

ČESKÝ PŘÍBĚH



Na jaře 1964 debutovala Škoda 1000 MB, první velkosériově vyráběný československý automobil.

Typ 1000 MB, zvaný *embéčko*, představoval významný mezník našeho motorismu...

JAN TUČEK

NAHORE:
Škoda 1000 MB
v původní podobě
z roku 1964

VPRAVO DOLE:
Zavazadlový prostor v přídi
měl objem 220 litrů

Foto archiv Škoda Auto

Embéčko nenavazovalo na tradiční koncepcii s páteřovým rámem, motorem vpředu a pohonom zadních kol nesených polonápravami s přičním listovým perem, pěstovanou od poloviny třicátých let (Popular, Rapid) a pak recyklovanou v poválečných typech 1101, 1200, Spartak, Octavia a Felicia. Samonosná karoserie a motor za zadní nápravou byly pro výrobce AZNP novinkami, stejně jako řada technologií, jež se při výrobě 1000MB uplatnily. Koncepci s motorem za zadní nápravou posvětila příslušná vládní komise v polovině února 1957, během dalších dvou let krystalizovalo řešení čtyřdveřové čtyřmístné karoserie. Projekt s označením NOV, tedy nový osobní vůz, šel do finále v prvním

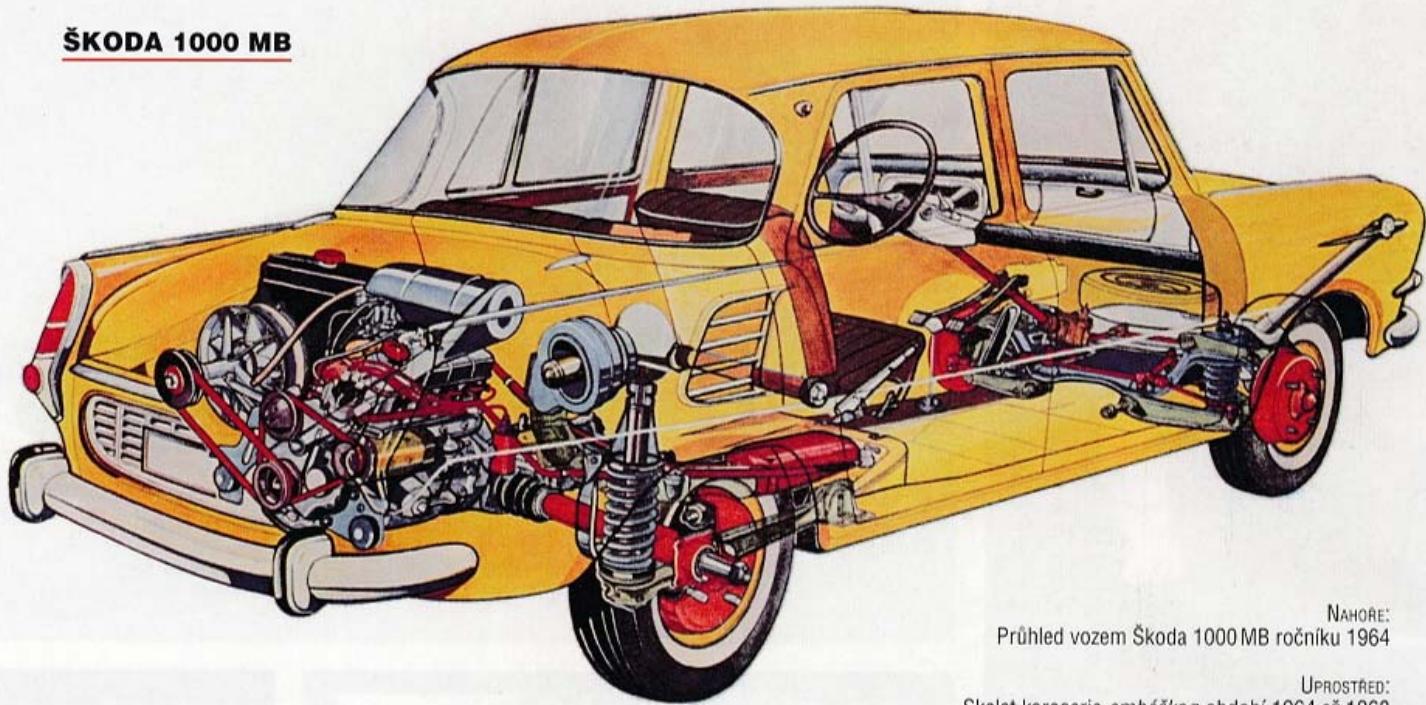
pololetí roku 1961, kdy na silnice po mnoha zkušebních vozech vyjelo padesát definitivních prototypů s typovým označením Š990.

