

METALEX

SLAVNÝCH ČTYŘICET LET

Čtyřicet let nepřerušného a úspěšného života firmy je nepochybně vhodnou příležitostí k ohlédnutí a k rekapitulaci dosažených výsledků. Zejména když jde o podnik zabývající se v převážné míře sportovními a závodními automobily a motocykly, tedy produkty zbytnými a silně závislými na momentální hospodářské situaci.

Metalex vznikl před čtyřmi desítkami let bez jakéhokoliv ekonomického zázemí, pouze z nadšení několika závodníků z jejich čisté lásky k automobilovému sportu a touhy provozovat ho na



vyšší úrovni. Připomeňme si jejich jména, nebudou vám cizí a neznámá- Bervid, Bold, Janek, Jílek, Navrátil, Treybal (bohužel již nežije) .

Metalex se narodil jako účelové zařízení Automotoklubu v rámci tehdejší motoristické organizace, jiná cesta nebyla možná. Hned od prvních krůčků si musel na sebe vydělat a snadné to nebylo. V počátcích firmy byla metalizace ocelových konstrukcí - odtud pramení název firmy – jakýmsi podpůrným pilířem sportovních aktivit. Ty logicky spotřebovávaly více prostředků, nežli si dokázaly vydělat.

Začátky byly nadmíru skromné – jedna opuštěná stodola v Roztokách u Prahy, která už dávno nestojí, a přestavěný sklep v Kamenické ulici v Praze 7. Záhy ale vznikla dílna v Plzni s mimořádně šťastným personálním obsazením mechaniků i šéfů fandů, tam se vyráběly formulové vozy. Úpravám a výrobě soutěžních automobilů začal za nějaký čas sloužit provoz v Mělníku. Ani tyto poměrně těžké začátky a desítky problémů nedokázaly odradit skupinku nadšenců, kteří šli vytrvale za svým cílem – provozovat automobilový sport na vyšší úrovni a s lepší technikou.

Závodní automobily a motocykly, které se za ta dlouhá léta narodily v Metalexu pod značkou MTX, jsou dnes již součástí historie československého a nyní českého motoristického sportu a věru těžko si lze uplynulá léta představit bez této značky.

Mnohé z typů a modelů vznikly v malých či větších sériích, jiné byly vyrobeny pouze jako prototypy nebo ve velmi omezeném počtu. Všechny výrobky s puncem MTX však měly jedno společné – na svoji dobu vysokou úroveň konstrukčních prací i dokonalé řemeslné provedení. Vždyť jeden z prvních vyrobených automobilů, formule Škoda, startuje v mistrovství České republiky doposud !

Impozantní přehlídka výsledků a úspěchů dosažených se stroji z Metalexu je ozdobena 14

FORTY GLORIOUS YEARS



Forty years of uninterrupted and successful life of a company is always a good occasion to retrospect on all its achievements.

The more so if the company in question deals predominantly in sports and racing cars and motorcycles, that means products bought for pleasure rather than utility, and therefore highly dependent on the general economic situation at any given moment.

Metalex was established four decades ago without any funding to speak of, as a natural

continuation of a handful of racing drivers' passion for motorsport and their desire to take it to a higher level. Let's remember their names, pronounced reverently by a multitude of fans – Bervid, Bold, Janek, Jílek, Navrátil, and Treybal (who's sadly no longer with us).



As no other way was possible back then, Metalex was set up as a special-purpose organization within the Czech Motorsport Club framework. From the very beginning, it had to earn its own upkeep – a task by no means easy. To support sports activities, which by their very nature logically consumed more funds than they could bring, it was decided to provide metalizing of steel structures, an activity which gave the company its name.

Metalex started small, based in an abandoned barn in Roztoky near Prague, now long gone, and in a converted cellar in Kamenická street, Prague 7. Soon, a workshop was established in Pilsen to serve as a production facility for formula cars, staffed by a uniquely well-selected team of car mechanics and managers, all motorsport fans. Later, another facility in Mělník was acquired to serve racing car modification and production. Neither the initial complications, nor the dozens of subsequent problems could discourage the team of enthusiasts who relentlessly pursued their dream of doing motorsport on a higher level, with better technologies.

MTX-marque racing cars and motorcycles designed and produced over the years by Metalex have since become a part of the Czechoslovak and Czech motorsport history. It would indeed be difficult to imagine those past years without the brand. There were so many types and models, in bigger or smaller series, not to mention designs made only as prototypes or micro-series. What all the products bearing an MTX badge had in common was an excellent quality of design and engineering and flawless workmanship. One of the first Metalex vehicles produced, the Škoda formula car, has been participating in the Czech Republic Championship ever since!

mezinárodními tituly a téměř 100 (!) tituly mistrů republiky. Za volanty strojů s emblémem MTX usedala také většina špičkových jezdců, kteří patřili k výkvetu nejen na domácích, ale i na zahraničních tratích, ať už se jednalo o soutěže či závody na okruzích, autokros či závody do vrchu. Za zmínku jistě stojí i fakt, že jeden z výrobků Metalexu TATRA V8 MTX se v roce 1997 stala držitelem prvního oficiálního českého rychlostního rekordu.



