



Jeden z prototypů vozu MTX Roadster s přídi ozdobenou okřídleným šípem

FAVORIT NAHOŘE BEZ

JAN TUČEK | Foto: Stanislav Marušák a MTX

Počátkem roku 1990 se v Metalexu zrodil projekt přestavby Škody Favorit na otevřený dvoumístný vůz. V září téhož roku byl představen první MTX Roadster, v zimě 1990–1991 se v mělnických dílnách začala rozvíhat malosériová výroba. Do roku 1996 vzniklo přes 160 těchto osobitě střízených automobilů.

V listopadu 1989, v době pádu komunistického režimu, už měl Metalex za sebou dvě desetiletí úspěšné činnosti a několik stovek vyroběných nebo přestavěných závodních a soutěžních automobilů i motocyklů. To vše pod kuratelou Svažarmu neboli Svazu pro spolupráci s armádou, který v předlistopadovém Československu řídil a kontroloval všechno, co souviselo s motoristickým sportem. Svazarm se vytratil ze scény spolu s komunistickými mocipány a Metalex, transformovaný na společnost s ručením omezeným MTX, musel hledat nové uplatnění.

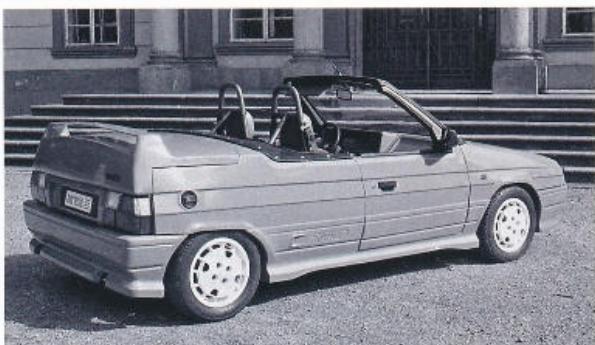
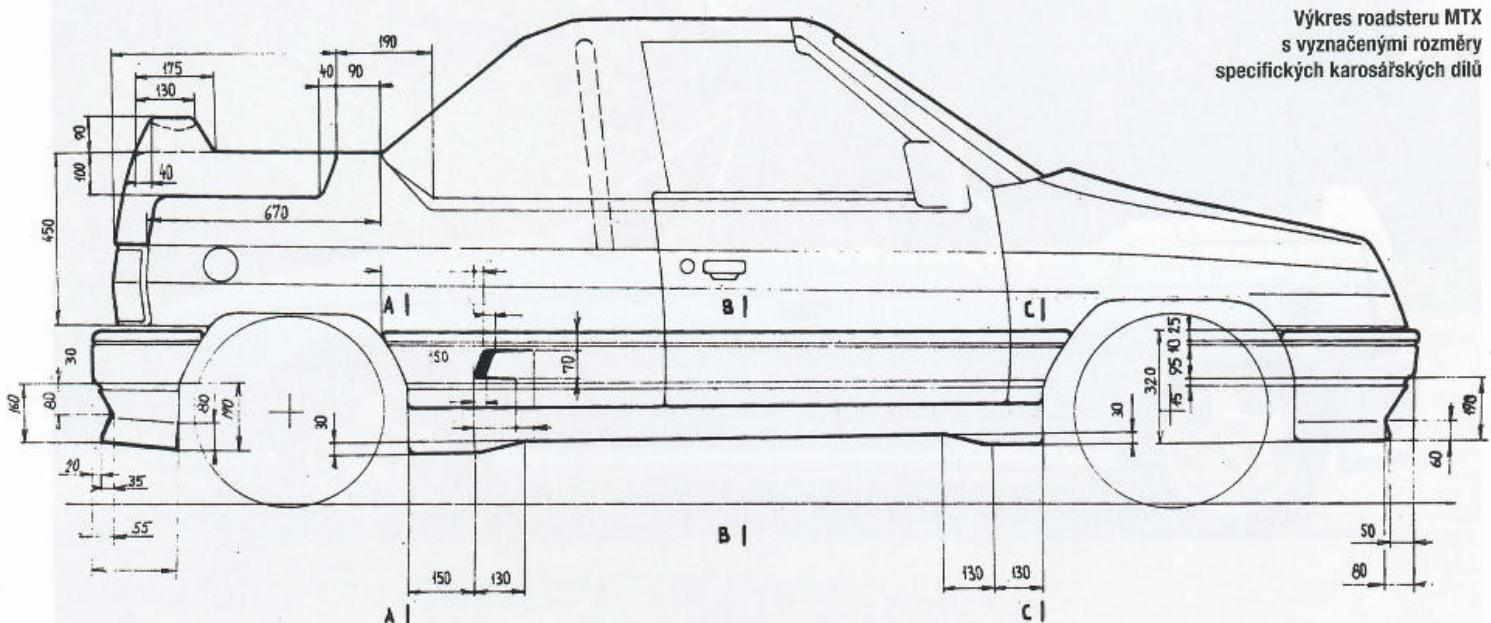
Projekt dvoumístného vozu sportovního střihu, jehož tvary navrhl dlouholetý spolupracovník Metalexu, designér Václav Král (1936–2005), byl výzvou i šancí.

