



Základní škola sv. Voršily v Olomouci

Aksamitova 6, 772 00 Olomouc

ŠKODA 1000 MB

Závěrečná práce

Autor: Matyáš Gargela

Třída: IX

Vedoucí práce: Mgr. Vilém Lukáš

Olomouc 2017

OBSAH

ÚVOD	4
-------------	---

KAPITOLA I

HISTORIE	4
-----------------	---

Popis	5
-------	---

Počty vyrobených automobilů	5
-----------------------------	---

Prototypy	6
-----------	---

Zkoušky automobilů	6
--------------------	---

Automobil ve světě	7
--------------------	---

Motor	7
-------	---

KAPITOLA II - modely a provedení

Modely

1 Model 1964 (duben 1964 – prosinec 1965)	8
---	---

2 Model 1966 (leden 1966 – srpen 1967)	9
--	---

3 Model 1968 (září 1967 – srpen 1968)	9
---------------------------------------	---

4 Model 1969 (září 1968 – srpen 1969)	10
---------------------------------------	----

Provedení

5 Škoda 1100 MB	11
6 Škoda 1000 MBG	11
7 Škoda 1000 MBX A 1100 MBX	12
8 Škoda 1000 MB Rallye	12

ZÁVĚR	13
--------------	----

POUŽITÁ LITERATURA	14
---------------------------	----

RESUMÉ	14
---------------	----

ÚVOD

Představuji Vám Škodu 1000 MB. Někdejší krásku československých silnic. Auto, na které se čekalo ve dlouhých frontách v zimě i v létě. Kdo ji měl, mohl se právem chlubit. Pár kusů přežilo dodnes, ovšem ne všechny vypadají stejně jako např. v roce 1965. Mě také zaujala svým šarmem a kouzlem. Když máte štěstí a projede kolem vás, ani se nemusíte otáčet. Zvuk motoru a zplodiny ve vás vyvolají silné emoce. Taková je legenda československého automobilismu.

KAPITOLA I

Historie

Historie firmy ŠKODA začala v roce 1859, kdy hrabě Valdštejn založil v Plzni pobočku slévárny. Pracoval zde i inženýr Emil Škoda, který podnik odkoupil v roce 1869, a firma nesla název tzv. Škodovy závody. V roce 1899 se firma změnila na akciovou společnost. V této době se firma věnovala výrobě munic a zbraní. Po první světové válce začala firma krachovat, ale zachránil ji kapitálový vstup francouzské zbrojovky Schneider a rozšíření výroby, kdy se začali vyrábět lokomotivy a automobily.

Roku 1895 zakládají knihkupec Václav Klement a strojní zámečnick Václav Laurin společnost pro výrobu jízdních kol. V roce 1899 společnost představila první moderní motocykl. Koncem roku 1905 se představil první automobil. Roku 1924 postihl areál firmy požár, při kterém byla zničena významná část technologií. Ačkoli se podařilo vybavení továrny nahradit, společnost se ocitla ve finanční tísní. Výrobky firmy prohrávali s konkurenčními značkami Praga a Tatra díky zastaralé koncepci. Byl nutný další krok, a tak roku 1925 došlo ke sloučení automobily L&K se strojírenským koncernem Škodovy závody.

Mladoboleslavská automobilka byla jedním ze závodů a vyráběla osobní automobily. Václav Laurin se stal řadovým ředitelem, Václav Klement generálním radou. V roce 1930 se tento závod změnil na samostatnou společnost v rámci koncernu Škoda pod novým názvem Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). V roce 1945 se od původní Škodovky oddělila jako Automobilové závody, národní podnik (AZNP), kde se vyráběla i Škoda 1000 MB.

Popis

Škoda 1000 MB (embéčko, embáro, embaso, 1000 malých bolestí) je osobní automobil vyráběný v letech 1964 až 1969 v Mladé Boleslavi automobilkou AZNP. Označení modelu 1000 byl zvolen podle objemu válců motoru a označení MB znamená město Mladá Boleslav. V automobilových závodech Škoda to byl první model s koncepcí vše vzadu, (motor za zadní nápravou a pohon zadních kol), samonosnou karoserií a samostatným zavěšením kol. Navíc se vybuďovala zbrusu nová fabrika s osmdesáti hektary, třináct km nových silnic, 10 km železničních kolejí a nové seřizovací nádraží. Fabrika měla 40 hal, kde byla připravena nejmodernější technika s četnými automatickými zařízeními. Továrna konkurovala ostatním automobilkám a rozhodně nebyla zaostala.