Tvarově se blížily pozdější sériové podobě, některé nesly označení Favorit. Do poloviny roku 1962 prototypy najezdily přes 1,5 milionu kilometrů a navzdory různým neduhům potvrdily, že nový vůz je zralý pro sériovou výrobu. Automobil, jehož tvary navrhl designer Jan Žáček, se v té době dočkal kosmetické úpravy přídě; dosud vyčnívající světlomety byly lehce zapuštěny do blatníků. Vedle čtyřdveřových sedanů se mezi prototypy z let 1960 až 1963 objevily i dva roadstery, sedan Aerable s otvorem ve stropě krytým plátnou shrnovací střechou, dvoudveřové hardtopy a dokonce i jedno pětidveřové kombi. Do výroby se nakonec vedle sedanu dostal dvoudveřový model bez středních sloupků.

ŠKODA 1000 MB



ŠKODA 1000 MB



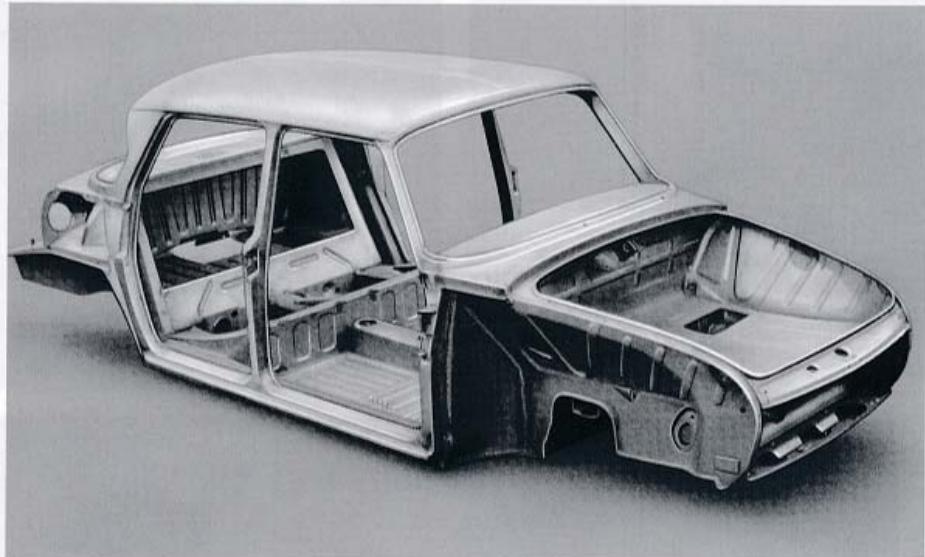
NAHORE:
Průhled vozem Škoda 1000 MB ročníku 1964

