



september 9/2009

WWW.VETERANSK.SK

INZERCIA, KLUBY, PODUJATIA

ČASOPIS PRE MILOVNÍKOV HISTORICKÝCH VOZIDIEL

VETERÁN.SK

3,30 € 99,42 Sk 90 Kč



VETERÁN.SK



Baba sa mení



Walter
od limuzín po lietadlá

ŠKODA 1000 MBX

Slovenské Piesky



MINI má 50 rokov



Daimler



HONDA



Uloženie kľukového hriadeľa 3 ložiska

Výkon (SAE) pri otáčkach (Kw.min⁻¹)
Škoda 1000 MB; 30,9 pri 4650, od roku 1966 35,3 pri 4750
Škoda 1000 MBG; Škoda 1000 MBX; 38,2 pri 4200
Škoda 1100 MB; Škoda 1100 MBX 38,2 pri 5200

Max točiaci moment SAE (Nm.min⁻¹)
Škoda 1000 MB; 68,5 pri 3000, od modelu 66 - 73,5 pri 3000
Škoda 1000 MBG; Škoda 1000 MBX; 75,5 pri 3000
Škoda 1100 MB; Škoda 1100 MBX; 81,4 pri 3000

Mazanie Tlakové, obežné

Chladenie Kvapalinové s núteným obehom a trvalo funkčným vetrákom umiestneným vedľa motora

Počet vyrobených vozidiel Škoda 1000/1100 MB

Škoda 1000 MB Standart	349348	1964-1969
Škoda 1000 MB De Luxe	65502	1966-1969
Škoda 1000 MBG	3287	1966-1969
Škoda 1000 MBX	1403	1966-1969
Škoda 1100 MB	22487	1967-1969
Škoda 1100 MBX	1114	1967-1969

Motor: radový 4 valce OHV, štvortaktný, zážihový
Umiestnenie: pozdĺžne za zadnou nápravou
Objem: 988 cm³ - Škoda 1000 MB, 1000 MBG, 1000 MBX
1107 cm³ - Škoda 1100MB, 1100 MBX

Stupeň kompresie

Škoda 1000 MB;	8,3
Škoda 1000 MBG;	9,0
Škoda 1000 MBX;	9,0
Škoda 1100 MB; Škoda 1000 MBX;	8,5

Vítanie/zdvih (mm)

Škoda 1000 MB; Škoda 1000 MBG;	68 x 68
Škoda 1000 MBX;	68 x 68
Škoda 1100 MB; Škoda 1100 MBX	72 x 68

Priprava zmesi Karburátorová
Škoda 1000 MB; Jikov 32 BST 13 (3058), od modelu 66 Jikov BS 18 3120
Škoda 1000 MBG; Škoda 1000 MBX; 2 x Jikov - 32 BS 27 (3136)
+ 32 BST 19 (3137) (teno, zadný, so sytičom)

Škoda 1100 MB; Jikov 32 BST 19 (3139)
Škoda 1100 MBX; Jikov 32 BST 21 (3140)

Prevodové časti V bloku s motorom s usporiadaním motor - spojka - prevodovka

Spojka Suchá jednotokočová, vypínanie s hydraulickým prevodom
Prevodovka S čelnými kolesami so šikmými ozubením; štvorstupňová so spätným chodom; predné stupne so zaisťovacou synchronizáciou; radenie pákou na stredovom nosníku podlahy

Rozvodovka V spoločnej skrini s prevodovkou; prevod tanierovým kolesom a pastorkom; kuželový diferenciál

Podvozok Rám Bez rámová konštrukcia

Hnacia náprava zadná

Predná náprava S lichobežníkovými ramenami, odpružená dvojicou zavínutých pružín so sústrednými teleskopickými hydraulickými tlmičmi

Zadná náprava Kyvadlová, odpružená dvojicou zavínutých pružín so sústrednými teleskopickými hydraulickými tlmičmi



Škoda 1000/1100 MB/MBX

- LUDOVÉ VOZIDLO SOCIALISTICKÉHO ČESKOSLOVENSKA

Automobily Škoda 1000 MB tvoria významný medzník v histórii vtedy ešte československého automobilového priemyslu. Embéčka, ako sa jej ľudovo hovorí, predstavená koncom marca roku 1964 bola výsledkom približne osemročného vývoja, počas ktorého sa vykrystalizovala koncepcia, ktorá položila základ automobilov Škoda na ďalšie desaťročia.

