

ŠKODA 1000 MBX (2)



Nadace Elišky Junkové

Vrchol dobové elegance –
Škoda 1000 MBX (1968).

Bez sloupků



Tenhle zlatý štítek je touhou milovníků MBX.

Kresba tudoru Škoda 1000 MBX z počátku července 1965.

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k automobilům Škoda 1000 MBX a 1100 MBX, mladoboleslavským exotům ze šedesátých let s dvoudveřovou karoserií bez středních sloupků.

Původní představy o objemu výroby MBX se rychle ukázaly jako nereálné. Pracnost tudorů byla mnohem vyšší než u čtyřdveřových MB, takže bylo nutné je dokončovat mimo hlavní výrobní linku, aby nebrzdily její běh. Někdejší plány na výrobu tisíců až desetitisíců vozů MBX byly seškrtnuty na stovky kusů, přičemž měsíční produkce tudorů se počítala na desítky. Navzdory tomu vedení automobilky v přihlášce ke sportovní homologaci FIA uvedlo, že požadovaných pět tisíc automobilů Škoda 1000 MBX bylo vyrobeno od května do září 1966. Dnes, kdy víme, že až do konce výroby v roce 1969 vzniklo jen málo přes 2500 vozů MBX s motory 1,0 a 1,1 l, má tvrzení šéfu AZNP z roku 1966 dost pikantní příchut. Škoda 1000 MBX De Luxe modelového roku 1967 vykazovala pohotovostní hmotnost na hranici 800 kg, s dvoukarburátorovým motorem 988 cm³ o výkonu 52 k SAE (38 kW) dosahovala největší rychlosti 130 km/h a průměrně spotřebovala 8 l benzínu na 100 km. Stejně jako u sedanu De Luxe i u MBX lemovaly prahy karoserie lesklé lišty, kola dostala ozdobná mezikruží a typové označení na víku motorového prostoru mělo zlatou barvu. Tudor se tehdy prodával za 52 200 Kčs, obdobně vybavený model MBG s dvoukarburátorovým motorem a čtyřdveřovou karoserií stál 49 900 Kčs. Poptávka mnohonásobně převyšovala nabídku, a tak se poměrně rychle svého vozu mohli dočkat jen zákazníci Tuzexu, schopní platit odběrními poukázkami nebo devizami. Pražské jaro 1968 přineslo nejen mnoho planých nadějí, ale také střídání stráží – původní tudor MBX poháněný dvoukarburátorovým čtyřválcem litrového objemu nahradil nový model Škoda 1100 MBX De Luxe vybavený jednocarburátorovým motorem převrtaným na 1107 cm³. Kromě odpadnutí starostí se sladěním obou karburátorů a získání příznivějšího průběhu točivého momentu se nic podstatného nezměnilo. Nový motor dával opět 52 k SAE (jen podle normy DIN výkon vzrostl ze 46 na 47 k) a s pohotovostní hmotností 810 kg s ním uháněl rychlostí až 130 km/h a vykazoval základní osmilitrovou spotřebu paliva. Připomeňme, že všechny >>>



Dveře jednoho z prvních exemplářů MBX (1966).



MBX
ročníku 1967.



Jeden z prvních vozů Škoda 1000 MBX z roku 1966.

Modernizovaný dvoudveřový vůz Š 717 T (1966).

Prototyp Š 717 T převzal řešení známá z modelů MBX (dole).



Škoda 1100 MBX (1969) na letošním sletu v Mladé Boleslavi.

vozy řady MB – tedy i dvoudveřové MBX – modelového roku 1968 vyráběné po celozávodní dovolené v srpnu 1967 do léta 1968 se vyznačovaly malými oranžovými blikáči na předních blatnicích, těsně před dveřmi. Naopak na zadních sloupcích karoserie už neměly dřívější červeno-bílé parkovací svítlny, jež se u vozů MBX montovaly dolů, k patě sloupku, zatímco u sedanů byly nahore. Jen pro zajímavost se podíváme do výrobních statistik kalendářního roku 1968. Plán předpokládal výrobu 1800 MBX, byl však splněn na 38% a výrobní linku opustilo jen 690 vozů...

