



Druhý prototyp Škoda typ 989 měl nejenom mírně upravený design karoserie, ale byl také poháněn novým litrovým čtyřválcem s ventilovým rozvodem OHC.



Na této prototypové studii je zřetelný vliv designu francouzské automobilky Renault prezentované především typem Dauphine

a vývoj pokračoval i během roku 1958. Postupně se začala rodit podoba budoucí Škody 1000 MB. První karosářské studie nezapřely inspiraci karoserií tehdejšího bestselleru značky Renault – typu

Dauphine a zkrátka nepřišel ani další úspěšný model francouzské automobilky – Floride. Oba dva samozřejmě poháněné motorem uloženým vzadu.



**V této podobě
se studie blíží
designu budoucích
„Emběček“**



Škoda typ 990 NOV z roku 1959 už vzhledově odpovídá podobě budoucích Škodovek.

Typ 990 NOV (1959)

V březnu a dubnu roku 1959 byla dokončena trojice dalších prototypů označených typ 990 s nově tvarovanou karoserií vycházející z prototypu 988 a s novým kódovým označením NOV – Nový Osobní Vůz. Autorem designu byl Jan Žáček a od předchozího provedení se prototypy Škoda 990 lišily výrazně klenutým čelním sklem zabíhající do stran s negativně skloněnými sloupky a protiběžnými stírači. Negativní sklon čelních sloupků sice zlepšoval výhled, ale na druhé straně omezoval délku horní části předních dveří. Panoramatické bylo i zadní okno a přední kapota se otvírala až po přední nárazník. V předním zavazadlovém prostoru bylo umístěno náhradní kolo a nalévací hrdlo palivové nádrže.

Prototyp Škoda typ 990 z roku 1959 byl dlouhý 4115 mm, široký 1620 mm, vysoký 1400 mm a z pohotovostní hmotnosti 748 kg připadalo 320 kg na přední a 428 kg na zadní kola, což činilo 43 % hmotnosti zatěžující přední a 57 % hmotnosti zatěžující zadní kola..

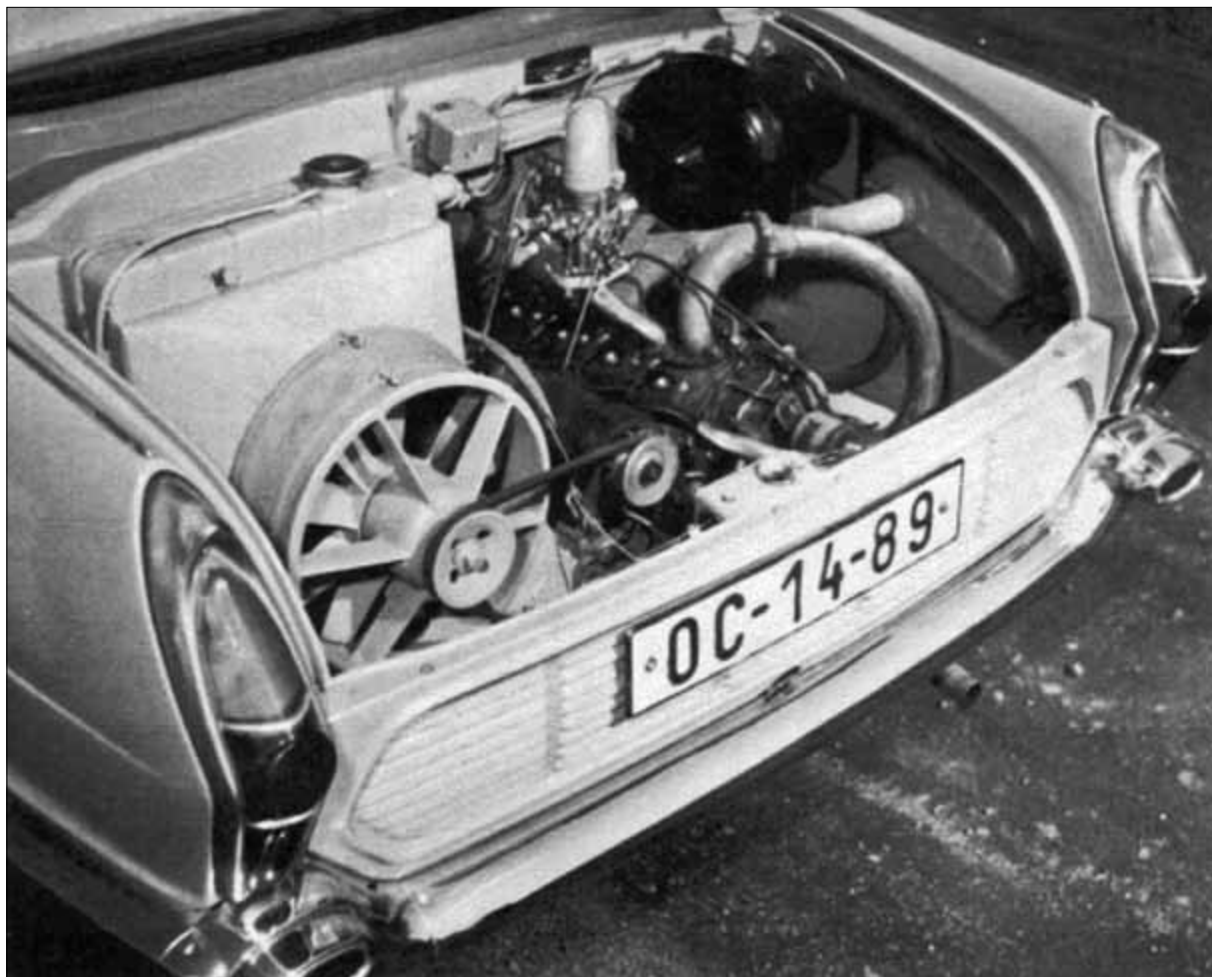
Vzadu uložený kapalínou chlazený čtyřválec 988 cm³ dával výkon 31 kW(42 k) a ve spojení se