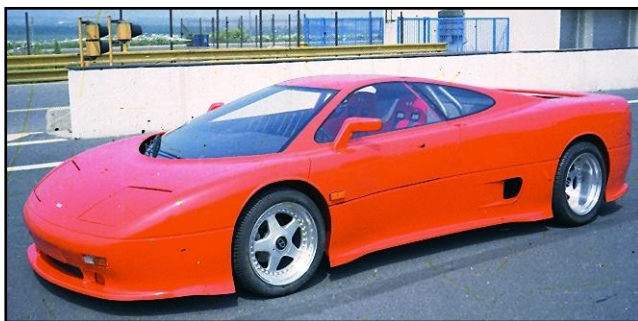
Souběžně s vývojem a výrobou formulových vozů probíhal v plzeňském provozu již od roku 1970 i vývoj vozů buggy. Vzhledem k přetíženým výrobním kapacitám provozu se však žádný z prototypů nedočkal seriové výroby a z tohoto důvodu byl založen další provoz

v Bukovnu u Mladé Boleslavi. Zde byl v roce 1988 dokončen třetí prototyp a zahájena maloseriová výroba jak kompletních vozů, tak samotných šasi, které dali vzniknout řadě individuálních řešení.

V roce 1976 bylo v Příbrami založeno odloučené pracoviště plzeňského provozu, který se měl zabírat výrobou okruhových závodních motocyklů. V červnu 1977 byl dokončen první prototyp a v lednu 1978 bylo předáno prvním zájemcům 9 identických motocyklů, základ třídy 125 cc Junior. Postupné úpravy, vedoucí k zvyšování výkonu, vyvrcholily čtvrtou generací motocyklů, se kterou v roce 1986 nastoupila československá reprezentace k pohárovým kláním. Úspěch těchto motocyklů vedl k objednávkám strojů od reprezentantů Polska, Maďarska a dokonce Kubu. Změněná ekonomická situace po roce 1989 však donutila pracovníky MTX další vývoj motocyklů ukončit.

Obdivuhodná šňůra úspěchů by nebyla možná bez maximálního nadšení a zanícení pro věc, vlastností, které byly samozřejmé pro každého pracovníka Metalexu, ať už šlo o konstruktéra, dělníka, testovacího jezdce nebo externího spolupracovníka.

Zcela nová éra přišla po roce 1989. Zaměstnanci firmy založili vlastní společnost s názvem MTX a původní Metalex odkoupili. Nadšení pro sport sice nepolevilo, ale v nových a dosud neznámých podmínkách tržního



hospodářství bylo nezbytně nutné přejít od převážně závodních strojů ke komerčním záležitostem. Podařila se i tato nejjednodušší operace a současný MTX se stal vítaným a vysoce ceněným partnerem i pro průmyslové giganty formátu mladoboleslavské Škoda Auto. Že se ani nyní zcela nerozloučil se svojí láskou ke sportu a se svým původním zaměřením, snadno poznáte z tohoto materiálu, který mapuje současnost firmy.

Po téměř výhradně sportovní historii a zaměření na sportovní a závodní vozy se společnost

The impressive display of achievements and successes reaped by Metalex/MTX vehicles boasts 14 international and nearly 100 Czech or Czechoslovak championship titles. Most top Czech



racing drivers have driven MTX vehicles to victory in national as well as international competitions, whether road, circuit racing or autocross. Furthermore, the MTX Tatra V8 established the first official Czech landspeed record in 1997. This tour-de-force has been made possible thanks to the enthusiasm and dedication of every single Metalex employee, from designers through skilled labourers to testing drivers and external collaborators.

Simultaneously with the development and production of formula cars, buggies were developed ever since 1970 at the Pilsen facility. However, due to a constant overload of production capacity, none of the prototypes made it into mass-production, which is why a new facility was eventually established in Bukovno near Mladá Boleslav. In 1988, the third prototype was completed here, followed by a small-series production of both completed buggies and separate chassis, which were then used to build a number of individual vehicles.



In 1976, a detached facility of the Pilsen plant was established in Příbram to focus on production of circuit racing motorcycles. June 1977 saw the completion of the first prototype and in January 1978 the first riders received 9 identical motorcycles, the basis of the 125 cc Junior class. Subsequent modifications led to increases in performance, peaking in the 4th generation of motorcycles which from 1986 the Czechoslovak national team rode in cup races. The bikes' success attracted a number of orders from the national racing teams of Poland, Hungary and even Cuba. Unfortunately, abrupt changes in the economic situation after 1989 forced MTX to abandon further development of motorcycles.