Poslední inovace se Škoda 1000/1100 MB dočkala v létě 1968. Do modelového roku 1969 vstoupily sedany řady MB s novou přídílí opatřenou vodorovnou plastovou lištou s nápisem Škoda, na niž navazovaly zkrácené přední blikáče, střecha dostala nový hladký tvar bez středního podélného prolisu, zato se zesíleným zadním sloupkem a nově tvarovaným zadním oknem. Dvoudveřových 1100 MBX se však změny dotkly jen minimálně. Převzaly sice nově upravenou přídíl a stejně jako sedany už po roce přišly o malé blikáče na předních blatnicích, vzadu a nahore však zůstalo vše při starém. Střecha MBX ročníku 1969 si zachovala podélný páteřový prolis, nezměnilo se ani typické zadní okno, výrazně zasahující do zadního sloupku. Zatímco sedany se uvedenými změnami postupně připravovaly na náběh výroby modernizované řady Škoda 100/110, který následoval v srpnu 1969, dvoudveřové MBX tiše mizely ze scény. Už od jara 1968 bylo zřejmé, že je v modernizované řadě Š 100/110 nahradí efektivněji střížená kupé z Kvasin – budoucí Škoda 110 R se splývavou záďí.

Podle údajů z archivu mladoboleslavské automobilky bylo celkem v letech 1966 až 1969 vyrobeno 2517 dvoudveřových vozů MBX, z toho 1403 v provedení 1000 MBX s litrovým motorem a 1114 Škoda 1100 MBX, ve všech případech s výbavou De Luxe. Přitom celková produkce automobilů řady Škoda 1000/1100 MB od jara 1964 do léta 1969 překročila 443 tisíc kusů, takže na dvoudveřové modely z ní připadá podíl jen o málo převyšující půl procenta (0,56%). Znalci tvrdí, že počet automobilů MBX, jež se do našich dnů dochovaly ve slušném stavu, nepřevyšuje stovku a každý přeživší exemplář je tedy vzácností. Na letošním srpnovém sletu vozů



MBX v Mladé Boleslavi jsme jich mohli obdivovat necelé dvě desítky, a to byla zřejmě jejich dosud největší novodobá koncentrace. Bonbónkem pro fanoušky dvoudveřových *emběček* bez středních sloupků jsou prototypy modernizovaných *tudorů* z let 1966 až 1967 s typovým označením Š 717 T. Tyto vozy se původně měly stát předobrazem dvoudveřových verzí řady Š 100/110, ale měly smůlu. Dva dvoudveřové vozy Š 717 T, jeden světlezelený a druhý tmavozelený, byly nasazeny do zkoušek počátkem roku 1966 spolu s dvojicí čtyřdveřových sedanů Š 717, jejichž testování začalo už v říjnu 1965. Všechny čtyři prototypy s modernizovanou karoserií měly pod kapotou jednodobý motor 1107 cm³, nalaďenou asi na 54 k SAE (40 kW). Pátým vozem této skupiny byl sedan Š 718 TS s dvoudobým motorem 1107 cm³, který dával 60 k SAE (44 kW). *Tudory* Š 717 T měly ve srovnání s prototypy modernizovaných sedanů viditelně užší zadní sloupky karoserie a zachovaly si otevřenost podle vzoru MBX. Jejich boční okna se opět dala úplně spouštět s výjimkou vyklápěcích trojúhelníkových okének vpředu a vzadu. Jeden z dvoudveřových prototypů se po několika měsících dočkal montáže nové přední nápravy s kotoučovými brzdami, později také výkonnějšího dvoudobého motoru. Na jaře 1967 havaroval a byl natolik poškozen, že nemohl ve zkouškách pokračovat. Jeho mechanické skupiny byly transplantovány do jiné karoserie, zřejmě opět dvoudveřové. Zkoušky tohoto vozu byly ukončeny v září 1967 a tím také skončila historie MBX. ■