Od prve do četvrte: Nova Fabia ima puno toga da pokaže

› **Četvrta generacija modela ŠKODA FABIA prvi put je otkrila svoju siluetu. Ovaj model će predstavljati veliki iskorak u pogledu tehnologije i dizajna. Osvrnimo se na to kako je prva generacija rođena u prošlom stoleću i kako je mogla da izgleda.**

Beograd, 11. februar 2021 – Sudeći prema prvim objavljenim slikama njene siluete, četvrta generacija popularnog modela FABIA preradiće proporcije i ponudiće najsavremenije tehnologije, poboljšanu bezbednost i još veći prtljažnik.

Nova FABIA izgrađena je na platformi MQB-A0 Volkswagen grupe za male automobile s poprečno postavljenim prednjim motorima. Ova platforma omogućila je četvrtoj generaciji modela FABIA da raste u svim smerovima. Iako ŠKODA neće potpuno predstaviti novu FABIA-u do proleća, već znamo da će njen prtljažni prostor biti 50 litara veći od prethodnika. Čvršća karoserija i moderan niz bezbednosnih sistema i sistema asistencije doprineće poboljšanju iskustva vožnje i aktivnu i pasivnu bezbenost dići na viši nivo.

Štaviše, FABIA četvrte generacije biće opremljena modernim EVO benzinskim motorom s malom potrošnjom goriva i niskom emisijom CO_2. Kupci će takođe moći da biraju između manuelnog i 7-stepenog DSG automatskog menjača. To će novu ŠKODA FABIA učiniti jednim od najuniverzalnijih modela u svom segmentu, baš kao što je bila i prva generacija predstavljena 1999. godine.

Nova tehnologija i novi dizajn

Prva generacija modela FABIA pratila je modele FAVORIT i FELICIA koji datiraju iz 1980-ih. Na kraju milenijuma FABIA je postala definicija malog gradskog automobila i porodičnog automobila za 21. vek. Ime novog modela nastavilo je tradiciju svojih prethodnika započinjući sa slovom F. Prva ŠKODA FABIA postala je prvi moderni ŠKODA automobil iz B segmenta (nazvan „supermini“ u anglosaksonskim zemljama) koji je u potpunosti razvijen pod okriljem Volkswagena Grupe.

Prva generacija modela FABIA koristila je tada najnoviju platformu grupe za male automobile, poznatu kao PQ24. U poređenju s prethodnicima, bio je to potpuno novi model s novim tehnologijama i dizajnom.

Kratko i jednostavno. „Dobili smo osnovne dimenzije i tehničke specifikacije koje je diktirala platforma, a naš posao je bio da dizajniramo moderan, ali i dalje relativno konzervativan mali automobil“, priseća se Václav Capouch, koji je bio koordinator dizajna eksterijera u ŠKODA dizajnerskom timu. Na kraju su paralelno proizvedena tri alternativna dizajna. Osim verzije Václava Capoucha, dizajne su izradili Belgijanac Luc Donckerwolke i Brazilac Raul Pires.

Tri različite interpretacije tri različita dizajnera dale su prvi obris budućeg modela FABIA. Svima im je bilo zajedničko da je telo bilo primetno zaobljenije sa zadnje strane krova i oko zadnjih prozora nego u konačnom dizajnu. Iako su se tri verzije razlikovale, imale su nekoliko zajedničkih očiglednih karakteristika: podebljana linija bokova s čistom, ravnom površinom i način na koji su bočne strane automobila odvojene od ostalih površina jednom naglašenom crtom koja je išla od prednjeg branika ka zadnjim svetlima.

Interna konkurencija

ŠKODA-in prvi korak bio je dopuštanje da se razvijaju vizije sva tri dizajnera. Ovakva vrsta internog nadmetanja je u ovim slučajevima potpuno normalna, jer rezultira s više ideja i omogućava vaganje određenih mogućnosti razvoja dizajna. Povrh svega, komentari i zahtevi počeli su da se filtriraju iz menadžmenta. „U početku zapravo nismo razmišljali o tome, ali zahtev da dizajn novog modela treba povezati s dizajnom modela OCTAVIA, koji je prethodio modelu FABIA, izražen je tokom procesa razvoja kao način definisanja dizajnerskog jezika kompanije. Zbog toga je FABIA dobila karakterističnu rešetku hladnjaka“, kaže Václav Capouch, objašnjavajući odakle je prva FABIA dobila svoj izgled.

