



# MTX Roadster



Sportovní vůz převzal přístrojovou desku a sedadla z Favoritu LS

## JAN TUČEK

V roce 1990 vznikl v pražském podniku Metalex (MTX) sportovně střížený automobil, dvoumístný roadster přestavěný ze sériového vozu Škoda Favorit. Během následujících šesti let jich vyjelo do světa přes sto padesát.

V tehdejších tuzemských poměrech byl MTX Roadster vsutku husarským kouskem, výsledkem invence a nadšení hrstky lidí. Hlavní roli sehrál designer a neúnavný propagátor automobilových noviněk Václav Král (1936 – 2005), který vytvořil a prosadil návrh dvoudveřového otevřeného vozu sportovního charakteru. Původně se totiž uvažovalo o technicky (zdánlivě) méně náročné přestavbě Favoritu na čtyřdveřový čtyřmístný kabriolet, nakonec však zvítězila Králova vize dvoumístného roadsteru. Konstrukčně a výrobně bylo toto řešení náročnější a nákladnější, výsledek však stál za to. Konstrukci a vývoj roadsteru vedl Ing. Ivan Solfronk, pracovník Metalexu. Funkční vzorek se zrodil během pěti měsíců, v září 1990 byl MTX Roadster představen novinářům a o pár týdnů později měl výstavní premiéru na autosalonu v anglickém Birminghamu. Na přelomu let 1990 a 1991 byla zahájena malosériová výroba v dílnách Metalexu v Mělnice, v létě 1991 už jezdily první dvě desítky vozů. Doslova za pochodu se na voze měnily některé konstrukční detaily

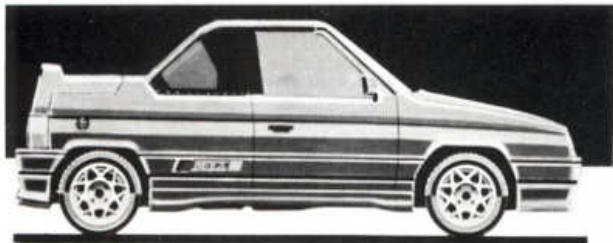
▲ MTX Roadster vznikl přestavbou automobilu Škoda Favorit; za oběma sedadly jsou robustní trubkové ochranné oblouky

Výjimečný snímek, tenhle roadster má totiž před ozdobenou znakem Škoda

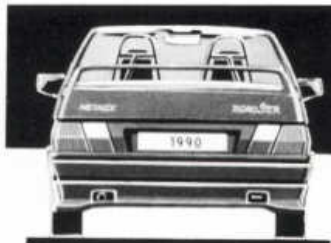


a zaváděla se zlepšení, mimo jiné plynové vzpěry rozměrného a poměrně těžkého vika zavazadlového prostoru. MTX Roadster využíval podvozkové skupiny a poháněcí ústrojí vozu Škoda Favorit, karoserie ovšem zaznamenala výrazné změny. Přišla o střechní, střední i zadní sloupky, zadní boční dveře a vyklápěcí zadní stěnu, její střední a zadní partie se zcela změnila. Před byla opatřena novou maskou a pod kapotou přibyla příčná vzpěra mezi horními úchyty tlumičů, jinak zůstala bez výraznějších změn, zachováno bylo i čelní sklo s rámem a spodní část předních dveří. Spouštěcí mechanismus bočních oken byl upraven tak, že se jejich rámečků zbavená skla dala úplně spustit do dveří. Po počátečních zkušenostech byla vpředu na dveře připevněna svislá vodicí lišta, která na první pohled budila dojem trojúhelníkového okénka. Okno však bylo stejně jako u Favoritu

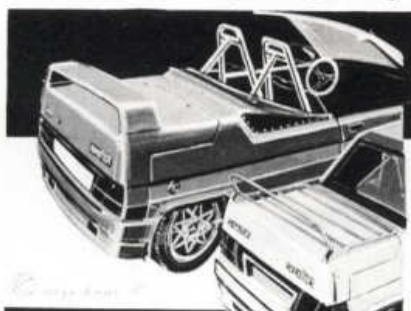
nedělené, svislá lišta jen bránila tomu, aby se sklo při rychlé jízdě podtlakem nevychýlovalo ven z vozu. Rám čelního okna, podlaha a prahy karoserie byly zesíleny výztuhami, za sedadly řidiče a spolujezdce přibýly individuální bezpečnostní oblouky formulového typu, svařené z ocelových trubek. Na vnějších stranách ochranných oblouků byly umístěny horní úchyty samonavíjecích bezpečnostních pásů. Celková hmotnost otevřené dvoudveřové karoserie ve srovnání s původním pětidveřovým hatchbackem vzrostla asi o 45 kg. Při zkouškách ve výzkumné a vývojové základně automobilky Škoda vykázal MTX Roadster ve srovnání s pětidveřovým vozem Favorit 62 % odolnosti vůči namáhání krutem a téměř 140 % odolnosti při namáhání ohybem. První hodnota byla těsně nad hranicí 60 %, tedy obvykle požadovanou pro přestavby tohoto druhu, druhá byla prostě skvělá. >>>



