



Byla změněna čelní maska karoserie, přístrojová deska doznala drobných pouze optických změn. V zadních koncových svítlících byly použity dvouvláknové žárovky (u předchozích Š 440 byly tři jednovláknové žárovky). Octavie určené na vývoz dostávaly asymetrické hlavní reflektory, pro vozy určené na domácí trh se montovalo doslova „co se podařilo nákupčím poshánět“. Takřka stálý problém byl přenos hluku z uložení karoserie na rámu, byly montovány vysoké gumové podložky s průchozími šrouby a silentbloky.

V letech 1960–64 bylo vyrobeno celkem 2273 kusů zmíněného provedení, z nichž nepatrná část zůstala na domácím trhu. Byly určeny především k vývozu prostřednictvím podniku zahraničního obchodu Motokov.

Současným druhým vlastníkem uvedené Octavie TS je člen brněnského Classic Car Krůžku Jiří Karásek. Předchozí první majitel opakovaně procestoval s octavií východ

i západ Evropy, což bylo patrné pouze z počítadla na tachometru, nikoliv na vzhledu pečlivě udržovaného vozidla. S celkovou renovací prováděnou v letech 1997 až 1999 nebyly žádné problémy. „Velká většina potřebných dílů byla tehdy lehce dostupná, často za ceny nižší než nízké. Ale největší problémy byly s originalitou – umět vybírat pouze díly, které se kdysi dávno montovaly právě do tohoto typu, do této výrobní série,“ vzpomíná doslova Jirka Karásek.

Pro dvoustranu připravil současný majitel fotografii s dobovým doplňkem – obytným přívěsem Dingo, výrobní číslo 39, rok výroby 1961, celkově zachovalým s původním vybavením interiéru. Přívěsy byly vyráběny v kooperaci Kovony Karviná a Karosy Vysoké Mýto.

Text: Jan Martof

Foto včetně dvoustrany: Jiří Karásek

Technický popis

Motor: čtyřdobý, řadový, zážehový čtyřvá-

lec OHV chlazený kapalinou, vrtání 85 mm, zdvih 75 mm, objem 1080 cm³, výkon 40 ks/4200 ot/min

Karburátor: spádový Jikov 32SOPb

El. příslušenství: zapalování 12 V, akumulátor 33 Ah, dynamo PAL 200 W

Spojka: suchá, jednodamelová, mechanicky ovládaná

Převodovka: čtyřstupňová + Z, plně synchronizovaná, přes hřídel pohání zadní nápravu

Podvozek: páteřový rám s příčkami

Brzdy: nožní hydraulická na všechna kola, ruční mechanická na zadní kola

Pérování: přední náprava – vinuté pružiny doplněné dvěma teleskopickými tlumiči, zadní náprava – příčné listové pero doplněné dvojicí teleskopických tlumičů

Karoserie: celokovová, uzavřená, dvoudveřová, čtyřsedadlová

Hmotnost: 920 kg, užitečná 350 kg

Maximální rychlost: 110 km/h

Spotřeba: 7,7 l/100 km