UPROSTŘED:
Skelet karoserie *embéčka* z období 1964 až 1968

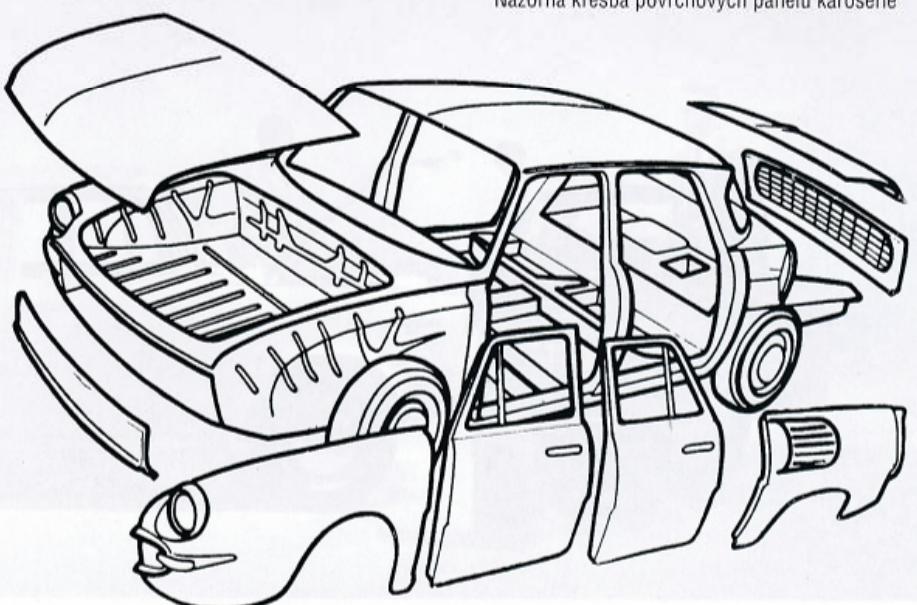
Od roku 1960 na pozemku o rozloze 80 hektarů vyrůstal v Mladé Boleslavě, v těsném sousedství stávající automobilky, nový výrobní závod s plánovanou kapacitou přes sto tisíc vozů ročně. Během necelých čtyř let se podařilo uskutečnit investici, jež u nás neměla do té doby obdoby. Podílelo se na ní přes 300 dodavatelů, mezi nimiž figurovalo 134 zahraničních firem ze čtrnácti zemí, včetně francouzských, britských, italských a dalších. V roce 1964 tak v Mladé Boleslavě začala vyrábět jedna z nejmodernějších automobilek v tehdejší Evropě, včetně západní. Na východ od železné opony nic srovnatelného neexistovalo...

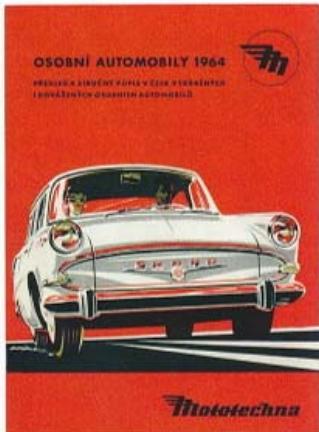
Nový automobil po mnoha diskuzích dostal označení Škoda 1000 MB evokující objem litrového motoru a rodiště vozu, tedy Mladou Boleslav. Výroba se začala rozbíhat v dubnu 1964, první tuzemští majitelé své vozy převzali ve tříadvaceti prodejnách Mototechny koncem května. Mezinárodní premiéry následovaly v září na veletrhu v Brně a o pár týdnů později na autosalonu v Paříži. V říjnu 1964 se Škoda 1000 MB představila i v Londýně, zatím jen jako prototyp, vozy s pravostranným řízením se dostaly do sériové výroby až v sezóně 1965. Do konce roku 1964 se v tuzemsku prodalo třináct tisíc vozů, z toho polovina v posledním čtvrtletí.

Škoda 1000 MB měla čtyřdveřovou samonosnou karoserii s nosným skeletem svařeným z ocelových výlisků, jehož součástí byla i střecha se zpevňujícím podélným prošitím uprostřed. Vnější panely karoserie, zejména blatníky a přední i zadní čelo, byly ke skeletu přišroubovány. To sice poněkud zvyšovalo pracnost výroby, ale usnadňovalo případnou výměnu a opravy, nemluvě o snadnější tvarové modernizaci,



Názorná kresba povrchových panelů karoserie





VPRavo:
Ve výpravně vozů
pracovaly převážně ženy

DOLE:
Hlavní bulvár nového závodu
alias Václavák

Foto archiv Škoda Auto



VLEVO:
Montážní linka
vozů Škoda 1000 MB (1964)



jež se už tehdy připravovala. V přídi vozu byl zavazadlový prostor o objemu 220 litrů, pod ním vodorovně uložené zvenku přístupné náhradní kolo. Nádrž na 321 benzínu byla pod přídí, její nalévací hrdlo se vtipně skrývalo pod odklápacím víčkem, jež bylo součástí emblému s okřídleným šípem na pravém předním blatníku. Zadní sedadla se dala samostatně sklopit, za nimi byl úložný prostor 120 l pro menší zavazadla.