Počáteční úvahy o zdánlivě snadnější přestavbě Škody Favorit na čtyřdveřový čtyřmístný kabriolet vzaly záhy za své, Metalex byl pro fanoušky motorismu synonymem sportovních vozidel a firma MTX se této výhody nehodlala vzdát. Na tom se s Václavem Králem shodli šéf podniku, bývalý závodník a soutěžní jezdec Ing. Petr Bold i Ing. Ivan Solfronk, muž pověřený konstrukcí a vývojem roadsteru.

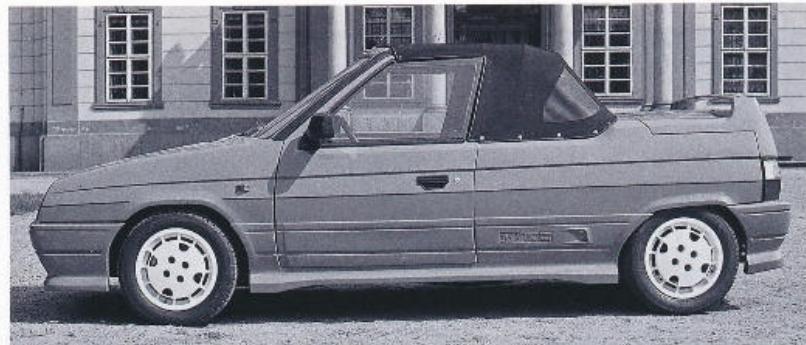
Prototyp nového vozu byl představen novinářům v září 1990, mezinárodní premiéru si odbyl o pár týdnů později na autosalonu v britském Birminghamu. MTX Roadster převzal bez větších změn podvozkové skupiny a poháněcí ústrojí vozu Š 781 Favorit, zato karoserie prošla zásadní proměnou. Přišla o střechu, střední i zadní sloupky, o zadní boční dveře i o vyklápěcí zadní stěnu. Její střední a zadní partie dostala nové uspořádání a tvary podle Králova návrhu. Upřavený skelet karoserie byl zesílen řadou podélných i příčných výztuh, přičemž se uplatnily letité zkušenosti získané při úpravách soutěžních automobilů. Typickým prvkem byla například příčná vzpěra mezi

Palubní deska byla osazena otáčkoměrem, posádku chránily bezpečnostní oblouky





Vzhled sportovně stříženého vozu dotvářely laminátové nástavce boků a prahů



Prototypy a první roadstery pro zákazníky neměly na dveřích vodicí lišty oken

horními úchyty tlumičů přední nápravy. Při následných měření ve Výzkumném a vývojovém závodě (VVZ) automobilky Škoda v Mladé Boleslavi prokázala karoserie roadsteru ve srovnání s původním hatchbackem 60 % odolnosti vůči namáhání krutem a pozoruhodných 140 % odolnosti proti ohýbu.

Zachována zůstala příd' ukrývající napříč uložený motor pohánějící prostřednictvím pětistupňové převodovky přední kola, dostala ovšem novou laminátovou masku a nárazník s integrovaným spoilerem z téhož materiálu. Připomeňme, že prototypy a první zhotovené vozy MTX Roadster nesly na přidi kruhový znak s okřídleným šípem, jenž však po zásahu automobilky nemohl být dále používán.

