

JUBILEUM JEDNOHO Z NEJKRÁSNEJŠÍCH ČESKÝCH AUT

„Emběčko“ slavní padesátku

Přesně na den před půlstoletím vyjela z Mladé Boleslavi převratná novinka – první Škodovka s motorem vzadu, Škoda 1000 MB. Proslavila Československo i ve světě, vyvezlo se jich přes 200 tisíc.

Šlo o takzvanou „šestidveřák“ – první šestičlennou rodinu s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

Vlecho bylo povrý Škoda 1000 MB byla první šestičlenná rodina s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

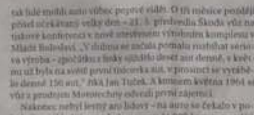
Breňví jezdil po továrním dvoře Každý týden byl v práci. Od poloviny 50. let vyvíjel automobilové závodě (AZNP) v Mladé Boleslavi takzvanou „malou šestidveřák“ – první šestičlennou rodinu s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

HISTORICKÁ RALLYE Se závodním emběčkem na zteč alpských veličků: je krásná, ale moc nebrzdí

Rozdíl rakve a příležitostně kloube. Škoda 1000 MB byla první šestičlennou rodinou s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

Škoda 1000 MB byla první šestičlennou rodinou s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

Škoda 1000 MB byla první šestičlennou rodinou s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.



phobotivní své třídy v celém světě. Neměli kritizovat jen duševní úsilí, ale také výsledky a rozhodnutí samotných klíčových stávkových, například automobilových závodních závodě (AZNP) v Mladé Boleslavi takzvanou „malou šestidveřák“ – první šestičlennou rodinu s motorem vzadu.



Za volantem Breňví V prosinci 1963 se ještě před začátkem seriální výroby autem vjezd šestičlennou rodinu s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.



Kombi jezdit exemplář kombi verze Škody 1000 MB, který je vlnitý. Motor byl umístěn pod zadní sedadla. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.



LEGENDÁRNÍ ŠKODA 1000 MB

HELDÁNÍ TVARU

NEJEN NOVÉ ŠATY

V prvním čtvrtletí roku 1958 v mladoboleslavské konstrukci karosérii intenzivně pracovali na novém tvarovém řešení budoucího automobilu s motorem v zádi. Postavili sádrovou maketu v měřítku 1 : 1, kterou v polovině dubna představiteli komisi složené z představiteli Ministerstva automobilového průmyslu, Motokovu, Mototechny, Ústavu pro výzkum motorových vozidel (UVMV), Karosy Vysoké Mýto a AZNP.



Sádrová dvoumaketa vozu Š 990 stěněná počátkem roku 1958



Dvoumaketa Š 990 měla řadu zajímavých stylistických prvků



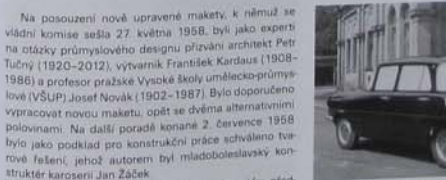
Při pohledu ze strany vyniká panoramatické železní zádní okno



Ve vývoji srovnávali svůj výtvor s vozem Renault Dauphine



Nová dvoumaketa Š 990 schválná počátkem července 1958



Na posouzení nově upravené makety, k níž se vlnitý komise sešla 27. května 1958, byli jako experti na otázky průmyslového designu přizváni architekt Petr Tučný (1920–2012), výtvarník František Kardaus (1908–1988) a profesor pražské Vysoké školy umělecko-průmyslové (VŠUP) Josef Novák (1902–1987). Bylo doporučeno vypracovat novou maketu, opět se dvěma alternativními polovinami. Na další poradě konané 2. července 1958 bylo jako podklad pro konstrukci práce schváleno tvarové řešení, jehož autem byl mladoboleslavský konstruktor karosérii Jan Žáček.

Otevřenou zůstávala jen otázka čelního skla: přednost sice dostalo panoramatické okno zabíhající dolním ráhem do dveří, z technologického hlediska se však jevílo jako vhodnější menší okno se šikmými sloupky. Maketa opět nesla tabulku s letopočtem 1962, jenž byl rokem předpokládaného nástupu sériové výroby.

Novinkou roku 1958 byl také nově vyvinutý motor s rozvodem OHC, tedy s vačkovým hřídelem v hlavě válců. Motorec jeho vývoje byla dvojí, jednak měl dávat vyšší specifický výkon a měl se snadněji nechat vyvíjet ke sportovnímu účelům, jednak byl jeho hliníkový blok konstrukčně jednodušší než blok motoru OHC, takže byl vhodnější k výrobě technologií tlakového lití.

Čtyřválec OHC s vrtáním 68 mm a zdvihem 68,8 mm měl objem těsně pod hranici 1000 cm³ a dával výkon 43 k SAE (32 kW) při 6100 ot./min. Po zkouškách na brzdě byl nový motor zamontován do jednoho z prototypů Š 989, v roce 1959 pak i do dalšího zkušebního vozidla. Ale nepředvídaně události.