Pod oblou zadní kapotou byl podélně za zadní nápravou uložen kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 988 cm³ (vrtání x zdvih 68 x 68 mm) a výkonu 37 k DIN (27 kW) při 4650 min⁻¹. Novinkou byl blok motoru z hliníkové slitiny vyráběný tlakovým litím, hlava válců byla ze šedé litiny. Kupředu na motor navazovala spojka, rozvodovka a čtyřstupňová převodovka. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na lichoběžníkových polonápravách, zadní na kyvadlových polonápravách s podélnou vzpěrou. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny se souosými tlumiči, přední náprava byla doplněna stabilizátorem. Řízení se šroubem a maticí vyžadovalo 2,5 otáčky volantu mezi krajními polohami, brzdy byly ještě bubnové. Čtyřmístný sedan s rozvorem náprav 2400 mm byl dlouhý 4170 mm, široký 1620 mm a vysoký 1390 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 755 kg, zatímco užitečná hmotnost měla hodnotu 350 kg. Na pneumatikách 155 x 14 dosahoval největší rychlosti 120 km/h a spotřeboval 7 až 9 litrů benzínu na 100 km. Do konce roku 1964 z továrny AZNP vyexpedovali málo přes 18 tisíc vozů 1000 MB, z nichž čtvrtina odešla na export. V roce 1965 už produkce překročila 63 tisíc automobilů.

ŠKODA 1000 MB

VPRAVO:
Interiér prototypu MBX
bez středních sloupků

UPROSTŘED:
Jeden z prvních tudorů
Škoda 1000 MBX
z roku 1966

VPRAVO NAHORE:
V téhle podobě
přišla Škoda 1000 MBX
na trh (1967)

Foto archiv Škoda Auto



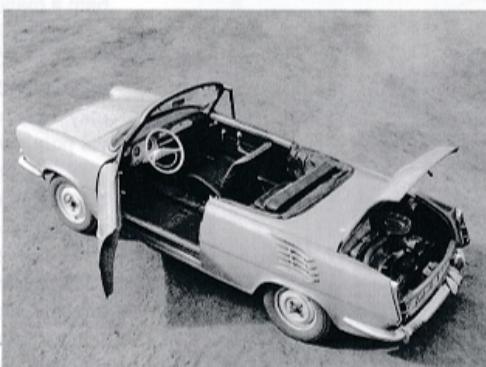
ROADSTER

V letech 1960 a 1961 byly v rámci vývoje 1000 MB postaveny dva prototypy roadsteru 2+2 s dvoudveřovou karoserií z Kvasin. První dokončený na podzim 1960 měl příd se světlomety lehce vystupujícími z předních blatníků, druhý zhotovený pravostranné řízení a přední část blízkou pozdější sériové podobě.

Při zkouškách se projevila nedostatečná tuhost otevřené karoserie, takže z představ o malosériové výrobě záhy sešlo.

NAHORE:
Roadster s volantem vpravo
a střechou hardtop (1961)

DOLE:
Otevřený roadster Š991
s volantem vlevo z roku 1960



lednu 1966 byl zaveden do výroby model 1966 s nově tvarovanou zúženou maskou a motorem s výkonem zvýšeným na 43k DIN (32 kW) při 4750 min⁻¹. Rychlos vozidla díky němu vzrostla na 125km/h. V červnu následovala Škoda 1000 MB De Luxe s lesklými lištami na prazích, ozdobným mezikružím na kolech a novou obdélníkovou mřížkou lepe zakomponovanou do zadního blatníku. Sedan De Luxe, zpočátku určený především na export do Rakouska, západního Německa, Belgie, Francie a Nizozemí, dostal také atraktivnější čalounění. Stejně jako standardní verze se mohl pochlubit novinkou, dětskými pojistkami zadních dveří, které bránily jejich nechtěnému otevření z vnitřku vozu.

