při rozvoru náprav 2390 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl vůz dlouhý 4065 mm, široký 1600 mm a vysoký 1430 mm.

Podle zkušebního protokolu z července 1960 měl prototyp kombi užitečnou hmotnost 360 kg, takže mohl přepravovat čtyři



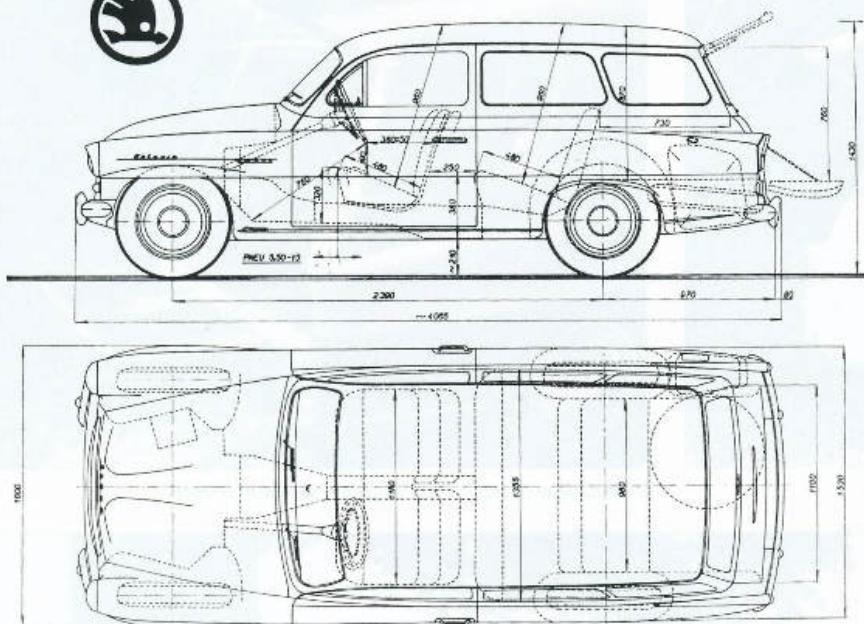
Druhý prototyp z roku 1960 už měl novou masku modelu 1961



Palubní deska druhého prototypu Octavia Combi z roku 1960.



Kombi se jako první představilo s křidélky na zadních blatnících



Rozměrový náčrtkek vozu Škoda Octavia Combi ročníku 1961



Octavia Combi ročníku 1961 v oblíbené světle modré barvě



Kombi dokázalo plnit různé úkoly – takhle sloužilo svačinářce

osoby po 75 kg a 60 kg zavazadel, nebo dvě osoby a 210 kg nákladu. Z pohotovostní hmotnosti 956 kg připadalo 438 kg na přední a 518 kg na zadní nápravu, celková hmotnost měla hodnotu 1316 kg.

Prototyp jezdil zpočátku na patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,50–15, pro sériový vůz byly nakonec zvoleny pneumatiky 5,90–15 s vyšší únosností, což umožnilo zvýšit užitečnou hmotnost na 400 kg.

Kombi převzalo čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> z modelu Octavia Super o výkonu 47 k SAE (34,5 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou pod volantem. Prototypu naměřili největší rychlosť 122 km/h a spotřebu 8,05 l benzínu na 100 km při průměrné rychlosti 60 km/h.

Po výstavní premiéře v září 1960 v Brně pokračoval prototyp kombi v jízdních zkouškách, koncem listopadu 1960 už měl najeto 58 000 kilometrů. Koncem dubna 1961 proběhla v Mladé Boleslavě prověrka, při níž bylo za přítomnosti zástupců kvasinského závodu kontrolováno odstranění závad, jež se na prototypu projevily.

Prověrka konstatovala, že vozidlo je možné doporučit do sériové výroby, přičemž do konce června 1961 mělo být ještě zhotoven pět ověřovacích exemplářů. Průkaz o technické způsobilosti k provozu na silnicích v ČSSR získala Octavia Combi od ministerstva dopravy a spojů 19. května 1961, její výroba se v Kvasinách začala rozvíhat v létě 1961 a do konce roku vyjelo na silnice prvních pět stovek kombíků. Mototechna je na tzv. volném trhu nabízela za 42 000 Kčs, tedy za cenu shodnou s roadsterem Felicií.

V roce 1962 už produkce vozů Octavia Combi vzrostla na 4800 kusů, v roce následujícím na 5400. Většina z nich byla určena na export, zejména do západoevropských zemí.



