



ŠKODA 1000 MB (4)



Nadace Elišky Junkové

Typická tvář první Škody 1000 MB, vyráběné v letech 1964 a 1965.

Ideál české rodiny: čtyřdveřová Škoda 1000 MB s výbavou de Luxe.

Emběčková léta



JAN TUČEK

Na jaře roku 1964 začaly z nové výrobní linky mladoboleslavské automobilky vyjíždět vozy Škoda 1000 MB, první velkosériově vyráběné české automobily. Do léta 1969 vzniklo více než 443 tisíc *emběček*, po nich převzaly štafetu vozy Škoda 100/110.

Novinářům se Škoda 1000 MB poprvé oficiálně představila koncem března 1964 na tiskové konferenci v Mladé Boleslavi, věnované nejen prezentaci nového vozu, ale i nově vybudovaného výrobního závodu. Na dodávkách technologických zařízení se kromě tuzemských podniků podílelo i 134 zahraničních firem ze 14 zemí, zejména z Francie, Itálie, Velké Británie, Belgie a Rakouska. Novinkou bylo tlakové lité hliníkových bloků motorů, jejichž následné opracování probíhalo na automatické lince firmy Renault, a to odpovídající té, kterou francouzská automobilka používala v Billancourtu na okraji Paříže. Nový mladoboleslavský závod byl nejmodernější v zemích za železnou oponou a řadil se k tehdejší evropské špičce.

Vraťme se ale k dlouho očekávanému automobilu Škoda 1000 MB. Měl rozvor 2400 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1280/1250 mm, celková délka čtyřdveřového sedanu byla 4170 mm, šířka 1620 mm a výška 1390 mm. Karoserie byla samonosná panelového typu, přední i zadní blatníky byly k nosnému skeletu přišroubovány. Motor byl uložen podélně za zadní nápravou, směrem vpřed navazovala rozvodovka ve společné skříni se čtyřstupňovou převodovkou. Přední kola byla zavěšena na lichoběžníkových závěsech, doplněných vinutými pružinami se sousými tlumiči a příčným stabilizátorem, vzadu byly výkyvné polonápravy vedené podélnými vlečenými vzpěrami, přičemž vinuté pružiny se sousými tlumiči byly umístěny svisle, těsně za hnacími hřídeli kol. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, kola nesla pneumatiky rozměru 155-14. Kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 988 cm³ byl skloněn pod úhlem 30° vpravo, chladič s větrákem

Škoda 1000 MB na jednom z prvních reklamních snímků z jara 1964.

Detail dvoudveřové karoserie MBX se staženými okny (model 1967).

Tudor Škoda 1100 MBX bez středních sloupků – model 1968.



Sedany ročníku 1969 měly zesílené zadní sloupky a střechu bez prolisu.

Čtyřveřová Škoda 1000 MB de Luxe modelového roku 1968.



Model 1969 dostal zjednodušenou masku s vodorovnou lištou.

měl své místo vlevo vedle motoru. Čtyřválec s vrtáním i zdvihem 68 mm dával výkon 37 k DIN (27 kW), od ledna 1966 pak 43 k DIN (32 kW). Vůz se standardní výbavou a pohotovostní hmotností 755 kg dosahoval největší rychlosti 120 km/h a průměrně spotřeboval 7 l paliva na 100 km, počínaje rokem 1966 s výkonnějším motorem uhaněl rychlosti až 125 km/h a vykazoval základní spotřebu 7,6 l/100 km. Těsně před přední nápravou uložená palivová nádrž měla objem 32 l, víčko jejího nalévacího hrdla se skrývalo pod ozdobným znakem na pravém předním blatníku. Hlavní zavazadlový prostor o objemu 0,22 m³ byl v předí a pod jeho podlahu – do samostatné schránky se sklopným víkem v čele karoserie – konstruktéři vodorovně umístili náhradní kolo. Menší odkládací prostor 0,12 m³ byl za opěradly zadních sedadel. Odklopením zadních sedáku do svislé polohy a sklopením zadních opěradel vznikla ložná plocha pro přepravu rozměrných předmětů, při jízdě tří osob se sklopením jednoho zadního sedadla dal výrazně zvětšit prostor pro zavazadla. Navíc měla sedadla i lehátkovou úpravu. Náběh výroby nového vozu nebyl bez problémů co do kvality i množství a po jistou dobu si lid motoristický překládá označení 1000 MB jako *tisíc malých bolestí*. Věci se však poměrně rychle měnily k lepšímu. Jestliže do konce roku 1964 opustilo výrobní linku jen málo přes 18 tisíc automobilů, v roce 1965 už produkce překročila 63 tisíc vozů, z nichž 44 tisíc putovalo do zahraničí. Přes 10 tisíc vozů odebrala NDR, rekordních téměř 5 tisíc se však v roce 1965 vyvezlo i do NSR, po 2,5 tisících do Holandska, Polska a Jugoslávie, po asi 2 tisících automobilů šlo do Francie, Belgie, Norska a Velké Británie. V září 1965 se na brněnském veletrhu představily modely v úpravě pro rok 1966 s nově tvarovanou maskou a méně ná-

