

# česká ces



Vypadá téměř jako „emběčka“, ale je to prototyp z jara 1962 s názvem Favorit

Po osmi letech hledání a vývoje se na jaře 1964 objevila Škoda 1000 MB, první český automobil určený k velkosériové výrobě. Nikdo tehdy netušil, že koncepce „emběčka“ s motorem za zadní nápravou zůstane vozům Škoda vlastní po celé následující čtvrtstoletí.

Od prvních úvah z poloviny padesátých let až po prezentaci „emběčka“ v březnu 1964 vedla dlouhá a klikatá cesta. Přesněji česká cesta, protože vše na tomto voze bylo dílem tuzemských odborníků. Už v roce 1956 vznikly čtyři prototypy budoucích „lidových vozů“, jeden s mo-

torem vpředu a předním pohonem (Š 976), další s klasickou koncepcí s motorem v přídi a pohonem zadních kol (Š 978), dva zbývající (Š 977/I a 977/II) měly motor vzadu – jeden chlazený vzduchem, druhý kapalinou. V polovině února 1957 přijala příslušná vládní komise zá-

sadní rozhodnutí: nový vůz měl mít kapalinou chlazený litrový čtyřválec za zadní nápravou a pohon zadních kol.

Na podzim roku 1957 byly dokončeny další dva prototypy respektující základní volbu koncepce, ale lišící se provedením karoserie. První (Š 988)



ta



kolika asymetrických maket v životní velikosti, jejichž levá a pravá strana se tvarově odlišovaly. Makety nesly letopočet 1962, což měl být cílový rok projektu Š 990 s označením NOV, tedy „nový osobní vůz“. Na jaře 1959 už jezdily první tři exempláře Š 990 s prostornější karoserií čtyřmetrové délky, jejíž linie navrhl designér Jan Záček. Trvalo však ještě rok, než se objevily prototypy Š 990 jasně tvarově předpovídající budoucí „emběčko“. Po několika vozech zhotovených v roce 1960 následovala v roce 1961 zkušební série padesáti automobilů NOV určených ke zkouškám. Některé z těchto vozů nesly na blatnících pojmenování Favorit. Na jaře 1962 už mělo několik exemplářů z této série nově upravenou přední světlomety lehce zapuštěnými do předních blatníků, stejně jako u budoucích sériových „emběček“. V této úpravě se tehdy – dva roky před zahájením sériové výroby – objevil nejen sedan s označením Favorit na předním čele karoserie, ale také dvoudveřový vůz s karoserií bez středních sloupků, předchůdce modelu MBX, a druhý exemplář otevřeného sportovního vozu s odnímatelnou laminátovou střechou a pravostranným řízením. Ten se ale do výroby nikdy nedostal stejně jako pětidveřové kombi Š 990 s ležatým motorem v zádí, testované na jaře 1963. K charakteristickým prvkům nového vozu patřila panelová konstrukce samonosné karoserie s povrchovými díly přišroubovanými k nosnému skeletu a hliníkový blok motoru vyráběný tlakovým litím.

Souběžně s vývojem nového automobilu vrostl v první polovině šedesátých let v AZNP Mladá Boleslav nový výrobní závod. Postavili jej na pozemku o rozloze přes 80 hektarů v bezprostřední blízkosti stávající automobilky, z níž se logicky stal „starý závod“. Dnes si už sotva dokážeme představit, jaký zázrak se musel v první polovině šedesátých let v tehdejší socialistickém Československu stát, aby v Mladé Boleslavi mohl vyrůst výrobní komplex vybavený nejmo-

dernější – ve značně míře západní – technologií, který neměl za „železnou oponou“ období a mohl se klidně měřit se západoevropskou špičkou. A rovnou dodejme, že nic srovnatelného se během dalších pětadvaceti let „reálného socialismu“ v našem automobilovém průmyslu vybudovat a uvést do provozu nepodařilo.

Škoda 1000 MB byla oficiálně představena 21. března 1964 na tiskové konferenci, již se vedle vedení AZNP zúčastnil i tehdejší ministr všeobecného strojírenství Karel Poláček. Výroba „emběček“ se začala rozbíhat v dubnu, do konce roku 1964 však vyjelo do světa jen málo přes 18 tisíc nových automobilů. Už v roce 1965 však produkce překročila 63 tisíc a postupně se dále zvyšovat i kvalitu automobilů, jejichž typové označení si první majitelé překládali jako „tisíc malých bolestí“.