Náhradní kolo se dalo vyjmout po spuštění obdélníkového krytu



Škoda Felicia Super, Octavia a Octavia Combi ročníku 1962

### Skromné inovace

Octavia Combi modelového roku 1963 převzala téměř všechny změny dvoudveřového modelu. Příd kombi zdobila maska s jemnější mřížkou, nahoře na sloupcích za dveřmi přibyla bílo-červená světélka s funkcí obrysových, ale i přídavných směrových světel.

Horní plocha palubní desky byla nově čalouněna černou koženkou a její spodní hrana byla lemována pružným pryžovým profilem. Nad trojicí kruhových přístrojů přibyl černý plastový štítek zabraňující při noční jízdě jejich zrcadlení v čelním skle.

Přední sedadla byla samostatná a pro lepší přístup k zadnímu sedadlu se odklápla celá, tedy sedák i opěradlo. Podlaha zavazadlového prostoru, zadní plocha opěradla zadního sedadla a výplň sklápěcího spodního dílu zadních dveří už nebyly kryty nábytkářským umakartem a ochrannými lištami, ale textilním kobercem.

Od dubna 1964, po nábhodu výroby „emběčka“ se samonosnou karoserií a motorem vzadu, zůstal ve výrobním programu značky Škoda jen jediný model řady



Octavia Combi modelového roku 1963 s novou mřížkou masky



V roce 1963 přibyl na palubní desce černý štítek nad přístroji



Zavazadlový prostor modelu 1963 byl nově pokryt kobercem



Octavia Combi bez zadních bočních oken prodávaná v Dánsku



Vozy s oplechovanými boky mohly mít několik verzí interiéru

Oetavia, třídveřová Octavia Combi s motorem 1221 cm<sup>3</sup>. Podyzky pro ni nadále vznikaly v Mladé Boleslavi, výrobu karoserie a finální montáž zajišťoval závod v Kvasinách. O praktické a solidně stavěné kombi klasické koncepcie byl nadále velký zájem na tuzemském trhu, zároveň zůstávalo i významným exportním artiklem.

Další inovací prošlo kombi v lednu 1965. Navenek se projevila jen montáží vnějšího zpětného zrcátka na dveře u řidiče a tím, že okapní žlábek na dveřích a po obvodu střechy nově lemovala leštěná lišta z hliníkové slitiny.

Uvnitř se objevil černý volant a další plastové díly v téže barvě, řadicí páka byla nově na středním tunelu, přičemž mechanismus řazení byl stejný jako dříve u vozů Felicia a Octavia TS 1200. Součástí standardní výbavy kombi se stal ostříkovač čelního skla. Palubní deska dostala nový povrch, tmavě šedý smalt, ve stejném odstínu byl i koberec (kovral), který kryl střední tunel. Pod kobercem byla navíc tlumící podložka.

Vnitřní zpětné zrcátko a větší sluneční clony kombi převzalo ze Škody 1000 MB stejně jako loketní opěrky na dveřích.

Cena kombi prodávaného Mototechnou vzrostla s nástupem modelu 1965 z dřívějších 43 000 na 44 500 Kčs. Tuzex v sezóně 1966 nabízel kombi za 10 500 TK (tuzexových korun neboli bonů), zatímco Škoda 1000 MB tehdy stála 10 000 TK.

### Export i montáž

V roce 1965 dosáhla produkce vozů Octavia Combi rekordního čísla 5843 kusů, v té době už bylo kombi jediným automobilem vyráběným v Kvasinách a zůstalo jím až do léta 1970. Pro tuzemsko byla určena jen asi třetina vyrobených kombíků, dvě třetiny šly na export. V roce 1966 podíl exportovaných vozů Octavia Combi dosáhl rekordních 72 %.

Export měl přednost i v rozložení dodávek vozů do jednotlivých ročních období: domácí zákazníci se svých kombi obvykle dočkali až v posledním čtvrtletí, kdy už

sezónní zájem zahraničních dovozců a prodejců citelně opadal.

Pohled do přehledu exportu vozů Octavia Combi z roku 1967 nám prozradí, že tehdy byl největší počet 915 kombi vyvzen do Německé demokratické republiky, na druhé příčce figurovalo Dánsko se 600 vozy. Tam se vedle standardních čtyřmístných modelů Octavia Combi využávěly i dvoumístné dodávky bez zadních bočních oken.

Podobné užitkové verze odvozené z kombi putovaly i do Norska, Švédská, Portugalska, Velké Británie a dalších zemí. Dodávkové vozy se navzájem lišily uspořádáním interiéru, zejména výškou přepážky mezi kabinou a prostorem pro náklad, případně i její absencí.