The year 1989 saw the arrival of a new era. The employees joined to set up a company called MTX and took over the original Metalex. Although they kept all the enthusiasm for motorsport, this was a time of transition to market economy and the new and unknown challenges made it necessary to shift focus from manufacture of mostly racing vehicles to more commercial, profit-making activities. MTX pulled it off to become a valuable business partner for such big players as Mladá Boleslav-based Škoda Auto. This didn't spell an end to passion for motorsport or racing-related production activities but, in the brave new post-1989 world, MTX had to adapt its manufacturing portfolio to reflect profound changes in the Czech economy.

musela přizpůsobit novým podmínkám po roce 1989 a svůj výrobní program adaptovat nové době.

Prvním takovým krokem byla konverze projektu MTX Tatra V8 z původně výhradně okruhového speciálu na silniční vůz kategorie Supersport.

Mimořádně vysoký ohlas na prvním Autosalonu v Praze 1991 potvrdil správnost rozhodnutí. Během této výstavy získala společnost téměř 200 poptávek po tomto voze a začala intenzivně připravovat výrobu. Pak ovšem přišla nabídka na odprodej celého projektu, vedení společnosti se rozhodlo tuto nabídku využít a prodalo celý projekt včetně všech výrobních a duševních práv. Požár v nové společnosti bohužel zničil veškerou budoucnost výroby vozu, ve své době nazývaného „ české Ferrari „.

Ve svém mělnickém provozu začala společnost vyrábět v roce 1990 vozy se skládací plátěnou střechou. Nejprve výhradně pro německého partnera na bázi Škoda Rapid, poté již podle svého vývoje začala upravovat vozy Škoda Favorit na dvoumístný, dvoudveřový Roadster. Celá serie cabrio vozů byla zakončena vozem na bázi Škoda Felicia a to úpravou na 4 místný a čtyřdveřový kabriolet, vyráběný téměř do konce milenia.



Mimo cabrio úprav vyráběla společnost MTX podle designu Václava Krále také automobil pro volný čas, nazvaný MTX Beach

Buggy. Po prvním prototypu na bázi vozu Škoda byly vozy vyráběny nejprve s motory Ford a poté také s motory Hyundai – vzhledem k cílové skupině zákazníků mimo Českou republiku (jak napovídá již sám název vozu) bylo marketingově důležité zajistit celosvětovou dostupnost servisní sítě a to v roce 1992 ještě značka Škoda neumožňovala.

Kromě výroby těchto speciálních úprav a vozů cabrio zůstala společnost věrná i své závodní historii. Využila své dlouholeté zkušenosti a široké výrobní možnosti k zaměření na značkové pohárové závody. Po úvodní spolupráci na výrobě vozů pro Peugeot Cup v letech 1992 – 93 repasovala 25 vozů Ford Fiesta pro český značkový pohár.

V roce 1994 vyrobila veškeré sportovní díly pro úpravu vozů Ford Eskort RS 2000 a zároveň ve výrobním závodě Fordu v německém Kolínu tyto vozy zkompletovala. Výroba pohárových okruhových speciálů na bázi vozů Ford vyvrcholila v roce 1997 stavbou 36-ti kusů okruhových speciálů z Fordu Fiesta Zetec 1.4 a následně 25-ti vozů na bázi Ford Puma.

Poslední dosud vyrobenou serií



The first such step was to convert the MTX Tatra V8, originally a pure-breed circuit racing car, into a Supersport category road vehicle. The big impact the car made at the first Autosalon Praha trade show in 1991 confirmed this was a good decision. The company collected nearly 200 requests and began preparing production. Soon after, MTX management was contacted by a buyer interested in purchasing the whole project, including all manufacturing and intellectual rights. Agreeing to the deal, MTX didn't and couldn't know that a fire at the new owner's premises would sadly destroy all hopes of ever producing what was called the Czech Ferrari.



In 1990, the company started production of convertible cars at the Mělník plant. At first a Škoda Rapid-based convertible was made exclusively for a German partner, later MTX developed its own Škoda Favorit modification, a 2-door 2-seater MTX Roadster. The convertible series continued by a Škoda Felicia-based 4-door 4-seater, produced almost until the end of the millenium.



In addition, MTX also produced a leisure car designed by Václav Král, called MTX Beach Buggy. After an initial Škoda-based prototype, the vehicles were fitted with Ford and later also Hyundai engines, as the aim to

attract customers outside the Czech Republic required a worldwide servicing network, which back in 1992 Škoda wasn't yet able to supply.