Nádech luxusu měl i nový model Škoda 1000 MBX De Luxe s dvoudveřovou karoserií bez středních sloupků. Poháněla jej dvoukarburátorová verze čtyřválce 988 cm³ naladěná na 46k DIN (34 kW)/ 4800 min⁻¹. Podle továrních záznamů bylo v roce 1966 zhotoveno jen 134 dvoudveřových vozů MBX, které však nebyly určeny pro běžné zákazníky. Koncem roku 1966 se dvoukarburátorový motor začal montovat i do sedanu Škoda 1000 MBG De Luxe, vyráběného jen v omezených počtech. Ještě v roce



ŠKODA
VÝROBA
MOTOROVÉ
Dopravního
Tovarna

Prospekt vozu Škoda 1000 MB Standard z roku 1967

VLEVO:
Škoda 1000 MB De Luxe modelového roku 1967

1966 odešly tři desítky vozů MBG do Norska, deset do Belgie a jednotlivé kusy do Francie a Švédská.

Od ledna 1967 měla *embéčka* zesílenou podlahu, svary karoserie a některé prvky podvozku. Užitečná hmotnost vozu tak byla zvýšena na 375 kg a ze čtyřmístného se stal oficiálně pětimístný. V té době už měly všechny, včetně základního provedení Standard, decentnější obdélníkové mřížky na zadních blatnících. Produkce roku 1967 překročila 96 tisíc vozů řady MB, z nichž více než polovina byla vyvezena do zahraničí. Počátkem prosince 1967 v AZNP vyrobili čtvrtmilioné *embéčko*. Rok 1967 byl jediným, kdy se výroba dvoudveřových MBX přiblížila na dohled plánovaným počtům. Z plánovaných 1800 tudorů se podařilo zhotovit 1396.

Koncem roku 1967 vznikla první série tří stovek sedanů Škoda 1100MB De Luxe s motorem převrtaným na 1107 cm³ (vrtání 72 mm při shodném zdvihu 68 mm). Dával výkon 47 k DIN (34,5 kW) při 4600 min⁻¹ a vozu uděloval největší rychlosť 135 km/h. Počátkem roku 1968 se shodný motor začal montovat i do tudorů 1100MBX De Luxe, čímž zároveň skončila kariéra litrového MBX. *Embéčka* ročníku 1968 se vyznačovala tím, že už neměla dvoubarevné obrysové svítily na zadním sloupku (odpředu bílé, od zadu červené), ale oranžové blikače na předních blatnících, těsně před dveřmi.



KOMBI

Unikátem zůstalo pětidveřové kombi přestavěné v roce 1963 z havarovaného prototypu sedanu NOV. Mělo motor v téměř lezáte poloze, vedle něj byl pod podlahou zavazadlového prostoru i chladič. Jednodílné dveře v zadní stěně se vyklápěly vzhůru, pod nimi zůstalo čelo motorového prostoru s mřížkou. Sklopením zadních sedadel se dal vytvořit ložný prostor dlouhý 1,6 m, jehož využití však komplikoval schod tvořený krytem motoru.



NAHORE:
Prototyp kombi, přestavěný v roce 1963 ze sedanu NOV

DOLE:
Kombi mělo v zadní stěně nahoru vyklápěcí páté dveře



ŠKODA 1100 MB



NAHORE:
Škoda 1100 MB De Luxe (1968)



UPROSTŘED VLEVO:
Dvoudveřová
Škoda 1000 MBX De Luxe (1968)

UPROSTŘED:
Embécko ročníku 1969
mělo na přídí jednoduchou lištu

VPRAVO NAHORE:
Čtvrtmiliont embécko
vyrobili v prosinci 1967

VPRAVO UPROSTŘED:
Model 1969 se vyznačoval
širokým zadním sloupkem



ovinkou určenou jen na export do západoevropských zemí byl nejlevnější typ 1000MBT neboli Tourist se spartánskou vnější i vnitřní výbavou, představený v lednu 1968 v Bruselu. Během roku 1968 bylo vyvezeno celkem 6300 těchto automobilů, z nichž se téměř dva tisíce prodaly v západním Německu a po 1,5 tisíci ve Francii a v Rakousku. Stovky sedanů Tourist putovaly i do Belgie, Dánska, Finska a Norska. V roce 1968 se produkce mladoboleslavské automobilky dostala nad hranici 450 vozů denně, za celý rok opustilo výrobní linky rekordních

111 tisíc embécek. Tři čtvrtiny z tohoto počtu tvořily sedany s litrovým motorem a standardní výbavou, včetně exportních vozů Tourist. Automobilů poháněných větším čtyřválcem 1107cm³ bylo v roce 1968 vyexpedováno přes dvanáct tisíc, z toho jen sedm stovek ve dvoudveřovém provedení MBX.