čtyřstupňovou převodovkou umožňoval dosahovat rychlosti kolem 115 km/hod při průměrné spotřebě paliva kolem 6,5 l/100 km.

První z prototypů typ 990 dokončených na jaře roku 1959 byl určen výhradně pro intenzivní zkoušky nájedem co nejvyššího možného počtu kilometrů, takže na konci roku 1959 vykázal měřič ujetých kilometrů úctyhodnou hodnotu 65 200 km. Druhý prototyp se takovým počtem ujetých kilometrů pochubit nemohl. Kvůli provádění funkčních zkoušek stačil během stejného časového úseku ujet pouhých 3308 km a jenom o něco málo lepší na tom byl se 12 445 km ujetými kilometry prototyp třetí.

Vedle základního čtyřdveřového sedanu byly vyvíjeny i další odvozené karosářské varianty. Jednoduchou úpravou základní karoserie měl vzniknout čtyřdveřový sedan se shrnovací plátěnou střechou označovaný jako aerable, o něco větší rozsah prací by si vyžádal vývoj čtyřsedadlového kabrioletu a budoucí nabídka mohlo rozšířit i sportovně laděné dvoudveřové kupé.

V lednu roku 1960 byl však na základě požadavku podniku zahraničního obchodu tento plán



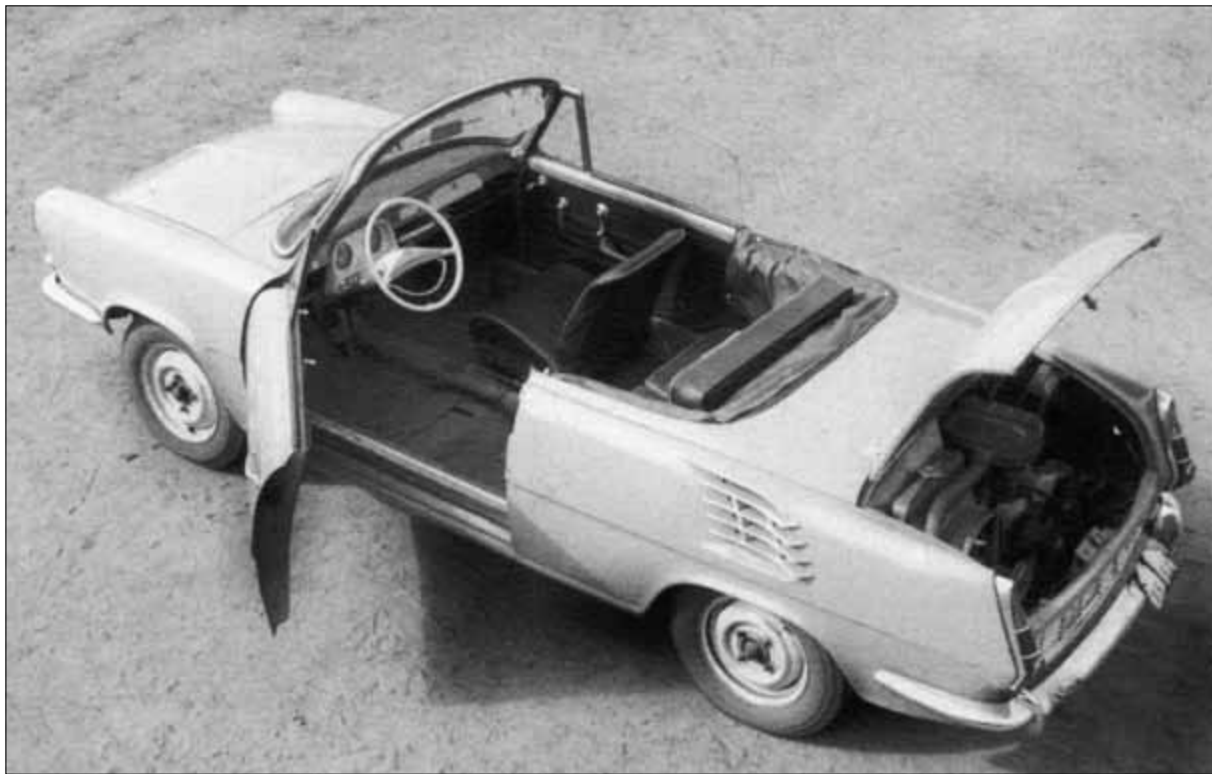
Ještě v roce 1959 se pokračovalo ve zkouškách čtyřválcového motoru s ventilovým rozvodem OHC i v jednom z prototypů Škoda typ 990 NOV