Automobil je 4170 mm dlouhý, 1620 mm široký a 1390 mm vysoký. Zadní světla Škody 1000 MB jsou stejná jako u užitkového automobilu Škoda 1203. Pohotovostní hmotnost vozidla byla od 755 do 820 kg. Nádrž měla kapacitu 32 litrů paliva. Byl to první model automobilky Škoda, který měl oficiální lůžkovou úpravu. Automobil navrhoval Jan Žáček.

Počty vyrobených kusů

Modelu 1000 MB Standart se vyrobilo 349 348 kusů, modelu 1000 MB De luxe 52 411 kusů, modelu 1000 MB Tourist 13 091 kusů, modelu 1000 MBX De luxe 1 403 kusů, modelu 1000 MBG De Luxe 3 287 kusů, modelu 1100 MBX De Luxe 1 114 kusů a modelu 1100 MB De Luxe 22 487 kusů.

Prototypy

V roce 1954 vláda nařídila, že nabídne svému lidu lidový osobní automobil, který nebude vážit více než 800 kg, bude úsporný, bude mít větší vnitřní prostor a hlavně bude konkurence schopný. Vznikla řada prototypů, díky nimž konstruktéři zjišťovali, jak nejlépe vyhovět zadání. V letech 1956 a 1957 vznikly základní koncepce, mezi kterými se měla vybrat nejvíce vyhovující.

Škoda 976 měla dvoudveřovou karoserii s pohonem předních kol a motorem vpředu. Byl to vodou chlazený čtyřválec. Škoda 977 měla pohon zadních kol a motorem vzadu. Ten existoval ve dvou verzích. První měla vzduchem chlazený plochý motor (boxer), druhá pak vodou chlazený řadový čtyřválec. Poslední typ 978 měl motor umístěný vpředu s pohonem zadních kol. Zvítězila koncepce Škody 977 z mnoha důvodů. Model 978 byl o 15 % dražší než zbývající typy. U provedení 976 byl problém s výrobou součástí předního náhonu. Dále vznikaly prototypy tentokrát s odlišnými provedeními karoserie. Dohromady vzniklo 13 experimentálních prototypů.

Zkoušky automobilů

V letech 1960 – 1961 vznikla série 50 aut v téměř identickém provedení jako Škoda 1000 MB. Tento projekt dostal název 50 NOV. Automobily se testovali v různých koutech světa v různých podmínkách. Na Sibiři ve 30 stupňových mrazech a v Tunisu ve 40 ° C teplotách. Do léta roku 1962 vozy dohromady najely 1,6 milionů kilometrů. Jeden z těchto vozů byl k vidění na velkém srazu k oslavám 50. výročí od zahájení výroby, avšak s nepůvodním interiérem a motorem.

Automobil ve světě

Jelikož byla Škoda 1000 MB opravdu přelomovým a podle odborníků kvalitně produkovaným automobilem, slavila úspěchy i v cizině. Vyvážela se do 46 zemí světa. V Evropě se vyváželo téměř do všech států. Např. Španělska, Portugalska, Francie, Maďarska, Itálie atd. Dále se vyvážela do Austrálie, Hongkongu, Nového Zélandu, Pákistánu, Thajska, Kuvajtu, Kataru a 5500 ks bylo pravostranných.



Motor

V zadní části vozu, za zadní nápravou, je uložen spalovací motor. Benzinový řadový kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHV, výkonem 27 KW při 4650 min a objemem válců 988 cm³. Od roku 1968 se do verzí Standart a De Luxe dodával silnější motor s výkonem 32 KW a objemem válců 1107 cm. Motor pohání čtyřstupňovou manuální převodovku se zpáteční rychlostí. Dle technického průkazu vozu je průměrná spotřeba paliva 7 – 8 litrů na 100 km, maximální rychlost 120



km/h, ale u silnějších motorů se uvádí 130 km/h. Chladič motoru byl kapalinou chlazený, navíc zde byl větrák, který byl poháněn klínovým řemenem, napojený na řemenici, na které byla napojena i vodní pumpa. Palivo do válců dodával karburátor Jikov 32 BST. Distribuci oleje mělo na starosti tlakové oběžné mazání. Suchá jednokotoučová spojka, převodovka a rozvodovka tvořily s agregátem jeden blok. Rychlostní skříň měla na starosti točivý moment 69 N.m/ 3000 min. Řazení bylo uloženo na podlaze. Motor má litinovou hlavu válců.