Škoda 1000 MB v prvním provedení z let 1964 a 1965 byla čtyřmístná, při rozvoru náprav 2400 mm byla dlouhá 4170 mm, široká 1620 mm a vysoká 1390 mm. Zavazadlový prostor v předí měl objem 0,22 m<sup>3</sup>, dalších 0,12 m<sup>3</sup> zavazadel se vešlo za zadní opěradla. Zadní sedadla se dala jednotlivě



Pro výrobu „emběček“ postavili v Mladé Boleslavi moderní automobilku

Nedělní idylka: Škoda 1000 MB ročníku 1964 na dobovém propagačním snímku

měl vcelku běžné a vyvážené řešení, druhý (Š 989) byl v tzv. polovagonovém provedení s prostorem pro cestující posunutým kupředu a dlouhou zádí, v níž byl před motorem prostor pro zavazadla. Podvozek obou vozů byl prakticky shodný, až na malý rozdíl v délce rozvoru. Tyto prototypy už měly kapalinou chlazený čtyřválec za zadní nápravou skloněný pod třicetistupňovým úhlem vpravo, zatímco vlevo měl své místo chladič s nezbytným větrákem. Stejně uspořádání motorového prostoru provázelo všechny další prototypy na cestě k „emběčku“, ale také dvě generace sériových škodovek s motorem vzadu z let 1964 až 1977.

Během roku 1958 vznikla řada stylistických studií budoucího automobilu Škoda, včetně ně-







Zbrusu nové vozy Škoda 1000 MB ve výpravně na konci výrobní linky



Jedna z asymetricky řešených stylistických studií vytvořených v roce 1958



složit, čímž se postupně zvětšoval prostor pro náklad na úkor prostoru pro cestující, prodejním argumentem byla i možnost lůžkové úpravy sedadel. Náhradní kolo bylo uloženo vodorovně pod podlahou předního zavazadlového prostoru a bylo samostatně přístupné sklápěným víkem v čele karoserie, nádrž umístěná v předí měla objem 32 l. „Emběčko“ mělo podélně za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec 988 cm<sup>3</sup> s rozvodem OHV, který ve vozech prvních sérií dával výkon 37 k DIN (27 kW). Převodovka byla čtyřstupňová s řadicí pákou na podlaze. Vůz s pohotovostní hmotností 755 kg dosahoval největší rychlosti 120 km/h a průměrně spotřeboval kolem sedmi litrů benzínu na 100 km.





První ze tří původních prototypů vozu Š 990 vyjel na silnici v březnu 1959



43 k DIN (32 kW) a „emběčko“ s ním uhánělo největší rychlostí 125 km/h, zatímco modely MBG a MBX jezdily až 130 km/h. Všechny vozy řady MB dostaly v lednu 1966 novou užší masku, jejíž boční členy už nezabíhaly nad a pod blíkače. Modely s dražší výbavou De Luxe se v sezoně 1966 mohly pochlubit i nově tvarovanými zadními blatníky s méně nápadnou obdélníkovou mřížkou, zatímco „emběčka“ se standardní výbavou se této vymoženosti dočkala až o rok později.

Počátkem roku 1967 byla zesílena podlaha všech karoserií řady MB, užitečná hmotnost vzrostla z 350 na 375 kg a původně čtyřmístné „emběčko“ bylo přetypováno na pětimístné. V září 1967 měl na brněnském veletrhu premiéru sedan Škoda 1100 MB De Luxe s motorem převrtaným na 1107 cm<sup>3</sup>. Čtyřválec osazený jedním karburátorem dával výkon 47 k DIN (34,5 kW) a byl i pružnější, než dvoukarburátorové provedení motoru 988 cm<sup>3</sup>. První série „jedenáctistovek“ se na výrobní lince objevila koncem roku 1967 a stejně jako ostatní vozy řady MB už byla v provedení modelového roku 1968. To se na první po-

hled odlišovalo absencí dřívějších bílo-červených parkovacích svítilen na zadních sloupcích a přítomností malých oranžových blíkačů na předních blatnících.

V prvním pololetí roku 1968 se souběžně vyrábělo celkem sedm provedení vozů řady MB – pět sedanů a dva dvoudveřové modely MBX. Vedle sedanů Škoda 1000 MB s výbavou Standard a De Luxe se pouze na export vyráběl ekonomický model MBT známý také jako Tourist, jemuž chyběly přidavné členy na náraznících a řada lesklých prvků, včetně části masky. V malých počtech pokračovala produkce sedanu MBG s dvoukarburátorovým litrovým motorem, jen pozvolna se rozbíhala výroba nového modelu Škoda 1100 MB De Luxe s větším čtyřválcem. Dvoudveřové vozy MBX (všechny s výbavou De Luxe) se tehdy dodávaly s motory 988 i 1107 cm<sup>3</sup>, z nichž menší měl dva karburátory, zatímco větší jen jeden.