změněn. Vývoj čtyřsedadlového kabrioletu a sportovního kupé byl zrušen a místo nich byl zahájen vývoj dvoudveřové karoserie bez středních sloupků nesoucí označení Tudor a kupé bylo nahrazeno 2+2 místným roadsterem s plátěnou, ale i pevnou střechou, tzv. hardtop. Ještě během téhož roku pak byly dokončeny prototypy jak tzv. aerable -čtyřdveřového sedanu se shrnovací plátěnou střechou a dvoudveřového Tudoru, tak 2+2 místného roadsteru, který nesl označení Škoda typ 991. Současné samozřejmě pokračovaly i další zkoušky původní

trojice prototypů postavených v roce 1959, jejichž počet vzrostl o několik dalších dokončených sedanů typu 990.

Typ 991 – roadster (1960)

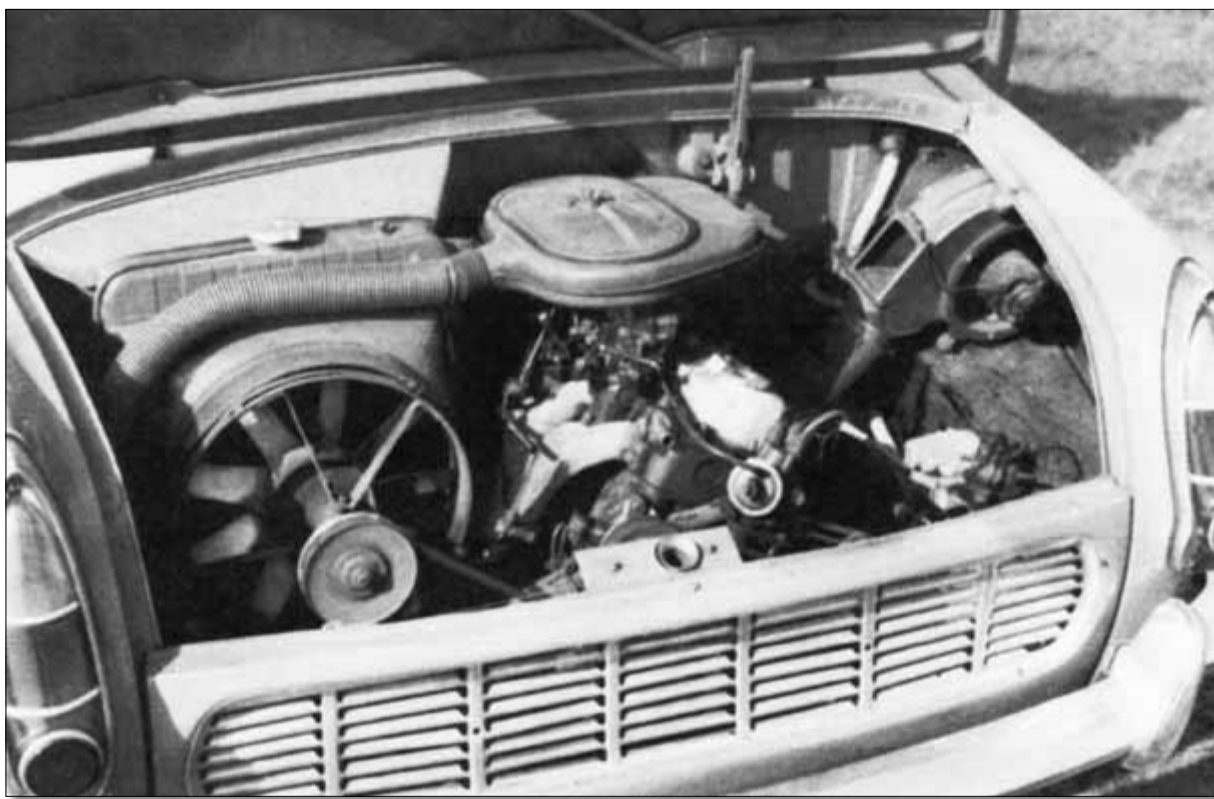
Jak už bylo uvedeno v předchozí kapitole, v lednu roku 1960 podnik zahraničního obchodu Motokov změnil svoje původní požadavky a v plánech budoucích variant karosářských verzí sedanu Škoda typ 990 NOV byla varianta sportovního kupé



