

60 ÉVES A ŠKODA OCTAVIA

A jól hangzó OCTAVIA név pont 60 évvel ezelőtt kezdte gazdagítani a ŠKODA modellkínálatát. Nem véletlen, hogy a nevet a latin „OCTAVIA” szóból vették, melynek jelentése a „nyolcadik”, minthogy az új jövevény a márka nyolcadik modellje volt a második világháborút követően és ugyancsak a nyolcadik ŠKODA modell volt az akkor legkorszerűbbnek számító független felfüggesztéssel gyártott modellek között, amit az autógyár 1933-ban vezetett be.

A ŠKODA OCTAVIA első kétajtós modellje 1959 januárjában hagyta el a Mlada Boleslav-i gyárat, az első néhány hét során még az Š 440 és az Š 445 nevű elődökkel együtt. Az autót a márciusi lipcsei autószalonon tarták a világ szeme elé. Az OCTAVIA motorháztetője alatt egy robusztus, négyhengerű, 1,1 literes, 40 LE teljesítményű motor volt, az autó hátsókerék-hajtással és négyfokozatú sebességváltóval működött. Az autó csúcsebessége 110 km/h volt, átlagos fogyasztása pedig 7,7 liter. Az olyan műszaki újítások, mint elől a csavarrugók torziós kereszttrudas stabilizátorral, nagyfokú utazási kényelmet és könnyű vezethetőséget adtak az OCTAVIA-nak, míg az aszimmetrikus fényszórók 1959-ben történt bevezetése tovább javította az aktív biztonságot is. A ŠKODA 1959-ben az OCTAVIA SUPER-rel bemutatott egy jóval erősebb változatot is, amiben 1,2 literes motor volt, 33 kW-os (45 LE) csúcsteljesítménnyel.

1960. március 10-én a Genfi Autószalonon mutatkozott be a sportos ŠKODA OCTAVIA Touring Sport (TS), ami 37 kW-os (50 LE) teljesítményű motorral rendelkezett. A ŠKODA ekkor kereste meg a Nemzetközi Automobil Szövetséget (FIA), hogy a TS-t homologizálja, azaz ezt a típust fogadja

be a nem módosított közúti járművek versenysztyályaiba, így egyengetve az utat a 130 km/órás sebességű kétajtós modell előtt a motorsportban. A híres Monte Carlo-i ralin saját osztályában 1961-ben, 1962-ben és 1963-ban aratott győzelmeivel az OCTAVIA mesterhármast ért el.



Az elődmodell, a ŠKODA 440 „SPARTAK” (1955–1959)



1960. szeptember 11-én a ŠKODA Brnóban mutatta be először az OCTAVIA COMBI-t a vízszintesen két részben nyitható hátsó ajtóval. A COMBI, a Typ 993 C 1961-ben került piacra, több, mint 54 ezer darabot gyártottak belőle. A kompakt külső méretei ellenére a gépkocsiban kényelmesen elfért öt személy, és a csomagtartó mérete 690 liter volt, a rakodóhosszúság pedig 0.965 méter. A hátsó üléstámlák ledöntése után a csomag-tér 1050 literig volt növelhető.

A kétajtós szedánt 1964-ig gyártották, az utolsó példány, egy szürke OCTAVIA SUPER április 11-én gördült le a Mlada Boleslav-i üzem gyártósoráról. Az utolsó OCTAVIA COMBI 1971. december 21-én hagyta el a Kvasiny üzem gyártósorát. 1959 és 1971 között összesen 360 000 ŠKODA OCTAVIA-t gyártottak, beleértve a több mint 54 000 kombi változatot is.



A robusztus és megbízható OCTAVIA jelentette a műszaki alapot az első Új-Zélandban gyártott gépkocsi számára is 1966-ban: a TREKKA-t a cseh autógyárral szoros együttműködésben fejlesztették ki és az OCTAVIA SUPER rövidített alaplmezére építették. A népszerű haszonjárműre úgy tekintenek, mint a ŠKODA jelenlegi szabadidő-autóinak (SUV) egyik előfutára.