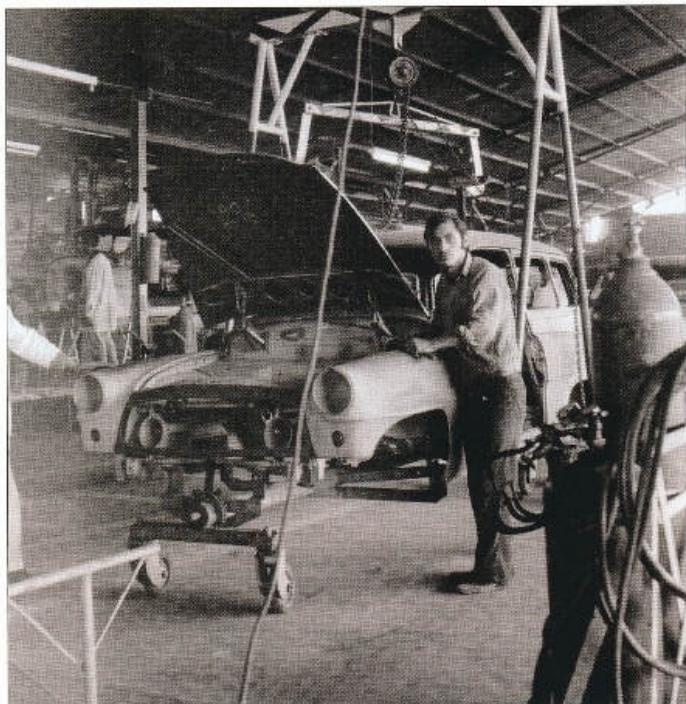
Třetím největším zahraničním odběratelem kvasinských kombi bylo v roce 1967 Maďarsko se 452 vozy, ve Velké Británii se prodalo 264 kusů, v Belgii 201 a v Norsku 195. Osm desítek kombi putovalo v roce 1967 na Island, čtyři desítky vozů odesly do Austrálie.

V roce 1967 se vozy Octavia Combi začaly montovat v Chile, v přístavním městě Arica na severu země. V tamější bezcelní zóně tehdy pracovala řada montoven, jednou z nich byla i firma IMCODA místního podnikatele Francisca Cuevase.

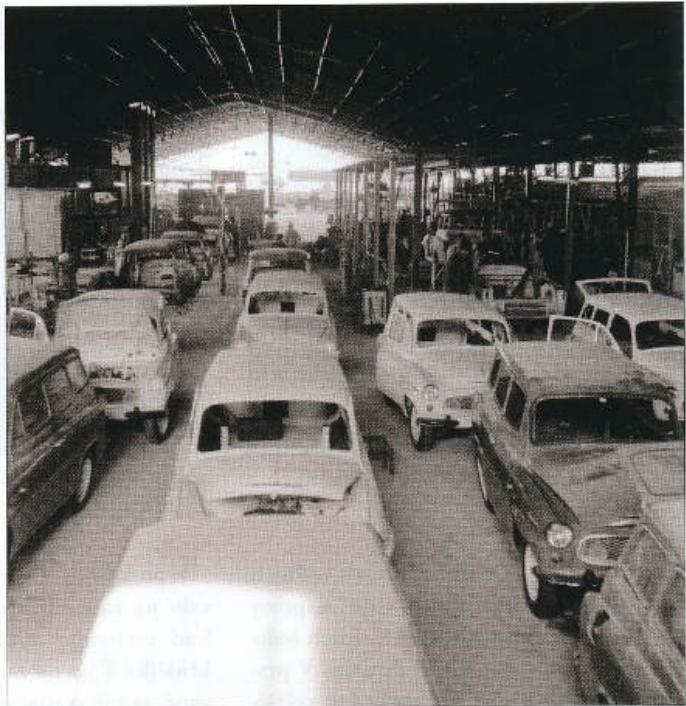
Zpočátku k firmě IMCODA přicházely rozložené podvozky a svařené nalakované karoserie, jež se na místo jen vystrojovaly a montovaly na šasi. Postupně se zvyšoval podíl lokálně prováděných operací, přibylo svařování a povrchová úprava karoserií. Hotové vozy se počítaly jen na desítky kusů a trvalo celé dva roky, než se podařilo překonat počáteční obtíže. V roce 1970 už se tam v poněkud provizorních podmínkách, na dřevěných okovaných formách, s využitím čtverice hydraulických zvedáků a šikovných rukou místních indiánů, lisovaly některé karosářské díly – zejména kapoty, střechy, ale i tvarově náročnější bočnice.