První roadster Škoda typ 991 byl postaven už v roce 1960



*Škoda typ 991 z roku 1960
První prototyp roadsteru Škoda
typ 991 z roku 1960 v zadním
pohledu*



Pohonná jednotka roadsteru



Škoda typ 991 roadster z roku 1960

nahrazena požadavkem na vývoj 2+2 místného roadsteru s plátěnou, ale i pevnou střechou.

Ve Škodovce na tento požadavek reagovali velmi rychle. Už koncem roku 1960 byl dokončen první prototyp této verze a vzhledem k tomu, že se jeho karoserie dočkala mnohem radikálnější přestavby, než tomu bylo například v případě provedení Aerable, byl tento automobil označen jako Škoda typ 991, dokonce bez doplňku NOV.

Byl poháněn výkonnější dvoukarburátorovou verzí celohliníkového motoru o objemu 988 cm³ a výkonu 35 kW(48 k), se kterým dosahoval největší rychlosti 130 km/hod.

Typ 990 T/TS (1960)

Jeho vývoj byl zahájen v roce 1960 na základě zmíněného požadavku podniku zahraničního obchodu Motokov, podle kterého měl dvoudveřový tudor nahradit původně plánovaný čtyřmístný kabriolet. Dvoudveřový tudor však měl jednu zvláštnost. Jeho design totiž odpovídal v té době zejména ve Spojených státech oblíbené variantě hardtop – dvoudveřové karoserii bez středního sloupku. Podobně jako v případě provedení roadster, byl na konci roku 1960 dokončen prototyp budoucího modelu, který ponese označení MBX. A dokonce vznikly hned dva

prototypy, z nichž jeden, označovaný jako Tudor TS čili Touring Sport byl, stejně jako sedan TS rovněž vyrobený v rámci padesátikusové série NOV, poháněn dvoukarburátorovým motorem 988 cm³ o výkonu 35 kW(48 k). Druhý prototyp byl poháněn standardním jednodobým motorem a byl označen jako Škoda typ 990 T.

Co do vnějšího vzhledu odpovídal tvar jejich karoserie čtyřdveřovým sedanům 990 NOV včetně přidě s dopředu vystupujícími světlomety, hrdlem palivové nádrže pod odklápěcím krytem těsně před pravými dveřmi a označením Favorit. Hlavním rozdílem byla absence druhého páru dveří. V interiéru byla v porovnání s pozdějšími sériovými MBX použita odlišně tvarovaná přístrojová deska se dvěma kruhovými přístroji před volantem, který byl rovněž oproti sériové MBX podobný spíše volantu předchozích Octavií.

Oba dvoudveřové prototypy byly během roku 1961 podrobovány jízdním zkouškám a v říjnu roku 1961 přibyl ještě třetí dvoudveřový vůz jako v pořadí čtyřicátýdevátý vyrobený automobil z padesátikusové zkušební série 50 NOV.



Přístrojová deska prototypových tudorů 990T/990TS svým uspořádáním odpovídala řešení použitému i u dvoumístného roadsteru typu 991



Škoda 1000 MBX zatím ještě v prvním provedení jako prototyp Škoda 990 T/TS



**Škoda
typ 990 – jeden
z prvních
vozů, kterému
ještě chybí
nápis Favorit
na předním
blatníku**

Vývoj – IV. etapa

Po prvních prototypch označovaných jako Škoda typ 990 NOV, během jejichž zkoušek byla ještě provedena celá řada změn – například původní hřebenové řízení bylo nahrazeno řízením se šroubovým převodem, bylo upraveno zavěšení pohonné jednotky, zvětšen průměr brzdových bubnů, upraveno vytápění vozu a k provoznímu ověření nejen těchto změn, ale i další, týkajících se designu karoserie a podobně, byla zahájena výroba padesátikusové předserie určené k provozním zkouškám. Ověřovací předserie NOV (1961)

