

Na jaře 1959 převzala štafetu
typu S 450 modernizovaná
Škoda Felicia



ŠŤASTNÁ KRÁSKA

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Počátkem března 1959 byla na veletrhu v Lipsku představena Škoda Felicia, modernizovaná verze typu Š 450 s novou přední nápravou. V roce 1961 dostala novou masku a křídélka na zadní blatníky, o rok později následovala Felicia Super s větším motorem.



Pracoviště konečné montáže vozů Škoda Felicia v Kvasinách v roce 1960

V lednu a únoru 1959 začala v Mladé Boleslavi nabíhat výroba vozů Škoda Octavia a Octavia Super s pérováním předních kol vinutými pružinami a lehce modernizovanou karoserií. Jen o pár týdnů později začali v Kvasinách montovat otevřené automobily Škoda Felicia.

Podle informací uveřejněných v únoru 1959 v závodním časopisu AZNP Ventil navrhla pojmenování Octavia a Felicia paní Z. Bošková, propagační referentka podniku zahraničního obchodu Motokov, monopolního vývozce škodovek. Lehce pikantní



Setkání na sněhu: vozy Škoda Felicia ročníku 1960 s pevnou střechou



bylo, že za užívání označení Felicia ve Švýcarsku platil Motokov ročně ekvivalent 30 000 Kčs jisté tamější firmě, jež vyráběla dámské podprsenky téhož jména.

Felicia se od své starší sestry Š 450 (viz AR 11/19) vedle již zmíněné přední nápravy s vinutými pružinami se sousými teleskopickými tlumiči a příčným stabilizátorem odlišovala nápisy na předních blatnících a na zádi karoserie a novými zadními svítilnami s horní polovinou oranžovou a spodní červenou. Od léta 1959 měla asymetrické světlomety v nových rámečcích a dvoudílný přední nárazník místo dřívějšího nedělného. Navenek neviditelným zdokonalením bylo uložení karoserie na silentbločích.

Vozy Felicia vyráběné v letech 1959 a 1960 si zachovaly oválný panel přístrojové desky i řadicí páku umístěnou na volantu, stejně jako přední sedadla se samostatnými opěradly, ale s jednoduchým sedákem. Jejich nový volant měl zapuštěnou hlavu a kruhový prstenek ovládnání houkačky, číselníky

přístrojů už nebyly bílé, ale černé. Pohon nadále obstarával čtyřválec OHV o objemu 1089 cm³ osazený dvěma karburátory a naladěný na výkon 50 k SAE (37 kW) při 5500 min⁻¹, na který navazovala čtyřstupňová převodovka.

Klasickou koncepcí s páteřovým rámem tvořeným rourou kruhového průřezu a pohon nezávisle zavěšených zadních kol odpružených příčným listovým perem snad ani nemusíme zdůrazňovat. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,50 – 15, od sezóny 1960 pak 5,90 – 15.

Otevřený vůz s rozvorem náprav 2390 mm a rozchodem kol 1200 mm vpředu a 1250 mm vzadu byl dlouhý 4065 mm, široký 1600 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1380 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 930 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 300 kg.

Felicia dosahovala největší rychlosti 130 km/h a průměrně spotřebovala 9 l benzínu na 100 km, její palivová nádrž za pra-

Felicia modelového ročníku 1961 s novou delší laminátovou střechou

Vlevo dole nově uspořádaná palubní deska modelu 1961 byla zhotovena z laminátu. Vpravo dole vítaný detail: výklopné větrací okénko v prodloužené laminátové střeše

vým zadním podběhem měla objem 30 l. Během jara 1959 se Škoda Felicia představila světové veřejnosti na autosalonech v Ženevě a v New Yorku, v tuzemsku jí v malých počtech začala prodávat Mototechna na tzv. volném trhu za nemalou částku 42 000 Kčs. Na export odcházelo 70 % vyrobených vozů, celkem jich do konce roku 1959 v Kvasinách zhotovili 3251. Vedle západoevropských zemí putovaly vozy Felicia i do vzdálených destinací, na seznamu odběratelů figurovaly např. Jihoafrická unie, Rhodesie, Guinea, Angola, Maroko, Kuba, Chile, Panama a Venezuela.

