

## Škoda 1000 MB (1964) a 1100 MB B5 (1966): Sportující embéčko

**Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Historii motorsportu mladoboleslavské značky nepsaly pouze ty nejznámější legendy 130 RS či 130 LR. Soutěžní barvy úspěšně hájila také „tisícovka“ MB. Škoda 1000 MB z poloviny 60. let může být s naprostou vážností označena za malý automobilový zázrak, který se konstruktérům povedlo uskutečnit v tehdejších nelehkých podmínkách reálného socialismu. Ve své době se opravdu jednalo o vůz plně srovnatelný s evropskou špičkou v rámci segmentu litrových aut, který konkurenci v některých ohledech dokonce překonával.**

V roce 1964 nebyla pokroková pouze koncepce s motorem vzadu a pohonem zadních kol, ale samozřejmostí nebyla ani samonosná karoserie se šroubovanými vnějšími panely nebo nezávislé zavěšení všech kol. Především tu pak byla technologie přesného tlakového lití hliníku, která se začala používat při výrobě bloku pohonné jednotky i skříně převodovky.

Tvůrci „embéčka“ pochopitelně měli v první řadě ambici motorizovat Československo moderním autem a nabídnout ho rovněž zákazníkům na nejnáročnějších zahraničních trzích. To se povedlo do té míry, že produkční linka nestíhala vyrábět. Jejich snahou každopádně bylo zviditelnit svou chloubu i v motorsportu, což se skutečně povedlo.

### Sportovní nadání

Tisícovka začínala ve třídách A1 a A2, ale zlatá éra soutěžního vozu Škoda 1000 MB odstartovala v roce 1966, kdy vstoupily v platnost nové sportovní předpisy FIA. Právě tehdy zanikla dřívější skupina B3 (označovaná též jako třída GT) a nahradila ji nová, ještě volnější kategorie B, skupina 5. Její výhodou byla pravidla umožňující rozsáhlejší zásahy do konstrukce zahrnující nejen úpravy na podvozku, převodovce či řízení, ale stranou nezůstal ani objem motoru.

Také díky tomu se vrcholné stroje staly jakousi pojízdou zkušební laboratoří, ve kterých se testovaly všechny konstrukční novinky, včetně větších prototypových čtyřválců. První B5 z roku 1966 nicméně pořád využívala atmosféricky plněný litrový agregát, přičemž s pomocí dvou karburátorů Jikov 32 SOPc, ostřejší vačky 280°, specifického sacího potrubí a zvětšených sacích ventilů z něj bylo možné dostat maximální výkon až 75 koní při 6500 ot./min. a nejvyšší točivý moment 88 Nm při 5000 ot./min.

Také díky těmto úpravám dokázala premiérová soutěžní 1000 MB B5 zrychlit z místa na 100 km/h za 14,2 sekundy, na dostatečně dlouhých rovinkách se uměla rozjet na 160 km/h a kilometr s pevným startem zvládla za něco málo přes 35 sekund.

**Točivý čtyřválec**

Další pozoruhodné verze vyjely z dílen Škoda na podzim roku 1967. Vůz pilotovaný posádkou Václav Bobek starší – Miroslav Fousek dostal čtyřválec převzatý z monopostu formule 3 (typ 992), konstrukčně vycházející ze sériové jednotky. Motor byl schopen vyprodukovat rovných 90 koní při působivých 8000 ot./min. a zajímavé rovněž bylo, že tvůrci přemístili chladič z motorového prostoru dopředu, kde našli místo i pro olejový chladič.

Druhou „tisícovku“ B5 sedlali Vladimír Krček a Milan Žid, jejich vůz byl ale trochu jiný. Chladič s větrákem zůstal vzadu, pod přední kapotou se však pro změnu objevila dvojice olejových chladičů. Čtyřválec byl naladěn na 85 koní při 8000 ot./min. a na šestihodinovce v Brně v září 1967 za sebou posádka nechala i dvě kopřivnické Tatry T2-603 B5.

Před nástupem speciálů vyšší kategorie B6 s výrazně většími prototypovými motory se „bé-pětky“ nejdál dostaly v sezóně 1968. Jejich čtyřválece již měly objem zvýšený na 1143, respektive 1150 cm<sup>3</sup> a v nejostřejší specifikaci měly díky vyšší kompresi, upravenému sání, novému výfuku, osmikanálové hlavě a dvěma dvojitým karburátorům Weber výkon až 97 koní při 7500 ot./min.

**Kontakt****Jan Hrbek**

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

[jan.hrbek@skoda-auto.cz](mailto:jan.hrbek@skoda-auto.cz)<https://skoda-motorsport.com>**Škoda Motorsport:**

Facebook



YouTube



X

**Škoda Motorsport:**

- > Škoda slaví 125 let v motoristickém sportu, a to jak v rally, tak na okruzích.
- > Mezi největší úspěchy patří vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) v roce 1981 s vozem Škoda 130 RS.
- > Od roku 2009 vybojovala pro českou automobilku mnoho úspěchů na tratích světových rally Škoda Fabia.
- > Do roku 2014 si Škoda Fabia S2000 (atmosférický motor 2,0 litru, pohon všech kol) zajistila v rally 50 mezinárodních a národních titulů. Škoda Fabia S2000 také pomohla třikrát zvítězit ve FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC) a v Intercontinental Rally Challenge (IRC).
- > V roce 2015 na scénu vstoupila Škoda Fabia R5 (motor 1,6 l turbo, pohon všech kol). Později se přejmenovala na Škoda Fabia Rally2 a po ní následovala dále zdokonalená Škoda Fabia Rally2 evo; tyto vozy do konce roku 2022 získaly v 68 zemích téměř 2000 vítězství.
- > Během tohoto období vybojovali tituly v kategorii WRC2/WRC2 Pro FIA Mistrovství světa tovární jezdcí Škoda Motorsport Jan Kopecký (CZ), Esapekka Lappi (FIN), Pontus Tidemand (S) a Kalle Rovanperä (FIN). Škoda Motorsport také v letech 2015 až 2019 získala pětkrát za sebou titul v kategorii WRC2/WRC2 Pro určený pro výrobce.
- > Od počátku sezóny 2020 změnila Škoda Motorsport strategii a začala s podporou privátních týmů. Úspěšný příběh pokračoval: Andreas Mikkelsen (N) a Emil Lindholm (FIN) se s vozem Škoda Fabia Rally2 evo týmu Toksport WRT v letech 2021 a 2022 stali mistry světa v kategorii WRC2. Tým Toksport WRT získal za podpory Škoda Motorsport v letech 2020 až 2023 čtyřikrát za sebou v kategorii WRC2 také týmový titul. V roce 2025 získal tým Toksport WRT další týmový titul v kategorii WRC2 a posádka Nikolaj Grjazin/Konstantin Aleksandrov z týmu Toksport WRT se stala šampiony v kategorii WRC2 Challenger.
- > Zákaznické týmy Škoda Motorsport získaly tituly rovněž ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC), FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC), FIA Mistrovství Afriky v rally (ARC), FIA Mistrovství Severní a Střední Ameriky v rally (NACAM), FIA Mistrovství Jižní Ameriky v rally (CODASUR) a FIA Mistrovství Asie a Tichomoří v rally (APRC).

**Škoda Auto**

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.