**METALEX**



**ROADSTER**

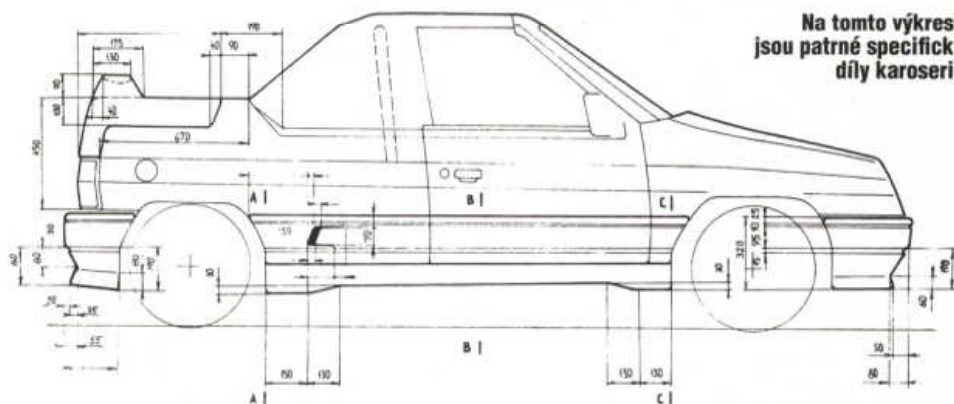


o objemu 420 l. Vpředu napříč uložený čtyřválec Škoda 1289 cm<sup>3</sup>, pohánějící přední kola prostřednictvím pětistupňové převodovky, měl v provedení na bezolovnatý benzin Natural výkon 58 k (43 kW), tehdy běžnější verze používající benzin Super dávala 62 k (46 kW). Metalex ovšem nabízel i různé úpravy zvyšující výkon motoru o 10 až 25 %, např. jiný vačkový hřídel, dvojitý karburátor, upravenou hlavu válců apod. Roadster měl standardně kola z lehké slitiny opatřená pneumatikami 175/60 HR 14 a dosahoval největší rychlosti kolem 150 km/h. Na jaře 1991 se MTX Roadster v Československu prodával za 298 tisíc Kčs, tedy za téměř dvojnásobek ceny hatchbacku Favorit LS, jenž tehdy stál 150 750 Kčs. Exportní cena byla ve stejné době stanovena na 22 500 DEM, což byly zhruba dvě třetiny částky, za niž se dal v Německu pořídít čtyř-

Zatímco funkční vzorek roadsteru měl specifické karosářské díly ručně vyklepané z ocelového plechu, u malosériových vozů byly zhotoveny z laminátu. Byly to zejména rozměrné zadní blatníky, víko zavazadlového prostoru na horním okraji doplněné nepřehlédnutelným aerodynamickým *křídlem*, přední i zadní nárazníky s integrovanými spoilery, obložení boků karoserie, nástavce prahů a nová maska. Interiér prakticky odpovídal vozu Škoda 135/136 Favorit LS, z něhož pocházela nejen přístrojová deska, ale i sedadla řidiče a spolujezdce a většina ostatních prvků výbavy. Roadster dostával standardně sportovní volant MTX průměru 330 mm, součástí základní výbavy byl i radiopřijímač s kazetovým přehrávačem. Prostor pod nataženou plátěnou střechou mohl na první pohled působit poněkud stisněným dojmem, výška 940 mm od sedáku po plátěný strop a vnitřní šířka 1246 mm ve výši ramen však byly naprosto dostatečné. Střecha se skládala ručně do prohlubně za sedadly, nad ní se připínal textilní kryt. Václav Král navrhl i odnímatelnou pevnou střechu hardtop, k jejíž malosériové výrobě však nedošlo. Při rozvoru náprav 2450 mm byl roadster dlouhý 3815 mm, široký 1620 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1310 mm. Podle výrobce vykazoval pohotovostní hmotnost 920 kg a užitečnou hmotnost 300 kg. Zád karoserie skrývala zavazadlový prostor

▲ Tvary sportovního vozu MTX Roadster navrhl Václav Král

S nataženou plátěnou střechou, byl opatřenou okénky, nebyl výhled dozadu ideální



Na tomto výkresu jsou patrné specifické díly karoserie

místný kabriolet VW Golf. Do roku 1996 v Mělnice zhotovili více než 150 vozů MTX Roadster, z nichž asi polovina byla prodána do zahraničí, převážně do Německa, ale také do Nizozemska, Anglie a dalších zemí. Část vozů prodaných v tuzemsku byla dodána v rozpracovaném stavu a majitelé si je kompletovali vlastními silami. Dnes je MTX Roadster uznávaným objektem sběratelského zájmu, přičemž některé exempláře kdysi vyvezené do západní Evropy se díky nadšencům vrátili nazpět, aby se ve staré vlasti dočkaly zasloužené renovace. ■

Autor děkuje Jiřímu Královi a Stanislavu Marušákovvi za poskytnutí dobové dokumentace

Infolinka: 261 215 055

www.cz.pirelli.com

**PIRELLI**  
SÍLA POD KONTROLOU