Az első korszerű OCTAVIA megjelenésével az OCTAVIA név az egész márka szinonimájává vált. 1992-ben, röviddel azt követően, hogy a ŠKODA csatlakozott a Volkswagen-csoporthoz, megkezdődött a munka egy teljesen új modell kifejlesztésén. A korszerű műszaki alapokon a vezető formatervező, Dirk van Braeckel és csapata egy összetéveszthetetlen formájú karosz-

szériát alkotott. A széles hátsó ajtóval rendelkező OCTAVIA szedán 1996. április 4-én debütált, és azonnal nemzetközi elismerésre tett szert magas színvonalú aktív és passzív biztonságával. A gépkocsinak előnyére vált az 528 litertől 1328 literig terjedő csomagtartója is. Az OCTAVIA COMBI-t, ami még tágasabb volt, és különösen sikeres lett az európai piacokon, 1998 márciusában adták hozzá a kínálathoz. Az első összerékhajtású változatot 1999-ben hozták ki. Az OCTAVIA első nemzedékéből 970 000 szedánt és több, mint 470 000 kombit gyártottak 2010 novemberéig.

A ŠKODA OCTAVIA már régóta nagy sikerrel fut számos piacon, amit látványosan mutat az a tény, hogy 1959 óta majdnem 6,5 millió OCTAVIA-t gyártottak. A ŠKODA Mlada Boleslav-i központi üzemén túl az OCTAVIA különböző



változatait Kínában, Indiában, Oroszországban, Kazahsztánban és Algériában is gyártják. ■

Forrás:
www.skoda-auto.com/world/
heritage; POHU

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

Budapest nemzetközi rangú építészeti jelképpel, egy friss turisztikai célponttal és elsősorban egy világszínvonalú, családbarát, új Közlekedési Múzeummal gazdagodik majd a Kőbányai úti egykori Északi Járműjavító területén - hangsúlyozta az amerikai Diller Scofidio + Renfro iroda által tervezett, leendő múzeumépület kapcsán Vitézy Dávid főigazgató.

A Magyar Közlekedési és Műszaki Múzeum vezetője emlékeztetett arra, hogy a világszerte számos példaértékű projektet, többek között a New York-i High Line magasvasútból átalakított közparkot tervező Diller Scofidio + Renfro nemzetközi tervpályázaton nyerte el az intézmény új otthonának tervezését.

„A nyertes terv nagyvonalúan tiszteltben tartotta azt a szempontot, hogy a járműjavító Dízelcsarnoka olyan tér, amelyet ipari értékeivel, hangulatával együtt meg szeretnénk őrizni és múzeumként megnyitni a nagyközönség

számára. Benyújtott terveik szerint a kortárs kiállítótér modern üvegfalaival beúszik a régi csarnokba, de annak összhatása, egészen különleges, egyedi hangulata és történelmi jellege megmarad, olyan perspektívából is láthatóvá téve az egyes járműveket, melyekre korábban kevés példát láthatunk” – méltatta a terveket.

A Közlekedési Múzeum új állandó tárlata a régi, városligeti kiállításnál kétszer nagyobb lesz, mintegy tízezer négyzetméteren mutatja be a magyar közlekedés fejlődését a reformkortól napjainkig. Ezt egy közel ugyanekkora, időszakosan látogatható mútárgyraktár és nagyjából ezer négyzetméternyi időszaki kiállítóhely egészíti ki. Ezekkel a múzeum gyűjteménye páratlanul nagy arányban válik majd hozzáférhetővé.

A kiállítási funkciók eredményességét és a kutatásokat fogja támogatni egy mintegy négyezer négyzetméteres műszaki és közlekedési szakkönyvtár és archívum. A múzeum mútárgyállo-

mányának folyamatos karbantartását és a legmagasabb színvonalú restaurálási munkák elvégzését egy több mint kétezer négyzetméternyi területen megvalósuló, új restaurátorműhely fogja biztosítani – tette hozzá.

A főigazgató kiemelte, hogy az új épületben nemcsak állandó és időszakos kiállítások valósulnak meg, hanem a múzeum közösségi térként és nemzetközi szintű tudásközpontként fog újjászülni, a könyvtárnak és az archívumnak köszönhetően. Vitézy Dávid kitért a Magyar Innováció Házára is, amelynek a Liget Budapest projekt keretében újjáépülő, egykori Közlekedési Csarnok ad majd otthont. Az új intézmény szakmai előkészítése továbbra is a Közlekedési Múzeum feladata, jelenleg a ház állandó kiállításának tervezési munkái, a kurátori, valamint a kapcsolódó mútárgy-előkészítési és digitalizálási feladatok zajlanak – mondta a főigazgató.

Forrás: MTI