Octavia Combi s volantem vpravo v Austrálii v letech 1963–1964



Montáž vozů Octavia Combi v chilském přístavu Arica (1970)



Rozpracované kombíky v hale chilské společnosti IMCODA

Průměrně z montovny IMCODA vyjížděly denně tři vozy Octavia Combi v provedení, které tvarově odpovídalo modelu z let 1965 až 1967. Na zadních blatnících tedy nechyběla trojúhelníková křídélka, maska se standardním rámem byla vyplňena jemným pletivem místní provenience. Také kola, pneumatiky a řada dalších dílů pocházela z místních zdrojů. Celkem byly v Chile do roku 1971 smontovány asi čtyři stovky kombi.

### Modely 1968 a 1970

V září 1967 byla na brněnském veletrhu v předpremiéře představena Octavia Combi modelového roku 1968, jejíž sériová výroba začala v Kvasinách v lednu 1968. Vůz měl novou hranatou masku bez rámu tvořenou devíti vodorovnými nerezovými lištami, dřívější svislé členy na náraznících nahradily pryžové bloky. Na předních blatnících se na konci ozdobných lišt objevily oranžové přídavné blikáče, současně zmizely malé bílo-červené lampičky montované od roku 1963 nahoru na střední sloupky.

Páka ruční brzdy se přestěhovala z původního místa pod palubní deskou na střední tunel, za řadicí páku. U sedadel řidiče a spolujezdce vpředu byly do karoserie vestavěny úchyty pro tříbodové bezpečnostní pásy, jejichž montáž do nových vozů se v Československu stala povinnou od 1. ledna 1969.

Nově tvarovaná přední sedadla modelu 1968 poskytovala o něco lepší pohodlí a boční vedení, vítaným zlepšením byly potahy sedadel z lichéné plastické kůže. Vzadu byla místo dřívější nedělené lavice dvě samostatná sklopna sedadla.



Octavia Combi modelového roku 1968 dostala novou masku



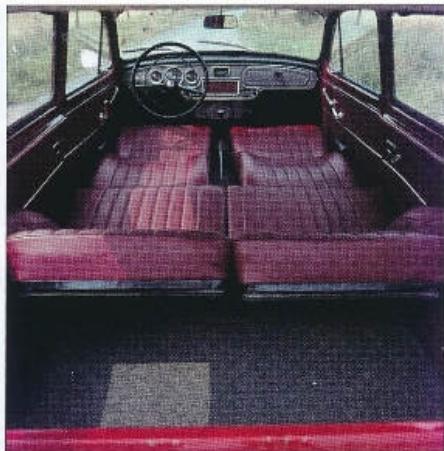
Reklamní snímek pořízený před pražským Parkhotelem (1968)



Model 1968 dostal dvě samostatně sklopná zadní sedadla



Sklopením zadních sedadel vznikla ložná plocha dlouhá 1,49 m



Octavia Combi ročníku 1968 nabízela i lůžkovou úpravu sedadel

Zároveň byla karoserie v oblasti zadních podběhů a úchytu tlumičů zadní nápravy upravena tak, že se opěradla zadních sedadel dala sklápět dopředu i dozadu. V prvním případě bylo možné postupně zvětšovat objem zavazadlového prostoru při jízdě tří nebo jen dvou osob, ve druhém vznikla lůžková úprava.

I po těchto změnách si kombi zachovalo na zadních blatnících nyní už poněkud archaicky vyhlížející trojúhelníková křidélka a na ně navazující svisele orientovaná zadní světla, pod nimiž byly nadále kruhové odrazky.

Podle dobového prospektu kombi s rozvorem 2390 mm, rozchodem 1200 mm

vpredu a 1250 mm vzadu a vnějšími rozměry 4065 × 1600 × 1430 mm vykazovalo pohotovostní hmotnost 940 kg, přičemž užitečná měla hodnotu 400 kg. Čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> dával nadále výkon 47 k SAE (34,5 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou vozu umožňoval, aby na pneumatikách 5,90 × 15 dosahoval rychlosti až 125 km/h. Při průměrné spotřebě 8,6 l benzínu na 100 km nebyla palivová nádrž o objemu 30 l zrovna předimenzovaná. Zatímco v roce 1968 Mototechna kombi nabízela za 44 500 Kčs, na jaře 1969 už stalo 45 650 Kčs.

Dobové záběry z kvasinského závodu prozrazují, že spolu s vozy Octavia Combi se ještě koncem šedesátých let vyráběly dvoudveřové náhradní karoserie pro tudory Octavia a Octavia Super. Po náhěhu výroby kombi ročníku 1968 se i na dvoudveřových karoseriích objevilo nově tvarované čelo s hranatým otvorem pro novou masku bez rámu vyplňenou devíti vodorovnými lištami.