Roadster převzal i celní okno s rámem a spodní část předních dveří hatchbacku. Spouštěcí mechanismus bočních oken umožňoval jejich bezrámová skla zcela stáhnout do dveří. Okna ve dveřích byla stejně jako u sériového vozu jednodílná, iluze trojúhelníkových okének u čelního okna vytvářely vodicí lišty montované od jara 1991. Díky nim se při rychlé jízdě skla podtlakem nevychylovala ven z obrysu karoserie.

Boky karoserie opticky proměňovaly lami-nátové nástavce a rozšířené prahové lišty,



Ve vysoké zadní dvoumístného otevřeného vozu bylo 420 l prostoru pro zavazadla



Pro případ nepohody byl MTX Roadster vybaven skládací plátěnou střechou

z laminátu bylo vyrobeno i nahoru vyklápěcí víko zavazadlového prostoru ozdobené na horní hraně výrazným „křídlem“. S tímto rozměrným a dosti těžkým dílem karoserie se manipulovalo jen obtížně, a tak počínaje dvacátým vozem bylo víko opatřeno plynovými vzpěrami. Díky absenci zadních sedadel měl zavazadlový prostor délku 1160 mm a objem 420 l. Také nově tvarovaný zadní nárazník, dole opatřený rozšířeným lemem, byl zhotoven z laminátu.

Interiér roadsteru navazoval na model Favorit LS, přístrojová deska byla osazena otáčkoměrem a sedadla řidiče a spolujezdce byla komfortnější se zlepšeným bočním vedením těla. Sportovní volant o průměru 330 mm pocházel z produkce Metalexu. Za sedadly byly dva samostatné bezpečnostní oblouky z ocelových trubek konstruované podle vzoru závodních vozů, každý ze zadu zpevněný šíkmou vzpěrou. Při rozvoru náprav 2450 mm a rozchodu kol 1426 mm vpředu a 1391 mm vzadu byl

MTX Roadster dlouhý 3815 mm, široký 1620 mm a vysoký 1310 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 925 kg, z nichž 61,3 % připadalo na přední a 38,7 % na zadní nápravu. U vozu obsazeného dvěma osobami, jehož hmotnost dosahovala 1085 kg, se tento poměr změnil na 59,75 % ke 40,25 %.

V základním provedení poháněl přední kola roadsteru čtyřválec OHV z modelu Favorit 135 L, který z objemu 1289 cm³ dával výkon 58 k (43 kW) a spaloval bezolovnatý benzin. Za příplatek Metalex nabízel zvýšení výkonu o 10 až 25 %, tedy až na 72 k (53 kW). Pětistupňová převodovka byla sériová, stejně jako stálý převod v rozvodovce.

Na litých čtrnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 175/60 SR 14 vůz dosahoval největší rychlosti kolem 150 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 14 s. Při ustálené rychlosti 90 km/h spotřeboval 5,2 litru bezolovnatého benzínu na 100 km, při 120 km/h 7,0 l

MTX Roadster na snímku z prospektu z léta 1991, už s vodicími lištami oken

a v městském provozu 7,6 l. Palivová nádrž o objemu 47 l mu tedy poskytovala dostatečnou autonomii.

V létě 1991 už byly první dvě desítky vozů předány zákazníkům, výrobce přitom průběžně odstraňoval nedostatky, jež se projevily za provozu. MTX Roadster v základním provedení se sériovým motorem tehdy na tuzemském trhu stál 298 000 Kčs, zatímco hatchback Škoda Favorit LS se prodával za 150 750 Kčs. Menší počet vozů byl tuzemským zákazníkům dodán za smluvní ceny ve formě stavebnice. V sezóně 1991 se zrodilo i několik roadsterů s pravostranným řízením, údajně jich bylo do Anglie exportováno kolem deseti. Od listopadu 1991 rozšířilo nabídku výbavy na přání centrální zamýkaní a elektrické ovládání oken. Václav Král pro roadster navrhl i pevnou odnímatelnou střechu, byl jí však vybaven jen malý počet vozů určených na export do západní Evropy.

Na podzim 1993 překročilo množství zhotovených vozů MTX Roadster stovku, do ukončení výroby v roce 1996 vzniklo celkem přes 160 exemplářů, z nichž více než polovina byla vyvezena do zahraničí, převážně do Německa a do Nizozemí. Řada z nich se díky sběratelům a nadšencům po letech vrátila do České republiky. ■

Plátěná střecha byla opatřena trojicí okének, výhled jimi však byl jen omezený