V prvním pololetí roku 1961 byla zahájena výroba padesátikusové ověřovací série vozů Škoda typ 990 NOV, která byla dokončena do konce října téhož roku. V jejím rámci bylo postaveno 44 sedanů v základním provedení, jeden sedan s nižší úrovní výbavy označovaný jako Standart, jeden sedan v provedení aerable, tedy se shrnovací plátnou střechou, jeden sedan v provedení TS poháněný výkonnějším dvoukarburátorovým motorem a jeden sedan s pravostranným řízením. Předposledním z padesáti

předseriesiových automobilů byla varianta Tudor – dvoudveřová varianta bez středního sloupku a jako poslední spatřil světlo světa roadster, který společně s dvoudveřovým tudorem zůstal kvůli zajždění v pobočném závodě v Kvasinách. Ještě v únoru roku 1963 byl jeden ze základních sedanů přestavěn na provedení Combi s pětídveřovou karoserií.

Od pozdější seriesiové produkce se předseriesiové vozy na první pohled lišily lomenými nárazníky a nalévacím hrdlem nádrže umístěným pod obdélníkovým krytem u předních dveří na pravém blatníku. Za zmínku stojí, že některé z těchto vozů na karoseriích nesly i jmenné označení, pod kterým měly být dodávány budoucí seriesiové vozy - Favorit.

Už do konce června první vozy této série najely během zkoušek celkem více než 1,5 milionu kilometrů. Za jejich volanty bylo možné vidět nejenom tovární zkušební řidiče anebo pracovníky Ústavu pro výzkum motorových vozidel, ale i zástupce Ministerstva obrany a vnitra a dokonce i pracovníky organizací, které se na výrobě budoucího „Embéčka“ měly podílet dodávkami některých součástí včetně pneumatik.



Škoda typ 990 NOV z padesátikusové předsérie z roku 1961 se kromě nápisu Favorit na předním blatníku, vyčnívajících světlometů a lomených nárazníků lišil od budoucí sériové produkce i dalšími detaily



Na jaře roku 1962 byla u některých předsériových vozů upravena před' posunutím uložení světlometů směrem dozadu a montáží jinak tvarovaných nárazníků i okrasných lišt do podoby, jen málo se lišící od sériových vozů.

Kromě těchto továrních a laických zkoušek odjela v létě roku 1962 dokonce výprava tří vozů NOV do Gruzie, Arménie a Ázerbájdžánu za účelem testování brzdové, palivové a chladicí soustavy v extrémních klimatických podmínkách. Podobné testy probíhaly také nedaleko Moskvy a na dálnici v tehdejší NDR.

Během zkoušek byla zjištěna celá řada závad. Od takových, jakými byly třeba netěsnosti bloků motorů nebo propálení těsnění pod hlavou válců, až po takřka kuriózní nutnost výměny páky řízení, která praskla u všech padesáti zkoušených vozů. Přesto dopadlo závěrečné hodnocení nové Škodovky více než příznivě a vyústilo v doporučení pro zahájení sériové výroby.

Na jaře roku 1962 byla u některých předseriových vozů upravena před posunutím uložení světlometů směrem dozadu a montáží jinak tvarovaných nárazníků i okrasných lišt do podoby, jen málo se lišící od sériových vozů. Je malou zajímavostí, že tato úprava se objevila už na výkresech datovaných 11. 7. 1960. Přesto, že ještě i po této úpravě nesly předseriové vozy na přední nápis Favorit, bylo už v roce 1962 jasné, že obchodní jméno se na prvorepublikové tradice mladoboleslavské automobilky odvolávat nebude. Příprava jeho sériové výroby se blížila ke svému konci.

Typ 990 NOV Favorit Aerable (1961)

Jedním z padesáti vozů postavených v rámci předserie typu 990 NOV byl prototyp označovaný jako „Aerable“.

Tato karosářská varianta byla odvozena od prototypu základního čtyřdveřového sedanu Škoda typ 990, který už nesl jméno Favorit, a kromě toho, že byla vybavena vybavena pravostranným řízením, hlavní odlišností byla střecha opatřená výřezem uzavíratelným koženkovým krytem.

Aerable se však nakonec do sériové výroby nedostalo a otvor ve střeše krytý koženkovou střechou Webasto dostala až Škoda modelové řady 100/110 s typovým označením 722/717 v roce 1970 v úpravě belgického dovozce mladoboleslavských automobilů.

