



ŠKODA 1000 MBX (1)



Nadace Elšky Junkové

Příd prvního prototypu Š 990 Tudor na snímku z roku 1961.

Bez sloupků



Dvoudveřový Favorit ročníku 1961 s hrdlem nádrže před pravými dveřmi.

Interiér vozu Š 990 Tudor s původní přístrojovou deskou.



Tudor ze série 50 NOV – už s lehce zapuštěnými světlomety (1962).



Na snímku z roku 1962 je dobře vidět původní zadní okno.

JAN TUČEK

Historii vozů Škoda 1000 MB jsme si připomněli v AR 2 až 5/04, v tomto a příštím čísle se vrátíme k modelům MBX s dvoudveřovou karosérií bez středních sloupků. Dříve poněkud opomíjené *tudory* se totiž vyšvihly mezi kultovní automobily.

Vývoj dvoudveřového vozu, odvozeného od prototypu Š 990 NOV (nový osobní vůz), probíhal od ledna 1960. Tehdy byl na žádost Motokovu změněn původní plán karosářských verzí NOV, tedy budoucího Š 1000 MB, a místo uvažovaného sportovního kupé 2+2, jehož roli převzal roadster opatřený pevnou odnímatelnou střechou, se objevil požadavek výroby plně čtyřmístného dvoudveřového vozu s karosérií bez středních sloupků. Měl mít zcela spouštěcí boční okna a odpovídat americké módě hardtop. Stavba prototypů probíhala v AZNP Kvasiny, kde se také připravovala sériová výroba.

První dvě dvoudveřové karoserie Š 990 T vznikly koncem roku 1960, do jedné byl zabudován jeden ze dvou prvních exemplářů dvoukarburátorového motoru 988 cm³/48 k SAE (35 kW). Dvoudveřový vůz v tomto provedení je v dobových dokumentech značen Tudor TS (Touring Sport). Připomeňme, že tyto vozy měly ještě dopředu vystupující světlomety na předních blatnicích, nalévací hrdlo nádrže pod odklápěcím krytem těsně před pravými dveřmi a nesly jméno Favorit, přičemž oba byly během prvního pololetí 1961 nasazeny do funkčních a životnostních zkoušek. Další dvoudveřový prototyp byl součástí padesátikusové zkušební série 50 NOV, dokončené v říjnu 1961, a od starších se na první pohled lišil nově uspořádanou přední se světlomety mírně zapuštěnými do blatníků, stejně jako u pozdějšího sériového *emběčka*. Na snímcích ze zimy 1961/62 má tento vůz – stejně jako roadster Š 990 s pevnou střechou – přední blíkače a horní oblouk masky ve tvaru blízkém definitivní podobě, chyběla však spodní část oválné masky. Místo ní u obou v Kvasinách karosovaných vozů série 50 NOV zdobil příd rozměrný znak, jehož středový štít opět nesl nápis Favorit. Nalévací hrdlo nádrže už bylo vpředu na blatníku, těsně za pravým světlometem a pod



Štíhlý zadní sloupek a původní interiér tudoru ze série 50 NOV.



Prototyp dvoudveřového *emběčka* z roku 1964 s původní mřížkou na zadním blatníku.



Nastupování a vystupování poněkud usnadňovala sklopná přední sedadla.



Palubní deska prototypů ročníku 1964 byla převzata ze sériového Š 1000 MB.

Prototypy ročníku 1964 už měly seseknutý okraj zadního okna a svítlnu u paty sloupku.

stylizovanou ozdobnou krytkou, přední a zadní nárazníky nebyly jako dříve lomené, ale rovné s malými svislými členy, zatímco mřížky na zadních blatnících se čtyřmi vodorovnými žebry už měly prakticky konečnou podobu. Vůz však ještě měl starší typ volantu a jednoduchou palubní desku se dvěma kruhovými přístroji.