V létě 1959 vzniklo prvních pětadvacet vozů Felicia vybavených odnímatelnou laminátovou střechou, vyvinutou a vyráběnou ve spolupráci s podnikem Kovona Karviná. Před montáží laminátové střechy, která roadster proměnila v kupé, bylo nutné vymontovat a na bezpečném místě uložit skládací plátěnou střechu.





Malosériová výroba vozů s laminátovou střechou začala koncem roku 1959, po vyléčení jejich dětských nemocí. Majitelé a fanoušci sportovně střížených škodovek z Kvasin označují laminátovou střechu z let 1959 a 1960 výrazem „krátká“, aby ji odlišili od delší střechy hardtop z let 1961 až 1964.

V roce 1960 dosáhla produkce vozů Felicia rekordní výše 4210 kusů, včetně čtyř desítek exemplářů, jež byly ze sad dílů smontovány v Irsku. Byl to zřejmě jediný případ, kdy byl větší počet oblíbených roadsterů dokončen mimo Kvasiny.

Od ledna 1961 se vyráběla Škoda Felicia v modernizovaném provedení s novou maskou, trojúhelníkovými křídélky na zadních blatnicích a novými kapkovitými zadními svítilnami. Hrdlo nádrže bylo přemístěno na pravý zadní blatník, pod obdélníkový odklápěcí kryt.

Vůz dostal novou palubní desku zhotovenou z laminátu, potaženou černou koženkou a osazenou trojicí kruhových přístrojů: vlevo byl ukazatel stavu paliva, uprostřed větší rychloměr se stupnicí do

160 km/h a vpravo teploměr chladicí kapaliny.

Přední sedadla byla nyní samostatná, řadičí páka se přestěhovala od volantu ke střednímu tunelu, na prodloužený kryt převodovky. Felicia tím posílila svůj sportovní charakter. Za příplatek mohl být roadster opatřen nově tvarovanou odnímatelnou laminátovou střechou. Byla vybavena vyklápěcími bočními okénky, která výrazně zlepšila větrání prostoru pro cestující. Při montáži této laminátové střechy mohla ta skládací zůstat na svém místě.

I v roce 1961 překročila výroba vozů Felicia hranici 4200 kusů, byl jen o jediný exemplář. Od léta 1961 se však v Kvasinách začala rozvíjet výroba nového modelu Octavia Combi a Felicia se zanedlouho ocitla na vedlejší koleji. V lednu 1962 debutovala Felicia Super vybavená motorem 1221 cm³ se dvěma karburátory a výkonem 53 k SAE (39 kW), resp. 47 k DIN (35 kW). V průběhu roku byla výroba vozů Felicia a Felicia Super na čas přerušena a hrozilo její úplné zastavení. Celoroční produkce roadsterů se propadla na pouhých 1200 vozů, zatímco

Felicia ročníku 1961 s decentními „křídélky“ na zadních blatnicích

Škoda Felicia Super ročníku 1962 s odnímatelnou laminátovou střechou

výroba „kombíků“ se vyhoupla na 4805 kusů.

Traduje se, že obnovení výroby vozů Felicia Super vyjednal pan Pachtner, mnichovský zástupce značky Škoda a výhradní dovozce škodovek pro jižní polovinu Německé spolkové republiky. Mimo jiné dodal do Kvasin kvalitní plastické kůže na čalounění interiéru. Počátkem roku 1963 se Felicia Super dočkala poslední inovace, dostala zjednodušenou mřížku masky, plastové madlo na víko zavazadlového prostoru a kruhové odrazky pod zadní svítilny. V roce 1963 vznikla jen tisícovka těchto automobilů, stejně jako v prvním pololetí roku 1964.

Připomeňme, že na západoněmeckém trhu se tehdy Felicia Super prodávala za 6690 DM, tedy draž než čtyřmístný kabriolet VW Brouk nabízený za 6230 DM.

Zatímco v Mladé Boleslavi se od dubna 1964 vyráběly pouze automobily Škoda 1000 MB s motorem vzadu, výroba vozů Felicia Super dobíhala v Kvasinách až do léta. Celkem tam v letech 1959 až 1964 zhotovili 14 863 automobilů Škoda Felicia a Felicia Super. ■



Novinkou sezóny 1962 byla Felicia Super vybavená motorem 1221 cm³