Typ 990 NOV – roadster (1961)

Druhý prototyp roadsteru tentokrát už s označením Škoda 990 NOV vznikl pod pořadovým číslem 50 už v rámci padesátikusové ověřovací série 50 NOV v říjnu roku 1961 a byl vybaven pravostranným řízením. Stejně jako ostatní vozy této série měl ještě lomené přední i zadní nárazníky a otvor pro plnění palivové nádrže ukrytý pod obdélníkovým krytem na blatníku před pravými dveřmi.

Oba dva prototypy, typ 991 roadster z roku 1960 a typ 990 NOV roadster z roku 1961, zůstaly na zajíždění v Kvasinách. Kromě závad zjištěných během zkoušek také u ostatních prototypů, kterým musely být například vyměněny praskající páky řízení, trpěly navíc oba roadstery natolik nedostatečnou tuhostí otevřené karoserie, že ji nebylo možné odstranit ani dalšími úpravami, což nakonec vedlo k zastavení jejich vývoje.

Než k tomu došlo, byl ještě v roce 1962 druhý prototyp roadster upraven ve stylu některých sedanů řady NOV, to znamená, že dostal novou přední světlomety lehce zapuštěnými do předních blatníků a rovné nárazníky. Nakonec ale při přejíždění železničního přejezdu jeho karoserie stejně nevydržela a došlo k jejímu poškození v takovém rozsahu, že jeho zkoušky byly zastaveny a vývoj verze roadster definitivně ukončen.

Ve vývoji pak pokračoval už jen dvoudveřový prototyp s pevnou střechou ve stylu amerických hardtopů. Atraktivní otevřená Felicia se pak nástupce dočkala až typem Škoda 110 R, tentokrát v podobě dvoudveřového kupé.

Typ 990 NOV tudor (1961–1966)

Od dvou předchozích dvoudveřových prototypů s typovým označením 990 T a 990 TS se tudor Škoda typ 990 NOV z roku 1961, vyrobený v rámci padesátikusové série NOV, lišil nově uspořádanou přední, se světlomety mírně zapuštěnými do blatníků, která měla přední blikáče a horní oblouk masky téměř shodný s řešením použitým u sériové Škody 1000 MB, zatím však chyběla spodní část masky,



Škoda typ 990 NOV Aerable z roku 1961 byl vybaven shrnovací střechou, ale tato varianta se do sériové výroby nedostala



Škoda typ 990 NOV – roadster z roku 1961 se od předchozího roadsteru Škoda typ 991 z roku 1960 lišil mimo jiné i novým tvarem světlometů

na jejímž místě byl rozměrný znak s nápisem Favorit. Nalévací hrdlo nádrže už bylo vpředu na blatníku ukryté pod stylizovaným ozdobným krytem a změnil se i tvar nárazníků, zatímco interiér byl stejný jako u starších prototypů. Odlišnosti od sériových MBX byly na první pohled patrné i pod kapotou motorového prostoru, například tlumič výfuku i vzduchový filtr se od sériové produkce lišily.

První dva prototypy budoucí Škody MBX společně s třetí prototypem vyrobeným v rámci padesátikusové série NOV najely během testů do února roku 1963 přibližně 200 000 km a přestože na základě výsledků těchto zkoušek bylo možné konstatovat, že základní technické podmínky byly splněny, bylo ještě nutné provést změnu výrazně klenutého zadního okna, jehož dodávky nebylo možné zajistit z tuzemských zdrojů a vývojáři se nadále potýkali s uchycením bočních oken i nedostatečnou tuhostí karoserie vyplývající z toho, že chyběl středový okenní sloupek. Ostatně hardtop s okny bez rámečků se trápil s problémy vyplývajícími z tohoto módního uspořádání karoserie ještě v následujících