Pobednik internog takmičenja bila je verzija koju je dizajnirao Raul Pires. Uprkos tome, automobil nosi rezultate rada Václava Capoucha i ostalih članova tima. „Dizajn automobila očito je rezultat timskog rada: svi su doprineli nekom delu automobila. Na primer, radio sam na farovima. Ali uopšteno, ručke na vratima, točkovi, branici i druge takve detalje kreiraju individualni dizajneri“, kaže Capouch.

Tri tela

Jedan od ljudi koji je radio na raznim detaljima bio je Daniel Petr, koji je još uvek bio prilično nov u timu. Bio je zadužen za pripremu sportske verzije RS. „Tada je već postojala ideja da će FABIA biti ŠKODA model koji će se takmičiti u WRC-u, pa je jedan od zadataka bio postići da automobil pređe prag dužine od četiri metra koji je u to vreme bio uslov homologacije,“ priseća se Daniel Petr. „Iz tog razloga sam preradio prednji branik, koji je na RS-u duži nego u standardnoj verziji“, objašnjava on.

Njegov fokus na sportski dizajn automobila takođe je ohrabrio Daniela Petra da stvori dve druge verzije modela FABIA koje nikada nisu napravljene: GTC Coupé i GTC Roadster. Iako je od samog početka bilo jasno da su to samo eksperimenti. „Tokom razvoja krenuli smo praktičnijom rutom, stvarajući karavan, baš kao i prethodni modeli FELICIA i FAVORIT“, kaže Daniel Petr. „Verzija limuzine koja je nastala iz sličnih probnih studija iz doba FAVORIT-a bila je pomalo iznenađenje, ali kategorija malih limuzina u to vreme je, čini se, bila postavljena za velike stvari“, dodaje on.

Mogla je postojati čak i još jedna verzija modela ŠKODA FABIA, iako ovo nije imalo nikakve veze s karoserijom automobila. „Postoji čak i skica Volkswagen-ove verzije automobila. Grupa se poigravala idejom da se ova verzija modela proizvodi u Meksiku za tržište te zemlje“, seća se Daniel Petr.

Vanvremenski

Dizajn prve generacije modela ŠKODA FABIA postigao je uspeh i publika ga je toplo prihvatila. „Izgled automobila se razlikovao od onoga što je javnost očekivala i svideo im se. I još uvek izgleda dobro. I dalje ga smatram modernim automobilom. Ako mene pitate, prva FABIA i danas izgleda moderno. Ima čiste linije i oštre ivice i vanvremenski izgled“, kaže Daniel Petr. Ipak, priznaje da postoje neki detalji koji su se mogli dizajnirati drugačije iz današnje perspektive. „Ponekad želite da promenite detalj, ali to ima udarni efekat koji zahteva druge promene na drugim delovima automobila“, kaže Václav Capouch, naglašavajući zamke kasnijih prepravki dizajna automobila.

Ali izgled automobila stari delimično zbog korišćenih tehnologija, i upravo je zbog ovog faktora prva FABIA toliko različita od današnjih automobila. „Dizajn automobila danas se odnosi na svetla i felne. Današnje tehnologije prednjih svetala su mnogo naprednije i raznovrsnije“, kaže Václav Capouch. Ista je priča za unutrašnjost automobila. „Jasno definisani oblici instrument table tada su izgledali moderno, dok se iz današnje perspektive čini gotovo naivno jednostavnim“, dodaje on.

Dizajneri prve generacije

Dizajn prve generacije modela ŠKODA FABIA delo je tima od dvadesetak dizajnera. Tim su činili iskusni stručnjaci i mladi talenti dovedeni iz celog sveta. Šef dizajna ŠKODA-e u to vreme bio je Dirk van Braeckel, a koordinator dizajna eksterijera Václav Capouch, koji je prethodno radio na "Bertone" FAVORIT i njegovom nasledniku, modelu FELICIA. Pored njega, Luca Donckerwolkea i Raula Piresa, tu je bio i Martin Uhlárik, Kanađanin slovačkih i čeških korena, koji je radio na dizajnu enterijera. Derivate modela je u velikoj meri dizajnirao Daniel Petr, koji i dan danas radi u sektoru za dizajn češkog proizvođača automobila.

Više informacija:
Aleksandra Đokić
Direktor marketinga
P +381 11 3072 872
aleksandra.djokic@autocacak.co.rs