Výroba motoru byla nadčasová a konkurovala evropským značkám. Byla totiž použita nová metoda. Blok motoru a rychlostní skříň (převodovka) se jako v první automobilce v Evropě vyráběli pomocí přesného tlakového odlévání hliníku. Tuto technologii vymyslel český inženýr Josef Polák roku 1922. Patent následně koupil francouzský Renault pro výrobu svého modelu R16. Na svou dobu revolučně vyrobený motor zvládl při správném zacházení a péči najet kilometry v řádech statisíců.

Prvnímu navrženému motoru se musela měnit konstrukce. Vážil pouhých 85 kilogramů, z toho blok, který navrhoval Jiří Müller, vážil 10 kilogramů. Ten se často kroutil a praskal, proto dostal výztuže a hmotnost motoru narostla.

KAPITOLA II - modely a provedení

Modely

Model 1964 (duben 1964 – prosinec 1965)

První model byl charakteristický zejména tzv. širokým úsměvem. Znamená to, že lišta, která je hranou kapoty kufru, pokračuje v blatnících, kde vede přes prostředek směrových blinkrů. Uprostřed tohoto oválu je znak Mladoboleslavské Škodovky a nad ním nápis Škoda. V zadním blatníku je poziční světlo, kde je i půloblouková mřížka s průduchy (tzv. žábra nebo ledvinka). Průduchy při jízdě proudí vzduch a motor se tímto



lépe chladí. Tento půlkruh je ohraničen chromovanou zaoblenou lištou. C sloupek v zadní části vozu je zúžen. Zasahuje do něj zaoblené zadní sklo (negativní sklon C sloupku). Z auta byl tedy velký výhled. Přes vůz se táhne prolis páteře. Začíná u víka zavazadelníku, pokračuje přes střechu a končí u hrany kapoty motoru. V tomto prolisu se vyrušilo vnitřní pnutí plechu, který se přitom podélně zpevnil. Tento prolis nebyl nutný, ale z tehdejšího plechu se nedala vylisovat tenká a přitom pevná střecha rovného tvaru.

Model 1966 (leden 1966 – srpen 1967)



Na přední masce zůstává lišta na hraně kapoty kufru, ale obloučky na předních blatnících už nezasahují do blinkrů (tzv. úzký úsměv), nýbrž vedou před ním a ovál je tedy opticky menší. Znak a logo se nemění. Modely

Standart měly ještě tzv. žábra v zadních blatnících, nově zavedené modely de Luxe dostali obyčejnou mřížku (tzv. rohožku), které se potom také používaly u modelů Škoda 100/110. Postupně však žábra mizí i z modelu Standart a všechny verze dostávají rohožku.

Model 1968 (září 1967 – srpen 1968)



Poslední modelový rok, kdy se vyráběly Tisícovky klasického vzhledu. Zadní blatníky už nedostávají poziční světla, přední maska zůstává. V předních blatnících se montuje druhý pár směrových blinkrů, který je umístěn v blízkosti předních dveří. U tohoto modelu jsou tedy tři páry směrových světel. V místech směrových světel, který je pro tento model typický, hodně korodují blatníky, které se po čase měnily za nové a tyto blinkry se po opravě již nemontovaly. Proto je tento model málo vídaný v původním stavu. Další změnou bylo přetypování vozu ze čtyřmístného na pětimístný, zvýšení užitečného zatížení vozu na 375 kg, z důvodů silnější podlahy, vyztužení uchycení zadní nápravy a vyztužení bloku motoru, kdy došlo k jeho unifikaci s blokem pro motor většího objemu (1 107 cm³).

Model 1969 (září 1968 – srpen 1969)

Je posledním vývojovým modelem automobilu. Nejvýraznější změnou je jiná přední maska, kdy byl tzv. ovál nahrazen plastovou lištou s nápisem Škoda a zasahoval i do blinkrů.



Chromovaná lišta na hraně kapoty kufru zůstala. V interiéru se změnili ozdobné kličky větracích okének v předních dveřích a čalounění. Chybí prolis, ale střecha už je hladká. Zadní C sloupek je zesílen, tudíž okno není zaoblené. Skelet vozu je zesílen a je totožný s následovníkem, Škodou 100/110.

provedení

ŠKODA 1100 MB

Byla silnější modifikací klasické Š 1000. Na pohled stejná, ale se silnějším motorem o objemu 1107 cm³ a 32 KW. Výroba se soustředila pouze na model De Luxe. Vyráběná v modelech 1968 a 1969.