Další inovace následovala v létě 1969. Prinesla především výraznější proměnu zadní partie karoserie vozu označovaného jako model 1970. Ze zadních blatníků zmizela křidélka, zadní sdružená světla převzatá z typu Škoda 100/110 byla umístěna vodorovně těsně nad nárazníkem.

Vodorovně členěné dvoudílné zadní dveře zůstaly zachovány, náhradní kolo však už nebylo samostatně přístupné zvenku, ale jen zevnitř, po odklopení víka v dvojitě podlaze zavazadlového prostoru. Pevná partie zádě pod dveřmi zvýšila tuhost karoserie a usnadnila případnou montáž vlečného zařízení.

Nova palubní deska byla osazena sdruženým přístrojem převzatým ze Škody 1000 MB stejně jako volant, kryt jeho hřidele a řada dalších prvků. Před spolujezdcem byla v palubní desce větší odkládací schránka se sklopným plechovým krytem.



Kombi modelového roku 1970 s nově upravenou zadní karoserie



Model 1970 převzal vodorovně orientovaná zadní světla Škody 100

**OSOBNÍ AUTOMOBILY ŠKODA**

**Tuzex**

Praha 3, Myslív 22, tel. 44 221  
Praha 3, Dlouhá 10/10, tel. 47 0222, 47 0223, 47 0224  
Brno, Žabovřesky 15, tel. 22 52 02  
Ostrava, Žabovřesky 15, tel. 20 50 22

**ŠKODA OCTAVIA COMBI**

**Tuzex**

V roce 1970 nabízel Tuzex vozy Škoda s motorem vzadu i vpředu

Učelnou maličkostí byl odpojovač akumulátoru umístěný vpravo pod přístrojovou desku zvyšující požární bezpečnost i ochranu vozu proti odcizení.

Výkon motoru 1221 cm<sup>3</sup> díky zvýšení stupně komprese ze 7,5 na 7,8 mírně vzrostl na 51 k SAE (37,5 kW), dynamické vlastnosti vozu se však výrazněji nezměnily a nadále musel vystačit s bubnovými brzdami vpředu i vzadu.

Kombi modelového roku 1970 bylo na tuzemský trh uvedeno v září 1969, Moto-techna je prodávala štěstlivě, na něž přišla řada v pořadníku, za 62 000 Kčs. Nejbližším srovnatelným vozem – také prodávaným jen na pořadník – bylo východo-německé pětidveřové kombi Wartburg 353 Tourist s dvoudobým tříváletem litrového objemu a pohonem předních kol, které stálo 61 000 Kčs.

V ceníku Tuzexu z jara 1970 figurovala Octavia Combi s čalouněním v exportním provedení s kombinací látky a koženky za 10 600 TK, vůz s kompletně koženkovým

**MOTOKOV**  
Praha - Československo

**ŠKODA OCTAVIA COMBI**

Prospekt oplechované dodávkové verze vozu Octavia Combi (1970)

čalouněním stál 10 650 TK. Tuzex tehdy výjimečně nabízel i klasický „stejný“ vyrábený ve Vrchlabí. Za Škodu 1202 STW s výbavou De Luxe a motorem 1221 cm<sup>3</sup> musel zákazník zaplatit 11 500 TK.

Poslední drobnou změnou uskutečněnou na kombi v sezóně 1970 byla montáž třídílného průběžného předního nárazníku místo dosavadního dvoudílného, uprostřed přerušeného odklápací tabulkou poznavací značky, za níž se dříve skrýval otvor pro roztáčecí kliku.

Série dobových snímků ze 17. prosince 1971 zachycuje údajně poslední z 50 240 automobilů Octavia Combi. Podle pamětníků však úplně poslední exemplář kombi opustil montážní linku až o čtyři dny později. Neoficiální tabulka počtu vyroběných vozů Octavia Combi uvádí konečný součet 50 244.

V každém případě těsně před Vánocemi roku 1971 skončila šestnáct let trvající sága, na jejímž počátku stál kdysi Spartak. Dodatečný závěr tohoto příběhu pak obstaralo přes pět stovek náhradních karoserií

**OCTAVIA**

DÁMA ZNAČKY  
ŠKODA

Ian Tuček

Před koncem loňského roku vyšla autorovi článek kniha o historii automobilů Škoda Octavia

pro vozy Octavia Combi zhotovených v Kvasinách v letech 1972 a 1973.

Jan Tuček

Foto: archiv Škoda Auto



Palubní deska kombi s volantem vpravo a rychloměrem do 90 mil/h



Jeden z posledních vozů Octavia Combi na snímku z prosince 1971