Charakteristickým prvkem, ale také kamenem úrazu, bylo výrazně klenuté zadní okno, jež zaobleným rohem zabíhalo daleko do zadního sloupku karoserie. Během roku 1962 se ukázalo, že sklárny nejsou schopné takové sklo vyrábět, a bylo nutné tvar změnit, což si mj. vyžádalo pracnou úpravu základní makety karoserie, jež se protáhla až do jara 1963. U dalších prototypů *tudorů* se už setkáváme s dobře známou, dole poněkud seseknutou podobou okraje zadního okna, jež u paty sloupku udělala místo pro montáž malých parkovacích svítilen, opatřených dvoudílným krytem, dopředu bílým a dozadu červeným. Beze změn zůstalo řešení bočních oken, na něž vpředu i vzadu navazovala trojúhelníková větrací okénka. Byla natáčecí, s pevnými rámečky, zatímco větší bezrámová okna se dala úplně stáhnout a na obou stranách bez středních sloupků tak vznikla rozměrná ničím nerušená otevřená plocha. Už ve zprávách z roku 1962 najdeme varování týkající se nedostatečného uchycení a utěsnění bočních oken, navíc se zdůrazňují i potíže s montáží při předpokládané sériové výrobě, nemluvě o menší tuhosti dvoudveřové karoserie. Různé výtky tohoto druhu se pravidelně opakovaly i v dalších letech a zmíněné problémy, navzdory snahám o jejich odstranění, velmi nepříznivě ovlivnily osud těchto automobilů.

Čtyřdveřová Škoda 1000 MB se oficiálně představila koncem března 1964, brzy nato se na veřejnosti objevil dvoudveřový model. Pozorným čtenářům květnového čísla našeho časopisu *Automobil* totiž neušlo, že na titulní straně kromě bílého sedanu byla jaksi mimochodem i přední polovina červeného *tudoru* řady MB. Uvnitř čísla, v závěru rozsáhlého představení Š 1000 MB, slíboval hlavní konstruktér AZNP ing. František Sajdl, že dvoudveřové provedení přijde na trh již počátkem příštího roku 1965. Zatím to tak vypadalo. Počátkem června se zástupci Motokovu, Mototechny, UVMV a AZNP shodli na tom, že dvoudveřový model vyhověl stanoveným podmínkám a může být zahájena výroba ověřovací série. Během léta 1964 v Kvasinách zkompletovali dva vzorové vozy, jež měly být vystaveny na zářijovém strojírenském veletrhu v Brně, z toho však nakonec sešlo (a stejně to dopadlo i o rok později). Mezitím vedení AZNP rozhodlo, že se *tudory* nebudou vyrábět v Kvasinách, ale v Mladé Boleslavi, na stejné lince jako sedany MB. Dobový rozbor předpokládal, že v letech 1965 až 1970 vyjde přes 53 tisíc automobilů s dvoudveřovou karosérií, přičemž náklady na vývoj a přípravu výroby měla pokrýt tisícovka prvních prodaných vozů. Nakonec vznikla méně než dvacetina z předpokládaného počtu a výroba nebyla rozhodně rentabilní.

Perličkou z té doby byl požadavek Motokovu na rozšíření nabídky o dvoudveřový model bez středních sloupků, vybavený otvorem ve stropě, krytým plátěnou střešou. I u *tudorů* s pevnou střešou se projevil problém s nedostatečnou tuhostí, vůz požadovaný Motokovem by asi vůbec neudržel pohromadě. Naštěstí takový úkol nefiguroval v oficiálním plánu technického rozvoje, a tak jej v AZNP v červnu 1964 striktně odmítli. V létě 1965 se na třípohledové kresbě objevila inovovaná verze *tudoru* s označením Škoda 1000 MB X (ano, s mezerou) a s estetickými úpravami odpovídajícími MB De Luxe modelového roku 1966, tedy s novou užší maskou a méně nápadnými obdélníkovými otvory v zadních blatnících. V březnu 1966 se Škoda 1000 MBX představila na autosalonu v Ženevě, ve stejné době však došlo k dalšímu posunu náběhu výroby z počátku července na říjen 1966. Ani tento termín nebyl dodržen, v té době existovalo jen pět kompletních MBX (včetně čtyř výstavních) a tři desítky rozpracovaných karoserií. Problémy byly nejen se zasklíváním a utěsněním karoserie, ale i s doladěním dvoukarburátorových motorů, které vyžadovaly specifický čistící vzduch. Škoda 1000 MBX přitahovala nemalý zájem publika v Ženevě, Brně i Paříži, ale do výroby se tak dostala až počátkem roku 1967, po uskutečnění dvou desítek úprav diktovaných požadavky tuhosti, funkčnosti spouštěcích bočních oken a jejich utěsnění proti prachu a vodě. ■