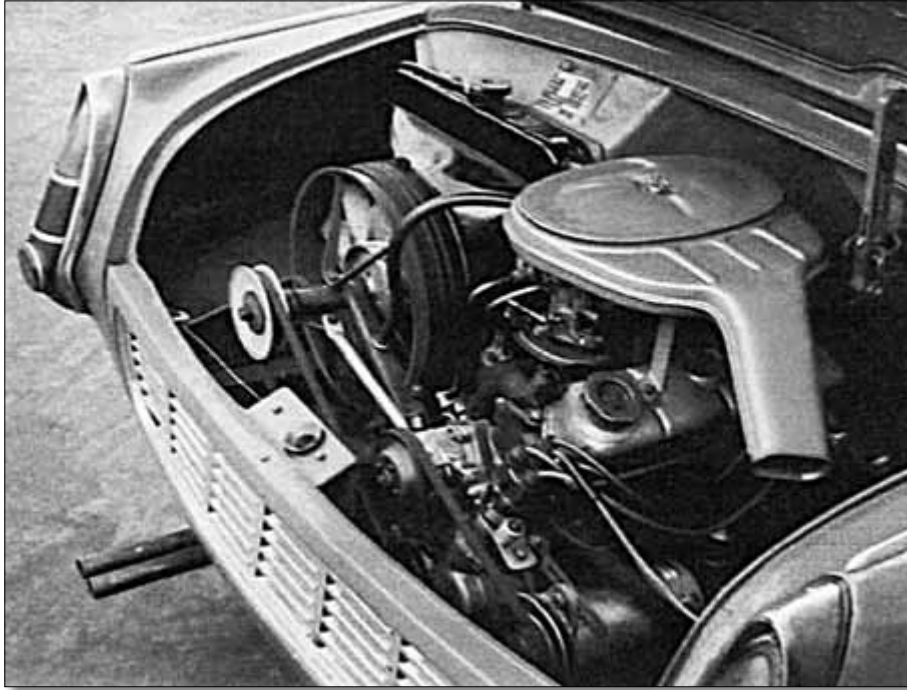
letech a když se v roce 1964 představilo definitivní provedení sériového sedanu, vývoj dvoudveřového tudoru nebyl ještě ani zdaleka ukončen i když tehdejší hlavní konstruktér ing. Sajdl v rozhovorech poskytovaných motoristickým novinářům tvrdil, že dvoudveřová verze bude uvedena na trh počátkem roku 1965.

Zástupci podniku zahraničního obchodu Motokov vznesli ještě v průběhu vývoje Škody MBX požadavek na vývoj další varianty dvoudveřového tudoru, jehož už tak nepříliš tuhá karoserie by byla oslabena otvorem ve střeše, který by kryla pouze plátěná střecha, a který by ještě více mohl rozšířit nabídku modelů odvozených od základního čtyřdveřového sedanu. Tento návrh byl však v červnu roku 1964 automobilkou po právu zamítnut, ale na druhé straně byl akceptován požadavek z roku 1965 na vybavení karoserie v provedení de Luxe, přičemž jako pohonná jednotka byl vybrán dvoukarburátorový motor.

Na začátku června roku 1964 bylo možné vydat rozhodnutí o tom, že dvoudveřová varianta



V rámci padesáti předsériových vozů vznikl i prototyp dvoudveřového tudoru Škoda typ 990 NOV



Pohonná jednotka prototypu budoucí Škody MBX – Škoda typ 990 T se lišil například i tvarem vzduchového filtru nebo výfukového potrubí.

základního sedanu Škoda 1000MB vyhovuje co do zvolené koncepce i základním technickým podmínkám a je možné zahájit výrobu ověřovací série. Na konci října 1964 tehdejší podnikový ředitel Josef Kadeřávek toto doporučení schválil.

Typ 990 NOV Favorit Combi (1963)

Ani třetí z karosářských variant čtyřdveřového sedanu zatím ještě nesoucího jméno Favorit se nedočkal sériové produkce. V tomto případě se jednalo o provedení, které by mohlo nahradit oblíbenou Škoda Octavii Combi vyráběnou v rozmezí let 1961 až 1971.

Stavba pětidveřového provedení byla zahájena v únoru roku 1963 na základě základního sedanu s pořadovým číslem 34 z padesátikusové předsérie Škoda typ 990 NOV. V květnu téhož roku byl prototyp vcelku úhledného kombi dokončen.

Přestavbě byla podrobena zadní část sedanu, přičemž hlavního cíle - zvětšení zavazadlového

prostoru v zádi vozidla, bylo dosaženo „sklopením“ motoru na plocho, takže hlava litrového kapalínou chlazeného čtyřválců byla na levé straně. Obdobně koncipované kombi, s motorem uloženým pod podlahou zavazadlového prostoru, vyráběl v letech 1961 až 1965 Volkswagen jako typ 1500 Variant. Ovšem v tomto případě se jednalo o co do stavební výšky úspěšnější a navíc vzduchem chlazený čtyřválec s protilehlými válci, na který navázal výkonnější typ 1600 Variant.

Na rozdíl od celkem úspěšného Volkswagenu 1500 Variant se v případě prototypu Škody typ 990 NOV Combi už během prvních tří týdnů, během kterých probíhaly zkušební testy, a prototyp kombi najel téměř sedm tisíc kilometrů, prokázala jenom malá pravděpodobnost jeho zařazení do sériové výroby.

Kromě problémů s chlazením sebou takto uložený motor přinesl celou řadu konstrukčních, ale i provozních, komplikací a nakonec bylo od jeho dalšího vývoje upuštěno a v expozici firemního



Škoda typ 990 NOV Favorit Combi dostala kvůli na ležato umístěnému motoru přezdívku „Hajaja“



Škoda 990 NOV Favorit Combi vznikla v roce 1963 přestavbou jednoho z nesériových vozů a dnes je k vidění ve firemním muzeu.

muzea Škoda a.s. v Mladé Boleslavi se dochoval do současnosti jenom jeho prototyp.