Srpen 1968 přinesl vedle příjezdu sovětských vojsk také poslední inovaci vozů řady MB. Do svého závěrečného modelového roku 1969 vstoupila čtyřdveřová „emběčka“ s výrazně zesíleným zad-



Reklamní záběr z roku 1964 zdůrazňující zavazadlový prostor „emběčka“

Na jaře 1966 se poprvé oficiálně představil veřejnosti dvoudveřový model Škoda 1000 MBX s karoserií bez středních sloupků, jehož několikrát odsunutý náběh výroby komplikovaly problémy s nedostatečnou tuhostí karoserie a utěsněním oken. Tudor MBX měl totiž bezrámová boční okna, jež se dala zcela stáhnout s výjimkou malých větracích okének vpředu a vzadu. Dvoudveřový vůz vyráběný v malých počtech od jara 1967 dostal do vínku dvoukarburátorovou verzi litrového motoru naladěnou na výkon 46 k DIN (34 kW), jež se mezitím začala montovat i do čtyřdveřového sedanu s označením MBG. Připomeňme, že základní jednodveřové provedení motoru dávalo od počátku roku 1966 výkon





Na výletě k vodě: dvoudveřová Škoda 1000 MBX v provedení z roku 1968



Charakteristickým znakem sedanů MB ročníku 1969 je široký zadní sloupek střechy



který během dovolené zle poničil objekty „starého závodu“ AZNP, se koncem srpna 1969 začala rozjíždět výroba vozů Škoda 100/110 koncepčně i konstrukčně bezprostředně navazujících na „emběčko“. Při další modernizaci v létě 1976 siče vozy Škoda 105/120 dostaly zcela novou karoserii s chladičem v přídi a přední kapotou nezvykle odklápěnou do strany, motor za zadní nápravou však opět zůstal. Klony „emběčka“ tak zůstaly ve výrobě až do roku 1990 a přečkalý nejen nástup typu Favorit s předním pohonem, ale i konec starých časů „reálného socialismu“. Dnes se Škoda



Pro modelový rok 1969 dostalo „emběčko“ příď s výraznou vodorovnou lištou

Škoda 1000 MB ročníku 1967 s decentní obdélníkovou mřížkou na zadním blatníku

ním sloupkem karoserie, nově tvarovaným zadním oknem a plochou střešou bez dřívějšího podélného výstupku uprostřed. Z předních blatníků zmizely přídatné oranžové bílikače, masku nahradila vodorovná plastová lišta s nápisem Škoda, na níž po stranách navazovaly kratší ukazatele směru. Dvoudveřové modely MBX, dodávané už jen s motorem 1107 cm<sup>3</sup>, dostaly také nově upravenou příď, tvar střechy se však nezměnil – zůstalo zadní okno výrazně zablíhající do sloupku karoserie i původní střeška s páteřovým prolisem. Důvod byl prostý: zatímco střední část čtyřdveřových „emběček“ už předznamenávala nástup jejich pokračovatelů řady Škoda 100/110, dvoudveřové modely MBX v této podobě následovníky nedostaly.

Poslední automobily řady Škoda 1000/1100 MB opustily výrobní linku v pátek 1. srpna 1969, v poslední pracovní den před celozávodní dovolenou. Celkem jich od dubna 1964 vzniklo přes 443 tisíc, z toho ale jen 2,5 tisíce ve dvoudveřovém provedení MBX (přesněji 1403 kusů 1000 MBX a 1114 exemplářů 1100 MBX). K vzácnostem patří i sedan MBG s dvoukarburátorovým litrovým motorem, jehož produkce dosáhla v letech 1967 a 1968 počtu 3287 vozů. Absolutního rekordu přes 111 tisíc vozů dosáhla výroba automobilů řady MB v kalendářním roce 1968, přibližně polovina všech vyrobených „emběček“ byla vyvezena do zahraničí.

Česká cesta však počátkem srpna 1969 neskončila. Po překonání následků velkého požáru,



1000 MB a její sourozenci těší nové vlně zájmu – teď už milovníků čtyřkolové historie.

Jan Tuček