Po skončení druhej svetovej vojny a znárodnení automobilky sa automobilka Mladěj Boleslavi vrátila k výrobe predvojnového modelu Popular 995, z dielov, ktoré ostali ešte z vojnové výroby. Na jeho koncepciu vzápätí nadväzuje modernizovaný typ Škoda 1101 a 1102



Škoda MBX Club Praha

zakladateľ tradície Srazů MBX v Mladěj Boleslavi usporádal Sraz MBX 2009 a Jízdu Českou krajinou do Nověj Paky za Antonínem Vitvarem

MBX Club Praha svou činností od roku 1999 zaměřuje na pořádání vlastních srazů. Založili jsme v Mladěj Boleslavi tradici MBX srazů usporádáním 1. Historického Srazu MBX v roce 2001. MBX Club Praha se dále zabývá kontakty se zahraničními Škoda kluby. Na zahraničních srazů Škodovek jezdí naše vozy MBX po vlastní ose po evropských dálnicích. Holandská TVD v roce 2002 i 2007 naše vozy velmi dobře přijala právě tak jako dánský Škodaldub v roce 2008 na akci s názvem ŠkodaTour. Věnujeme se též historickému bádání a dalším technickým činnostem spojených s provozem těchto automobilů včetně udržování solidních mezilidských vztahů. Vše podstatné a zajímavé se můžete dozvědět na stránce <http://www.skoda-mbx.com/>

V Mladěj Boleslavi jsme se sešli opět 1. srpna 2009. Parking u Automuzea Škoda v Mladěj Boleslavi se stal místem srazu Škoda MBX Clubu Praha a jeho příznivců, majitelů a obdivovatelů československé legendy šedesátých let – automobilů Škoda 1000/1100 MBX.

Tento dvoudverový model klasického embéčka je dnes po čtyřiceti letech od jeho výroby technicky a sběratelsky velmi cenný nejen u nás doma ale v zahraničí. Automobilky z výrobní řady Škoda 1000/1100 MB/MBX/MBX, vyráběné v letech 1964-69, se staly nejen symbolem motorizace Československa ale i pro řady generací tehdejších kluků pojmem na celý život. MBX byla vyráběna v letech od podzimu 1966 ve dvoukarburátorové verzi původního motoru v počtu 1403 ks a od jara 1968 s motorem obsahu 1107 cm³ v počtu 1114 kusů. Z těch dob se do dnešních dnů dochovalo velmi málo požitých a plně funkčních automobilů. Jde o několik desítek MBX v Čechách a pár vozů na Slovensku. Důležitou informací je i to, že mnohým bývalým majitelům, kteří v tomto voze viděli jen komerční možnost, jak rychle zbohatnout, mnohé vozy v předrenovacním stavu sloužily jako zdroj náhradních dílů

nezmenenej koncepcie s chrbticovým rámom, nezávisle zavesenými kolesami a listovým pružením. Už od roku 1949 automobilka vyvíja nový model s celokovovou karosériou, ktorý sa verejnosti predstavil v roku 1951 pod označením Škoda 1200, populárne označovaný aj ako Sedan. Okrem štvordverového sedanu bol vo výrobnom programe i dodávka a kombi. V 55. roku jeho modernizovaný model označený ako 1201. V tom čase už bežala výroba automobilu Škoda 440 – dvojdverový sedan klasickej koncepcie – motor vpredu a pohon zadnej nápravy. Pôvodne tento typ mal byť len prechodným modelom k novému ľudovému automobilu Škoda. V skutočnosti sa udržal vo výrobe až do roku 1964 a to nielen ako dvojdverový sedan ale i ako viacúčelové kombi a dvojdverový kabriolet, nesúci meno Felicia.

Úplne novým prvkom konštrukcie automobilov Škoda 1000MB bol motor s hliníkovým blokom, vyrobený zo zliatiny, uložený za zadnú nápravu, samonosnej karosérie panelovej konštrukcie s nosnou kostrou a priskrutkovaným povrchovými dielmi.

V tom čase vyrástol v Mladěj Boleslavi nový výrobný závod s ročnou kapacitou viac ako 100 000 kusov vozidiel, technologicky porovnateľný s inými špičkovými výrobňami v Európe. Automobilka vybavená najmodernejšími technológiami patrila k špičke nielen vo vtedajšom východnom bloku ale mohli nám ju závidieť i mnohé závody s dlhoročnou tradíciou automobilového priemyslu v západnej Európe. Škoda 1000 MB sa s počtom vyrobených 443 000 kusov stal skutočne prvým veľkosériovo vyrábaným československým automobilom. Ak by k dvom karosárskym verziám (štvordverový sedan a dvojdverový tudor) pribudli i ďalšie uvažované varianty, bol by počet asi vyšší. Športového dvojdverového roadstru ani pätdverového kombi sa zákazníci dočkali.

Väčšina majiteľov „embéčku“ vlastnila dlhé roky. Neúnavne slúžila ku všemožným potrebám. Prepravovala ich každodenne do práce, cez dovolenkové obdobie plne naložené zdolávali dlhé vzdialenosti a smerovali k našim tradičným dovolenkovým destináciám v zahraničí, prepravovala materiál na stavbu domu resp. chaty. A tak sa ich len málo zachovalo do dnešných dní, aby zmenili svoju hlavnú funkciu a stali sa dôstojným historickým vozidlom.

