



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 1 od 2

PRVA OCTAVIA COMBI: OGOROMAN PRTLJAŽNIK I UDOBAN KREVET

› OCTAVIA je trenutno najprodavaniji ŠKODA model. Današnja karavan verzija nastavlja tradiciju koju je započeo njen prethodnik, čija je proizvodnja počela pre 60 godina u leto 1961. Jedna neverovatna karakteristika prve OCTAVIA COMBI bila je ta što je mogla da se pretvori u udobnu spavaću sobu.

Beograd, 17. jun 2021 – OCTAVIA COMBI predstavljena je javnosti 11. septembra 1960. na Međunarodnom sajmu tehnike u Brnu. Test vožnje nastavile su se sve do aprila 1961. godine, potom su se homologacije odvijala sredinom maja. Masovna proizvodnja krenula je u julu.

Do 1000 litara prtljažnog prostora

Prvi prototip modela OCTAVIA COMBI, u atraktivnoj dvobojnoj varijanti, proizveden je u pogonu u Kvasiny u septembru 1959. Vrata prtljažnika bila su vodoravno podeljena u dva dela. Donji deo bio je povezan s dnom prtljažnika koji je imao kapacitet do 690 litara (mereno do plafona). Ali nepodeljena zadnja sedišta mogla su se sklopiti kako bi se stvorila površina dimenzija 1495 x 1355 mm, tako da su dva putnika mogla putovati sa do 1050 litara prtljaga. Uprkos tome, karavan je imao iznenađujuće kompaktne spoljašnje dimenzije 4065 x 1600 x 1430 mm.

Vrlo praktična, a današnjom terminologijom Simply Clever karakteristika novog modela iz Kvasiny bio je posebna pregrada za rezervni točak, smeštena ispod poda prtljažnika kojoj se pristupalo odvojenim poklopcem na šarkama iznad branika. Kada je OCTAVIA COMBI modernizovana 1969. godine, ova je karakteristika nestala i zamenjena je vodoravno postavljenim pravougaonim lampama preuzetim iz nove ŠKODA 100/110. To je značilo da se rezervnom točku moglo pristupiti tek nakon što se izvadi deo prtljaga, ali je i prolazak vlage u „džep“ rezervnog točka smanjen.

Od Norveške do Australije

Velika potražnja u inostranstvu, gde je išlo oko dve trećine proizvodnje karavana, u kombinaciji sa oskudicom ostalih novih automobila u ovoj kategoriji na domaćem tržištu, dovela je do odluke da se proizvodnja nastavi u pogonu u Kvasiny nakon aprila 1964. Tada je poslednja OCTAVIA Super sa stepenastim zadnjim delom izbačena iz glavnog pogona u Mlada Boleslav, a kompanija je svoje napore fokusirala na lansiranje serije Š 1000/1100 MB sa motorom postavljenim pozadi.

Međutim, čak i karavan verziji koju je trebalo ukinuti, pružena je pažnja koja ju je održavala konkurentnom. Do 1966. godine rekordnih 72% karavana otišlo je u inostranstvo. Na nekim tržištima bio je ponuđen kao laki komercijalni dvosed sa zatamnjenim bočnim prozorima. Pored zemalja koje se graniče sa Čehoslovačkom, posebno Istočne Nemačke i Mađarske, stotine modela OCTAVIA COMBI prodato je, na primer, u Britaniji i Norveškoj, dok su desetine njih pronašle put do Australije i Islanda.

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 2 od 2

Verzija za spavanje bez dodatne naplate

Još jedna Simply Clever karakteristika bila je unutrašnjost prilagođena za spavanje, koju su svi OCTAVIA COMBI automobili nudili bez dodatnih troškova od 1961. godine. Nakon pomeranja sedišta vozača i suvozača prema napred, nasloni su se mogli preklopiti u gotovo vodoravan položaj, tako da su bili u istoj ravni kao i zadnja sedišta. Tada bi zadnji naslon mogao da se skinu i posluži kao jastuk. Počevši od modela iz 1968. godine, udobnost je dodatno poboljšana sposobnošću preklapanja naslona zadnjih sedišta unazad.

1970. godine ŠKODA 110 R coupé postao je ponos fabrike u Kvasiny. Model OCTAVIA COMBI morao je da oslobodi proizvodne kapacitete za novi model. Pre božićnih praznika 1971. godine, poslednji karavan je sišao s proizvodne trake sa serijskim brojem 50244. To vozilo je ostalo unutar fabričkih kapija kao vlasništvo češkog proizvođača automobila.

Nakon 1971. godine, kupci su morali da čekaju još 22 godine na porodičnu verziju karavana s krilatom strelom: to je bio model FORMAN. Poznata oznaka OCTAVIA COMBI oživela je 1998. godine prvom generacijom trenutno najprodavanijeg modela.

Zašto naziv OCTAVIA?

ŠKODA OCTAVIA bila je vrhunac uspešne razvojne linije s krutim, ali laganim okvirom šasije i nezavisnom suspenzijom na sve točkove. A budući da je OCTAVIA bila osmi u nizu modela sagrađenih na ovaj način, to se spominjalo u njenom imenu preuzetom od latinskog broja „octo“, što znači osam, ili „oktava“ - osmi. To je dovelo do ženskog naziva Octavia. Ideološki obojena interpretacija vremena bila je da je to bila proslava osmog modela svih tipova od nacionalizacije fabrike automobila u Mladá Boleslav u oktobru 1945. godine, iako se alternativno objašnjenje odnosi na njen položaj u određenoj razvojnoj liniji započetoj 1934. godine modelom POPULAR.

Čovek koji stoji iza svega: Vladimír Matouš

Čovek koji je u velikoj meri odgovoran za dizajn izuzetno uspešne linije automobila bio je inženjer Vladimír Matouš (1896-1963). Penzionisan je simbolično 1959. godine, kada je na put krenula poslednja razvojna faza modela OCTAVIA. Nakon završetka Češkog tehničkog univerziteta u Pragu, Vladimír Matouš radio je na licenciranoj proizvodnji luksuznog automobila ŠKODA Hispano Suiza u pogonu u Pilsenu i imenovan je za glavnog dizajnera putničkih automobila i lakih komercijalnih vozila u Mlada Boleslav 1928. godine. Od 1936. bio je zamenik direktora kompanije, a nakon kratkog posleratnog prekida u službi Ministarstva industrije vratio se u Mlada Boleslav 1948. godine kao tehnički direktor. Pre nego što se povukao u šezdesettrećoj godini, uveo je u proizvodnju, na primer, ŠKODA 1200 i 1201 i Š 440, „Spartak-ovog međufaznog automobila“ koji je kasnije obnovljen i transformiran u model OCTAVIA.

Više informacija:

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/