Koncem července 1968 byla po celozávodní dovolené zahájena výroba vozů MB modelového roku 1969. Na první pohled se odlišovaly přídí ozdobenou jednoduchou vodorovnou lištou z plastu, jež spojovala oba směrové ukazatele, ale také širším zadním sloupkem střechy, do něhož už nezasahovalo zadní okno. Střecha dostala navíc příčnou výztuhu nad zadní sedadla a byla rovná, bez dřívějšího



D

ýroba embéček v inovovaném provedení pokračovala do léta 1969, poslední exempláře vyjely do světa 1. srpna 1969, v poslední pracovní den před celozávodní dovolenou. Z téměř 75 tisíc automobilů bylo přes padesát tisíc ve standardním provedení s litrovým motorem, mezi nimi 6,5 tisíce modelů Tourist. Z jedenácti tisíc zhotovených vozů s motorem 1107 cm³ už byly jen tři stovky tudorů 1100 MBX De Luxe.

Od dubna 1964 tak souhrnná produkce automobilů řady MB dosáhla 443 tisíc, včetně 2,5 tisíce dvoudveřových MBX. Embéčko tak významnou měrou přispělo k rozvoji motorizace v Československu a značku Škoda proslavilo na trzích desítek zemí světa. Koncem srpna 1969 převzaly štafetu nové sedany Škoda 100/110 s modernizovanou karoserií, předními kotoučovými brzdami a dalšími zlepšeními. Ale to už je jiný příběh. ■



podélného prolisu uprostřed. Rámy dveří byly nově lisovány vcelku i se středním sloupkem, jenž se dříve přivařoval. Změny střechy, zadního okna a rámu dveří se ovšem týkaly jen sedanů, dvoudveřový MBX dostal sice nově upravenou přídí s vodorovnou lištou na místě masky, avšak střecha a klenuté zadní okno zůstaly stejně jako dveře bez změn. Význam tohoto vozu byl už jen okrajový, do konce roku 1968 bylo tudorů 1100 MBX De Luxe s novou přídí vyrobeno pouhých 133.

Z 54 tisíc vozů řady MB vyvzených v roce 1968 do zahraničí odešlo téměř 14 tisíc do Jugoslávie, necelých 13 tisíc do NDR, přes 4,5 tisíce do Rumunska, 4 tisíce do Maďarska, téměř 3,5 tisíce do západního Německa, 2,5 tisíce do Rakouska a dva tisíce do Francie. Na seznamu šestnáctičetí exportních zemí figurovaly i exotické destinace; osm desítek embéček bylo vyvzeno do Angoly, čtyři desítky do Austrálie (tam se vůz jmenoval Škoda Sabre), dalších čtyřicet do Hongkongu, padesát do Kuvajtu, třicet do Panamy a téměř dvě stovky do Thajska. V přehledu exportu byly uvedeny i necelé dva tisíce embéček prodané v tuzemsku za tvrdé měny a odberní poukázky (bony) podnikem Tuzex.



WINNETOU

V březnu 1967 překvapil návštěvníky Ženevského autosalonu červený roadster Škoda Winnetou s laminátovou karoserií, pod níž se skrýval podvozek 1000 MB s rozvorem zkráceným na 2095 mm. Vznikl v dílnách importéra A. P. Glättli z Dietlikonu u Curychu, karoserii dodala firma Hubert Sorensen z německých Čech. Atrakтивně vyhlížející vůz splnil v březnu 1967 roli lákadla stánku Škoda, při jízdních zkouškách v AZNP však zcela propadl. Do jeho renovace se před nedávnem pustil jeden nizozemský nadšenec.