Skonstruovať úplne nový automobil novej koncepcie, ktorý by bol skutočne ľudový s hmotnosťou do 700 kg a spotrebou do 7 litrov na 100 km bola požiadavka stranických a vládných miest vo vtedajšom plánovacom hospodárstve bývalého Československa.

Osem rokov trval vývoj a hľadanie cesty pre nový automobil, kým sa nakoniec vybrala koncepcia vozidla s bezrámovou karosériou a motorom umiestneným vzadu a pohonom zadnej nápravy. Vzhľadom na malé úžitkové vlastnosti karosérie mnohé vyspelé automobilky od tejto koncepcie ustúpavali. To bol pravdepodobne i dôvod, prečo sa nedokončil vývoj variantu kombi.

Nová škodovka sa nepredstavila verejnosti, ako to spravidla býva, na nejakom autosalóne, ale bolo to priamo v automobilke. Na prvý jarný deň 21. marca 1964 bola zvolaná tlačová konferencia do AZNP v Mladěj Boleslavi, kde bol predstavený nový závod a súčasne nový model. Vzhľadom na dlhý výskum a vývoj Škody 1000 MB v tomto roku to už nebol zas až tak pokrokový. Ak by sme sa mali pozrieť na konkurenčné modely s inou koncepciou tohto obdobia (Chevrolet Corvaír, Simca 1000, Hilman Imp alebo NSU Prinz 1000), tie boli už dlhšie obdobie na trhu.



sedadiel vzniknú dve vcelku pohodlné miesta na spanie alebo iným radovánkam" treba brať s rezervou. Možno jedna osoba diagonálne by sa asi na tomto priestore vyspala, no na „radovánky“, si viem predstaviť aj lepší priestor...

Elektrická sústava pracovala s napätím 12V, zdrojom elektrickej energie bolo dynamo PAL Magneton výkonu 300 W, akumulátor s kapacitou 35 Ah bol uložený za ľavým zadným

sedadlom pod podlahou zadného batožinového priestoru.

Zatiaľ čo v Mladej Boleslavi sa rozbiehala výroba štvorverových modelov, v Kvasinách pripravovali produkciu dvojverového modelu Tudor s karosériou bez B stĺpkov. Podľa harmonogramu pripravovali sa dva funkčné vzorky dvojverovej škodovky, ktorá mala byť vystavená na brnenskom veľtrhu a v roku 1965 spustená výroba. Avšak k tomu nedošlo. Na automobiloch sa neustále objavovali nedostatky najmä s tesnením a sťahovaním bočných okien a nový model sa na veľtrhu v Brne neobjavil ani v roku 1965. Medzitým bolo rozhodnuté, že dvojverový model sa nebude vyrábať v Kvasinách ale v Mladej Boleslavi.

Škoda 1000 MB, teda štvorverová verzia, sa začala sériovo vyrábať v apríli roku 1964. Záujemcov o kúpu nového modelu bolo tak veľa, že sa vytvárali poradovníky a čakacia doba sa pohybovala medzi tromi a štyrmi rokmi!

Začiatkom roku 1966 sa viac krát objavila v tlači informácia o novom modeli Škoda 1000 MBX. Nakoniec verejnú premiéru Škoda 1000 MBX absolvovala v marci 1966 na autosalóne v Zeneve a potom v septembri na domácej pôde na Strojárskom veľtrhu v Brne. Na karosériách prvých sériových „embeixiek“ sa vyskytli rozmerové odchýlky, starosti stále spôsobovali dosadenie bočných skiel. To spôsobilo, že v roku 1966 sa bežný zákazník žiadnej embeixky neodočkal.

Koncom roku 1966 sa objavil štvorverový sedan s označením Škoda 1000 MBG De Luxe osadený motorom 988 cm³ a s dvomi karburátormi dával výkon 52 k SAE (38kW).

V roku 1967 pokračovala výroba štvorverového sedanu a to buď ako model Standard alebo De Luxe, ktorý sa líšil od štandardu len niekoľkými líštami a lesklým medzikružím na kolesách. Podobným luxusným prvkom sa mohla pochváliť i verzia MBX, ktorého výroba sa konečne začala rozbiehať. Určitú dávku športového charakteru okrem dvojverovej karosérie bez stredového stĺpiku dodávalo vozidlu dvojkarburátorový motor objemu 988 cm³ so zvýšenou kompresiou na 9,0. Motor poskytoval výkon 52 k SAE (38kW) pri 5000 ot/min. S týmto motorom vozidlo hmotnosti 797 kg dosahovalo najvyššiu rýchlosť 130 km/hod. a výrobca udával spotrebu 8,0 l/100 km (ale pri rýchlosti 81 km/hod). V roku 1968 vyrábala automobilka Škoda pravdepodobne najširšiu paletu modelov 1000/1100 MBX – celkom 5 verzií sedanov a dva dvojverové tudory. Začal sa predaj Škody 1100 MBX s motorom objemu 1107 cm³ osadený len s jedným karburátorom. Charakteristickým prvkom