Apart from the convertible and special-purpose modifications, MTX also remained true to its racing history. Building on the many years of experience and using its comprehensive production capabilities, the company focused on single-make cup racing vehicles. After cooperating on Peugeot Cup vehicles production in 1992 and 1993, MTX rebuilt 25 Ford Fiesta cars for the Czech single-make cup.



In 1994 MTX made all the sports parts for the Ford Escort RS 2000 racers, completing the vehicles at the Ford production facility in Köln, Germany. The peak in manufacture of circuit racing cup specials came in 1997 with the production of 36 circuit specials based on the Ford Fiesta Zetec 1.4, followed by 25 pieces of Ford Puma-based vehicles. In the latest cup special series so far, MTX has cooperated with Bervid Motorsport to modify 30 identical BMW 130i

cupových speciálů bylo 30 kusů upravených identických BMW 130i ve spolupráci s Bervid Motosport. V tomto případě byly vozy nejen vyrobeny, ale kompletně servisovány a pronajímány jezdcům v rámci seriálu BMW Challenge.

Kromě původního zaměření na sportovní vozy se společnost po roce 1990 zaměřila i na užitkové úpravy, nejprve právě vozů Škoda, poté pro všechny dostupné značky na českém trhu.

Zajímavou kapitolou této části historie firmy byla úprava Škody Forman na vůz s otevřenou ložnou plochou (valník). Zakázku pro syrského zástupce značky Škoda zprostředkovala firmě MTX sama automobilka.

Po šesti týdnech vývoje byla zahájena seriová výroba a brzy bylo dosaženo počtu 450 upravených vozů/měsíc. Změna dovozní legislativy na straně odběratele výrobu po půl roce ukončila, ale i přes to bylo zhotoveno téměř 1 400 vozů.



Významně se rozvíjející segment přestaveb vozů kategorie osobní na tehdy daňově výhodné nákladní automobily přivedl MTX k této výrobě.

Silné výrobní zázemí a zkušenosti všech zaměstnanců společnosti brzy učinily z MTX největšího dodavatele těchto úprav a v době největšího rozmachu upravovala kromě vozů Škoda i vozy pro 13 výhradních dovozců v celkovém počtu téměř 30 000 vestaveb za rok.



z posledních let.

O aktuálním výrobním programu společnosti MTX si nejlépe učiníte představu na jejich www stránkách na adrese www.mtx.cz.

V současné době společnost nadále pokračuje ve vývoji a výrobě speciálních vozů, se zaměřením nejen na institucionální partnery jako Policie ČR a Armáda ČR, ale i menší serie upravených vozů dle požadavků jednotlivých firem a dokonce i jednotlivé vozy přímo pro konečného provozovatele.

Odpovědnost vedení společnosti (která je stále přímo řízená svými vlastníky) se mimo jiné projevuje i tím, že stále zajišťuje technickou pomoc a dodávky speciálních náhradních dílů na naprostou většinu svých výrobků a to od první seriově vyrobené formule Škoda MTX 1-01, přes všechny verze Cabrio úprav až po servis speciálních úprav

vehicles. On top of the modifications, MTX has also done all the servicing and rented the vehicles to drivers competing in the BMW Challenge racing series.

In addition, starting from 1990 MTX developed and produced a number of goods- and utility conversions, initially for Škoda vehicles, later for all the car makes available in the Czech market. An interesting chapter in this part of the company history concerned the modification of Škoda Forman into a flatbed goods vehicle, made on demand for the Škoda importer in Syria, with the Škoda carmaker acting as intermediary. After six weeks of development, series-production began and soon the volume of 450 rebuilt vehicles per month was reached. A change in import legislation on the side of the customer made an end to the production after half a year, yet even in such a short period the total of nearly 1,400 flatbed modifications were made.

Responding quickly to legislation which gave a tax advantage to goods vehicles, MTX was the first to tap the rapidly growing segment of rebuilding passenger cars into goods vehicles. With a strong production base and an experienced staff, MTX became the biggest supplier of these rebuilds and, at the peak, converted Škoda cars as well as those of 13 exclusive importers' cars in volumes totaling over 30,000 units per year.



Currently, MTX continues to develop and produce special cars, supplying important government institutions such as the Czech Police and the Czech Army, as well as making smaller series of customized rebuilds for private companies, and even individual vehicles for end-users.

MTX owners' (who still manage the company themselves) have always kept a strong policy of responsibility. A proof may be seen in the fact that the company still provides technical assistance and supplies unique spare parts for virtually all its products, from the first series-produced Škoda MTX 1-01 formula car through all the convertibles to servicing and repairs of all the recent modifications and rebuilds. For a detailed and up-to-date overview of MTX production portfolio, check the company website at www.mtx.cz .