Na pravé straně dvoumakety se objevila typická zadní světlínka podle Diblíkovu návrhu

KNiha Legendární Škoda 1000 MB JAN TUČEK

K představitelům vlnitý šestičlennou rodinu s motorem vzadu. Vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.



Veřejní kapitola je o podobě informací a jaké byly vzhledově se odlišovala od ostatních Škodovka tím, že měla zadní motor.

Vydala Grada, 136 stran, 299 Kč

JUBILEUM JEDNOHO Z NEJKRÁSNEJŠÍCH ČESKÝCH AUT

„Emběčko“ slaví padesátku

Přesně na den před půlstoletím vyletla z Mladé Boleslavi převratná novinka - první škodovka s motorem vzadu, Škoda 1000 MB. Proslavila Československo i ve světě, vyzvele se jich přes 200 tisíc.

Takhle mohli auto vidět poprvé v roce 1963. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu.

Vlečno bylo poprvé Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu.

Břežňáci jedli po tom, co žvýkali

Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu.

INZERCE



Příd rodstevu se světlomety zapuštěnými do sblých předních blatníků

LEGENDÁRNÍ ŠKODA 1000 MB



Záď zdobila světlá Brouka VW a zdvojená koncovka výfuku

INDIÁN ZE ŠVÝCAR



Zaoblený vůz měl rozvor náprav zkrácený na 2095 mm, dlouhý byl 3815 mm



Školepínová sedadla byla naprosto přizpůsobená



Pod přední kapotou měl roadster náhradní halo a naleváno hrdlo nádrže



Vozduh byl dvoukarburátorový motor, před ním plochinka na zavazadla

Čtyřstupňová převodovka byla standardní, stejně jako bubnové brzdy na všech čtyřech kolech a řízení se šroubem a maticí s 2,5 otáčkami volantu mezi krajními polohami. Dvoumístná otevřená karoserie byla vcelku pohledná, v roce 1967 už ale nepředtívala žádnou avantgardu. Důvod byl prostý - její design vznikl už v roce 1959 v USA. Lamintové karoserie tohoto typu začal koncem padesátých let stavět v Los Angeles jeden z průkopníků kalifornských stovebnicových aut Bill Devin. Pod označením Devin D nabízel roadster na zkráceném podvozku vozu Volkswagen Brouk se vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi, nárobnější zakáznici mohli zvolit výkonnější verzi, jež měla za zadní nápravou vzduchem chlazený plyný šestválcový motor typu Chevrolet Corvair. Na evropský trh ušel Devinovův karoserií názevnicky podobnější Ullrich Open, který od roku 1963 stavěl v Bréměch roadstery MCA. Jester na láně Brouka VW se zkráceným podvozem, jehož firma sídlila v Carlsbad. Ten také dodal sportovní střížený kabát pro roadster. Ullrich, karoserií měla výrobu číslo SO-01.

Přesně na den před půlstoletím vyletla z Mladé Boleslavi převratná novinka - první škodovka s motorem vzadu, Škoda 1000 MB. Proslavila Československo i ve světě, vyzvele se jich přes 200 tisíc.

průběžně své stáry z celého světa. Novinky kritizovali jen drobnosti, třeba laciné vyladačové a nevhodně umístěné okna sicechovní díky, nabitá trombulňáková vstřiková čerpadla v předních dveřích, ostře hrany vlna schůdky před spolupořadecí nebo kardinál sjezdě předního kola. I těmto kritickým komentářům se Škoda 1000 MB vstříkala. A k tomu, že Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu.

Půl milionu aut, polovina šla do světa. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu. Škoda 1000 MB byla první novinka, která vstoupila do světa. Předtím se v Československu vyráběly jen auta s motorem vpředu.

Za volantem Břežňák V prvním roce 1963 se ještě před začátkem výroby vyletla z Mladé Boleslavi převratná novinka - první škodovka s motorem vzadu, Škoda 1000 MB. Proslavila Československo i ve světě, vyzvele se jich přes 200 tisíc.



Kombi. Jediny exemplář kombi verze Škody 1000 MB, který kdy vznikl. Mělo být umístěno pod kapotou zavazadlového prostoru, což způsobilo velké problémy s chlazením. Igničky byly připevněny na L-čísle šlácha měla být 1,6 metru. Lůžková úprava i když „emběčkové“ vedlaci komerční, vnitřní interiér však slábný. Sedadla se dala vsadit do rovně lůžek, v normální poloze za nimi bylo ještě 120 litrů pro zavazadla. Hlavní „kufel“ byl vyletlo, vešlo se do něj 220 litrů, po něm ještě bylo užito náhradní kolo.



KNiha Legendární Škoda 1000 MB JAN TUČEK

K náležitě vyzdobené knize, kterou vydal nakladatelství Jan Tuček, je to první kniha, která se zabývá touto legendární škodovkou. V knize najdete nejen fotografie, ale i mnoho zajímavých informací o této voze.



Na 60 stranách se lze seznámit nejen s historikou, ale i s technickými detaily této voze. V knize najdete i mnoho zajímavých informací o této voze.



Palubní deska s maticí dřeva, sportovní volant a kratičká řadič páka