padnými obdélníkovými mřížkami pro vstup vzduchu v zadních blatnících, navíc se vedle standardního provedení objevil lépe vybavený sedan de Luxe. Inovované modely s výkonnějším motorem 43 k (32 kW) se vyráběly od ledna 1966, řadu měsíců se však ještě modely Standard musely spokojit s původními mřížkami na zadních blatnících, zatímco vozy de Luxe už měly nové decentnější mřížky. Novinkou podzimu 1966 byl sedan Škoda 1000 MBG de Luxe poháněný dvoukarburátorovým motorem 988 cm³ o výkonu 46 k DIN (34 kW). Ten umožňoval vozu s pohotovostní hmotností 820 kg dosahovat největší rychlosti 130 km/h, průměrná spotřeba se pohybovala kolem osmilitrové hranice. Stejným motorem byl vybaven i dvoudveřový model Škoda 1000 MBX de Luxe s karoserií bez středních sloupků, jehož výroba se jen obtížně rozbíhala koncem roku 1966. Atraktivní vůz poskytoval nerušený výhled do stran, problémy však působila menší tuhost dvoudveřové karoserie a utěsnění bočních oken. V tisku se snímky tudorů MBX objevovaly už od jara 1966, první zákazníci se však svých vozů dočkali až počátkem roku 1967. Zatímco produkce sedanů se počítala na desetitisíce (78 tisíc v roce 1966, 96 tisíc v roce 1967 a rekordních 111 tisíc v roce 1968), tudory přibývaly jen po stovkách kusů. V letech 1966 a 1967 vzniklo celkem 1403 vozů MBX s litrovým motorem, do léta 1969 pak dalších 1114 tudorů Škoda 1100 MBX de Luxe. Připomeňme, že všechna *emběčka* měla od modelového roku 1967 zesílenou podlahu a řadu dalších úprav, souvisejících se zvýšením užitečné hmotnosti z původních 350 na 375 kg a přetypováním vozu ze čtyřmístného na pětimístný. Koncem roku 1967 byla vyrobena první série sedanů Škoda 1100 MB de Luxe se čtyřválcem 1107 cm³, který vznikl zvětšením vrtání ze 68 na 72 mm při zachování zdvihů 68 mm. S jedním karburátorem dával 47 k DIN (35 kW), měl výkonnější čerpadlo mazání a nově upravený chladič s desetilopatkovým větrákem, jenž se zvukem odlišoval od původního devítilopatkového. Nový motor se montoval pouze do sedanů de Luxe a do MBX, jež s ním jezdily až 135 km/h. Sedany v provedení Standard a de Luxe, ale i v nové ekonomické verzi Tourist určené především na vývoz, se nadále dodávaly s litrovým čtyřválcem. Poznávacím znakem vozů modelového roku 1968 byly oranžové blikáče na předních blatnících, těsně přede dveřmi. Zároveň zmizely ze zadních sloupků do té doby montované malé parkovací svítilny s dvoubarevným krytem – vpředu bílým a vzadu červeným. Po celozávodní dovolené v pohnutém srpnu 1968 naběhla výroba inovovaných vozů s předí ozdobenou výraznou vodorovnou lištou. Čtyřveřové vozy dostaly zároveň novou střechu bez středního podélného prolisu, zato s výrazně zesíleným zadním sloupkem a nově tvarovaným zadním oknem. U dvoudveřových MBX zůstal původní tvar střechy i panoramatické zadní okno zabíhající do sloupků karoserie, změnila se jen předí a stejně jako u sedanů zmizely z předních blatníků přidavné blikáče. Na domácím trhu i v zahraničí se prodávaly sedany Škoda 1000 MB Standard, 1000 MB de Luxe a 1100 MB de Luxe, v omezených počtech také tudory Škoda 1100 MBX de Luxe, pouze na export byl určen nejlevnější sedan Tourist s litrovým motorem. Z 54 tisíc *emběček* vyvezených v roce 1968 do zahraničí se téměř 14 tisíc prodalo v Jugoslávii a necelých 13 tisíc v NDR, přes 3 tisíce v NSR, asi 2,5 tisíce v Rakousku a 2 tisíce ve Francii. Poslední opustila výrobní závod 1. srpna 1969, v poslední pracovní den před celozávodní dovolenou. Z více než 443 tisíc automobilů této řady mělo přes 419 tisíc litrový motor a jen 23,5 tisíce větší čtyřválec 1107 cm³. Kromě již citovaných tudorů MBX patří k raritám sedany MBG s dvoukarburátorovým litrovým motorem, jichž v letech 1966 a 1967 vzniklo jen málo přes tři tisíce. ■