všetkých typov tohto ročníka boli oranžové ukazatele smeru umiestnené na predných blatníkoch. Naopak zmizli červenokobalté parkovacie svetielka na stĺpkoch karosérie. MBX ich mala na pätku zadného stĺpiku. Posledné vývojové štádium 1000-ciek bolo od skončenia celozávodnej dovolenky v auguste 1968. Vo výrobe ostali tri typy sedanov a jeden dvojverový tudor. Škoda 1100 MBX De Luxe s motorom 1107 cm³ opäť s jedným karburátorovým motorom stál na špičke ponuky.

Karoséria sa na prvý pohľad od predchodcu líšila len malými detailoch. Zmenu sme mohli vidieť na prednej maske s vodorovnou lístou a nápisom Škoda. Ozdobná líšta pribudla i na prednom okraji veka batožinového priestoru. Takým poznávacím znamením modelového roku 1969 bola strecha, ktorá bola viac klenutá a už bez stredného charakteristického

prelisu. Ale nie u MBX, tam prelis ostal až do konca. Niektoré škodovky dostali už i radálne pneumatiky 155 SR 14.

Posledné vozidlá Škoda 1000/1100 MBX opustili výrobnú linku tesne pred celozávodnou dovolenkou 1. augusta 1969. Po skončení dovolenky už zamestnanci spásali výrobu novej modernejšej rady Škoda 100/110.

Jan Tuček: Škoda 1000 MB – historie, vývoj, technika, sport, Grada 2005

Mario René Cedrych a Lukáš Nachtmann: Škoda – auta známá i neznámá Grada publishing 2007



a často tak skončili svoju životnú dráhu rozebránim a v podstate likvidácií. Proto počet skutočných vozidel MBX nijak dramaticky nespúšťa a je již na konstantní úrovni. To však nijak neubralo dvoudverovému vozu MBX na zajímavosti, aby se stal pro mne a další nadšence z MBX Clubu Praha skutečnou legendou a vzpomínkou na československá šedesátá léta, kdy v Evropě převažovala výroba automobilů s motorem vzadu a poháněnou zadní nápravou. Jízda Českou krajinou je součástí každého našeho setkání a je zážitkem pro všechny zúčastněné a vlastníky MBX jakož i pro řadu příbřežících lidí všude tam, kudy vede naše trasa a kudy prožijeme. Na Srazu MBX 2009 se prezentovalo 21 vozů MBX a jejich nadšených a spokojených majitelů. Takové množství automobilů MBX je rekordním množstvím soustředěných na jedné akci a na jednom místě. Automobily Škoda 1000/1100 MBX se již přes 40 let nevyrobí přesto naše akce ukázala všem přítomným a příbřežícím jaké to bylo, když se tyto vozy vydávaly do světa.

Jízda Českou krajinou vedla z Mladej Boleslavi do Nové Paky, která byla v předválečném i poválečném období Mekou motorismu ve východních Čechách. Jméno Vitvar je zejména motocyklovým znalcům jisté známo. V Nové Pace je zřízeno v bývalých prostorách jeho autodilny vzpomínkové muzeum reprezentující celou řadu exponátů této pro nás dnes již heroické doby. Ze záběrů z Automuzea Vitvar se dá vytušit kouzlo atmosféry, duch a vůně dávných dob. Prohlídka nás uvedla do doby, kdy československé automobily a motocykly byly velmi ceněné a jejich výsledky a výkony ve světě něco znamenaly právě tak jako místní rodnák Antonín Vitvar – Cest jeho památce. Sraz 21 vozů MBX v roce 2009 je již minulostí. Legendu MBX přesto pokračuje dále Českou krajinou a blíží se k dalším horizontům v roce 2010. V tomto pro nás jubilejním roce, tedy desátém roce od roku 2001 kdy se srazy pořádají, nás čeká nejen tradiční Sraz MBX 2010 v Mladej Boleslavi, ale i mnoho dalších zajímavých akcí včetně MBX Tour 2010 v Chrudimí. Nás klub i společenství je otevřené všem majitelům vozů MBX, naše akce se vyznačují přátelskou a pohodou atmosférou, aby si lidé tento způsob trávení volného času mohli náležitě a v pohodě vychutnat a užít.

Zdeněk Wachfaitl
MBX Club Praha
/zwmbs/

Škoda 1000/1100 MB/MBX