ŠKODA 1000 MBG

Tato verze se od klasické příliš nemění. Byla určena ke sportovním účelům. Má klasický motor o objemu 988 cm³, ale má dva karburátory Jikov 32 BS – 27 bez sytiče a v zadu Jikov 32 BST – 19 s termosytičem s difuzory 21 mm – DIF 21. Jejich společný čistič vzduchu měl papírovou vložku, která se při sportovních aktivitách nepoužívala. Měla plnoprůtokový čistič oleje Purulator a pod předním nárazníkem chladič oleje z Tatry 805. U tohoto modelu se používaly pneumatiky Dunlop SP 3m 145 – 14. Vyráběno v letech 1967 a 1968.



ŠKODA 1000 MBX A 1100 MBX

V roce 1966 vyjela 1. série vozů Škoda 1000 MBX. Oproti standardnímu motoru Škoda 1000 MB se motor u modelu 1000 MBX odlišoval 2. karburátorem, ostřejší vačkou a vyšším kompresním poměrem. Vůz se vyznačoval zajímavě řešenou dvoudveřovou karoserií se stahovacím B – sloupkem, inspirovaným u vozů Chevrolet Bel-Air či Mercedes Benz W111 Coupé. Toto řešení bylo u malých vozů neobvyklé. Bohužel bylo výrobně náročné a také díky snížení tuhosti karoserie se neprosadila ve větší míře. Celkem se vyrobilo 1403 ks modelu Škoda 1000 MBX a 1114 ks modelu 1100 MBX.

ŠKODA 1000 MB Rallye

Vyráběla se sportovní verze ŠKODA 1000 MB Rallye. Byla nasazována na domácích i zahraničních soutěžích. Motor měl výkon 70 koní, dosahoval rychlosti až 160 km/h a zrychlit z 0 km/h na 100 km/h dokázal za 15 sekund. Neexistoval tovární tým, účast však zaštiťoval výrobce AZNP.

ZÁVĚR

V dnešních dobách jsou moderní staré věci obecně. Povídáme si, vracíme se do dob nejen dávných, ale i nedávno minulých. Např. do 60. let, kdy se vyráběla Škoda 1000 MB. Ta má již dnes dlouhou historii a neměla to vždy jednoduché. Než se z ní stal spolehlivý vůz, trvalo to 3 roky, než se vychytaly bolístky. Proto se jí lidově přezdívalo 1000 malých bolestí. Nejstarší vozy mají 53 let. Je tedy jasné, že se z ní stává veterán. Je to oblíbené auto, každý ho zná, každý po něm touží. Sleduji bedlivě inzerce se starými auty, nejenom řady 1000 MB a nejenom na internetu, každý den. Vždy, když se nějaký kousek objeví, netrvá dlouho a je pryč. Když stihnu zavolat, majitel řekne, že má 10 zájemců nebo kolik nabídnou peněz, abych ostatní přeplatil. Asi se máme dobře, protože vraky se prodávají od 40 tisíc korun a zachovalé nebo zrenovované kousky se pohybují v řádech statisíců. Já mám Škodu 120 L z roku 1987, můj otec Škodu Octavii z roku 1962 a stále hledáme pěknou Škodu 1000 MB do sbírky, ale pro chudé je pozdě hledat. Kéž bych se narodil dříve.

POUŽITÁ LITERATURA

<https://www.novinky.cz/auto/331065-legendarni-embecko-slavi-skoda-1000-mb-se-poprve-ukazala-pred-50-lety.html>

<http://skoda-virt.cz/cz/clanky/historie-skoda/813-pocatky-skody-1000mb-g-x/>

https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_1000_MB

<http://www.ams-classic.cz/svezeni/40199-skoda-1000-mb-nedelni-vylet>

<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10176269182-retro/208411000360730/>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_\(podnik\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_(podnik))

https://cs.wikipedia.org/wiki/Laurin_%26_Klement

http://www.tomas-martinovsky.cz/skoda_1000_mb.html

RESUMÉ

I'm writing about the Czechoslovak car Škoda 1000 mb.

It was produced from 1964 to 1969 in Mladá Boleslav and produced 443 141 pieces.

It was a very elegant car for your time, but also today.

She had the nickname of 1000 little pains.

It became a popular car that could afford more people than previous models.

Today is a valued veterán, which is sold for hundreds of thousands of crowns.

Once would like to have such.