

Škoda 1100 MBX (1967–1969)

- › Škoda 1100 MBX navázala na dvoudveřový model 1000 MBX a nabídla motor se zvětšeným objemem a vyšším točivým momentem
- › Elegantní karoserie s rozsáhlým prosklením vytvářela po stažení bočních oken dojem, že vůz nemá střední sloupky
- › V letech 1967 až 1969 vzniklo pouze 1 114 exemplářů modelu Škoda 1100 MBX

Mladá Boleslav, 12. října 2026 – Elegantní dvoudveřová Škoda 1100 MBX z druhé poloviny 60. let patří mezi nejvzácnější sériově vyráběné vozy značky. Vycházela ze čtyřdveřového sedanu Škoda 1000 MB a tvořila alternativu k provedení 1000 MBX. Díky specifické konstrukci karoserie s bezrámovými dveřmi a stahovacími zadními bočními okny nabízela na svou dobu mimořádně vzdušný interiér.

Historie dvoudveřového provedení MBX sahá do roku 1960, kdy vznikly dva prototypy s interním označením Škoda 990 Tudor. Jejich speciální karoserie měla výrazně negativně skloněné zadní sloupky navazující na panoramatické zadní sklo a dvojici dveří s bezrámovými okny. Přesto si zachovala velkorysou vnitřní prostornost výchozího sedanu. Stahovat bylo možné nejen okna ve dveřích, ale také menší boční skla vedle zadních sedadel. Větrání interiéru dále zlepšovala i výklopná trojúhelníková okénka.

Sériový model 1000 MBX De Luxe se veřejnosti poprvé představil 10. března 1966 na autosalonu v Ženevě. Charakteristickým prvkem byla rozsáhlá prosklená plocha, která opticky vytvářela dojem absence středních sloupků. Ty ve skutečnosti končily pod linií bočního zasklení a jejich úzká horní část se stahovala společně se zadními okny. Po jejich spuštění tak vznikl ničím nerušený prostor mezi předními a zadními sloupky.

V listopadu 1967 nabídku rozšířila dynamičtější Škoda 1100 MBX De Luxe. Zážehový čtyřválec měl objem zvýšený na 1 107 cm³, a zatímco maximální výkon 38 kW (52 k) se nezměnil, nejvyšší točivý moment vzrostl ze 75,5 na 81,4 Nm. Hlavní přínos tak spočíval v pružnějším zátahu motoru. Mezi další technické úpravy patřilo výkonnější olejové čerpadlo a účinnější chlazení.

Při výrobě řady MBX se uplatňovaly pokrokové technologie zavedené s modelem Škoda 1000 MB. Jako první evropský výrobce automobilů využila Škoda při výrobě bloku motoru metodu tlakového odlévání hliníku a stejným způsobem vznikala také skříň čtyřstupňové převodovky. Samotná kompletace vozů MBX byla kvůli vysokému podílu ruční práce časově náročná, a proto probíhala v samostatném provozu v Mladé Boleslavi.

Do roku 1969 vzniklo celkem 1 114 vozů Škoda 1100 MBX. Společně s 1 403 exempláři provedení 1000 MBX tak celková produkce dvoudveřových modelů MBX dosáhla pouze

2 517 vozů. Významná část zamířila na zahraniční trhy, kde atraktivní dvoudveřové provedení přispívalo k popularizaci značky Škoda. Na technickou koncepci modelu MBX později navázalo kupé Škoda 110 R a následně modely Garde a Rapid.

Kontakt

Vítězslav Kodym

Vedoucí Komunikace produktu

+420 604 292 131

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Kateřina Boukalová

Tisková mluvčí Komunikace produktu

+420 734 299 812

katerina.boukalova@skoda-auto.cz

Škoda Auto

- se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávější 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 14 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Epiq, Elroq, Enyaq, Peaq, 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 ve Španělsku, 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.