Sériová produkce

Jenom samotný vývoj karoserie nové Škodovky si v rozmezí let 1955 až 1964 vyžádal na půl milionu hodin práce a v roce 1960 byla v Mladé Boleslavi zahájena výstavba rozsáhlého továrního komplexu s moderním vybavením, určeného pro výrobu nového typu.

V bezprostřední blízkosti starého závodu byl vybudován na ploše 800 000m² nový areál, jehož součástí se stala nejmodernější evropská slévárna lehkých slitin. Následné opracování probíhalo na automatické lince firmy Renault, zcela shodné s linkou, kterou automobilka Renault používala v Billancourtu na okraji Paříže. Největší hala s plochou 75 000m² vznikla pro výrobu karoserií. Mezi dodavateli výrobního zařízení a strojů nechyběli ani dodavatelé nejvýznamnějších automobilek,

celkem 134 zahraničních firem ze 14 zemí, zejména z Francie, Itálie, Velké Británie, Belgie a Rakouska.

Vlastní výroba byla soustředěna do čtyř celků – výroby hutních polotovarů, mechanické dílny, lisovny a karosárny. Ve svařovně nového závodu pracovala francouzská linka Lingeupin s kapacitou 45 karoserií za hodinu, jejíž svařovací automaty spojovaly 776 sváry nosnou část karoserie Škody 1000 MB. Kromě 13 km nových komunikací bylo vybudováno i nové centrální energetické zařízení s teplárnou.

Zahájení sériové produkce v roce 1964 už prakticky nic nestálo v cestě. Pro rok 1965 zbývalo pouze dokončení čtvrté etapy výstavby zahrnující zázemí pro expedici nových vozů anebo sociální zařízení, což představovalo přibližně 8 % z původně plánované výstavby. S produkcí nového modelu Škodovky závodu souvisí i otevření prodejny Mototechny v Mladé Boleslavi, která byla slavnostně otevřena 8. května roku 1965 na tehdejšímu Leninově náměstí, dnešní náměstí republiky.



Nově otevřená prodejna Mototechny v Mladé Boleslavi v květnu 1965

O výrobě nové Škodovky natočil režisér Svato-
pluk Studený dva krátkometrážní barevné filmy.
Delší se jmenoval jednoduše – Škoda 1000 MB. Jed-
nalo se výukový film a měl premiéru na Vídeňském
autosalonu v roce 1965. Druhý kratší film byl nato-
čen pro reklamní účely Motokovu. Pro oba filmy
byli odbornými poradci prof. ing.M. Vigner a V.Srb.

Škoda 1000 MB typ 990 (1964–1965)

Na tiskové konferenci pořádané 21. března roku
1964 se novinářům představil výsledek vývoje trva-
jícího téměř desetiletí a mezi přítomnými žurnalisty
se šušvalo, že karosář Jaroslav Kindl ještě na posled-
ní chvíli upravoval tvar předních blatníků posunutím
světlometů o 120 mm dozadu, což mělo vozu pro-
spět jak co do stability při bočním větru tak, co do
kráasy. I podle dochovaných fotografií prototypů šlo
ale opravdu jenom o šuškandu.

V osmém čísle Světa motorů z 11. dubna roku
1964 se pak čtenáři mohli s novou Škodovkou se-
známit v obsáhlém článku a jen o málo později in-
formoval o nové Škodovce časopis Automobil, který
popisu novinky věnoval hned celé páté číslo z kvě-
tna roku 1964. Autorem jednotlivých článků v tomto
číslu nebyl jenom tehdejší podnikový ředitel AZNP
Josef Kadeřávek, ale především hlavní konstruktér
AZNP ing. František Sajdl, který napsal podrobný
popis Škody 1000MB a hned v následujícím – šestém
číslu časopisu Automobil se mohli čtenáři seznámit
s celým novým výrobním komplexem postaveným
pro výrobu „Emběčka“, tentokrát z pera náměstka
ředitele AZNP pro výstavbu – prof. M.Vignera. Nový
automobil se nejmenoval Favorit, jak bylo původně
zamýšleno, nýbrž Škoda 1000 MB a nedlouho po
uvedení na trh byl jeho název obecným lidem mo-
toristickým překládán jako „1000 malých bolestí“. To



*Titulní fotografie
z obálky osmého
čísla časopisu
Svět motorů, ve
kterém se poprvé
představila Škoda
1000 MB*