



Maketa vozu Škoda 720, postavená v turínském studiu Ital Design

## ŠKODA 1250/1500 (3)



1993  
Nadace Elišky Junkové

# V italském stylu



První vůz Škoda 720 s karoserií Ital Design byl dokončen v srpnu 1969

Přístrojovou desku sedanu ID-1 zdobil otáčkoměr Veglia

▼ Škoda 720 v provedení Standard měla jen jeden pár světlometů



Zavazadlový prostor ve stupňovité zádi měl objem cca 0,54 m<sup>3</sup>



### JAN TUČEK

V létě 1969 vznikl prototyp sedanu Š 720 s elegantní karoserií navrženou a zhotovenou firmou Ital Design. Ani tato úspěšná spolupráce však nadějný projekt nezachránila před krachem.

Spolupráce AZNP s turínským studiem Ital Design, vedeným Giorgettem Giugiarom, se naplno rozběhla na jaře 1969 poté, co generální ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) schválilo návratnou dotaci 3,86 milionu Kčs na devizové krytí její první fáze. Za celé čtyři měsíce (nepočítáme-li předchozí nezávazné přípravy ve formě nákrusů) dokázal Giugiaro se svým týmem ve spolupráci s mladoboleslavskými konstruktéry

a vývojáři dovést projekt Š 720 ID od výkresů přes maketu 1:1 až k prvnímu plně funkčnímu prototypu. Jeho montáž dokončili ve vývojových dílnách AZNP 30. srpna 1969 a o tři dny později byl sedan s označením Š 720 ID-1 předán do zkušebny. Italové se zřejmě trochu jistili a karoserii tohoto vozu označili jako *pojízdnou maketu nevhodnou k pevnostním a jízdním zkouškám*. V Mladé Boleslavi si s tím hlavu přilíš nelámali a počátkem října 1969 už vůz jezdil ve třisměnném zkušebním provozu. Ve druhé polovině října absolvoval zkoušky chlazení na dálnici v NDR, další dva týdny pak jeho chladičovou soustavu testovali v okolí krušnohorského Cinovce. Do konce června 1970 najezdil přes 60 tisíc kilometrů a navzdory prasklinám na levém zadním podběhu

a podlaze zavazadlového prostoru se celkově tuhost italské karoserie jevila jako vyhovující. Jen provizorní utěsnění dveří a oken způsobilo, že za deště do elegantního sedanu silně zatékalo, takže bylo rozumnější schovat jej pod střechem. Prototyp v italském stylu byl postaven na plošině Š 720 s rozvorem 2550 mm. Měl vpředu uložený čtyřválec OHC, který z objemu 1498 cm<sup>3</sup> dával výkon 84 k (62 kW)/5300 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 122 N.m/4000 min<sup>-1</sup> a prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl nezávisle zavěšená zadní kola. Sedan byl dlouhý 4373 mm, široký 1653 mm a vysoký 1465 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1130 kg, užitečnou hmotnost 400 kg a v zádi měl kromě nádrže na 52 l paliva i zavazadlový prostor 0,54 m<sup>3</sup>. Vůz >>>



Na jaře 1971 vzniklo tvarově odlišné kupé Škoda 720 Fastback



Fastback nesl označení Škoda 1250, dočkal se však i motoru 1,8l



Posledním mladoboleslavským vozem řady Š 720 bylo kombi AD-4

s kotoučovými brzdami vpředu a bubnovými vzadu dosahoval na pneu 165 SR 14 největší rychlosti 157 km/h, zrychlení na sto zvládl za 18,2 sekundy a při průměrné rychlosti 78 km/h spotřeboval 9,0 litrů benzínu na 100 kilometrů.

Druhý sedan Š 720 s italskou karoserií a označením ID-2 převzala zkušebna AZNP počátkem května 1970, při zkouškách však záhy došlo k zadření motoru, jenž musel být nahrazen novým, opět 1,5l. V září 1970 absolvoval ID-2 testy na dálnici v NDR, kde mu naměřili největší rychlost 159 km/h. Jako doprovodný a srovnávací vůz tehdy sloužil potenciální konkurent BMW 1600. V polovině 1971 už měl prototyp ID-2 najeto přes 80 tisíc kilometrů, počátkem srpna 1971 absolvoval další zkoušky na dálnici Berlín-Lipsko, tentokrát v doprovodu vozu BMW 1800 Automatic. Mezitím už od počátku září 1970 probíhaly testy sedanu Š 720 AD-1, jehož karoserie v italském stylu byla zhotovena v Mladé Boleslavi. Od září 1970 do konce ledna 1971 tento automobil vybavený novou dvouokružovou brzdovou soustavou s posilovačem absolvoval test životnosti na 80 tisíc km v oborové zkušebně ČAZ. Během zkoušek počátkem prosince 1970 havaroval na zledovatělé vozovce mezi Staným a Revničovem, což si vyžádalo dosti nákladnou opravu karoserie. Jeho kariéra skončila v listopadu 1971 bariérovou zkouškou. Mladšími sourozenci AD-1 byly prototypy sedanů Š 720 s označením AD-2 a AD-3, první s motorem 1,25l, druhý v exportním provedení se čtyřválcem 1,5l a pravostranným řízením.

Počátkem března 1971 vyjelo na silnice pětimístné kupé s označením Š 720 Fastback, jehož karoserii zhotovili v Itálii. Zatímco v původních návrzích Ital Design



Jeden z bratislavských exemplářů Š 720 na břehu Dunaje



Dvojice vozů Škoda 720, postavených na jaře 1972 v Bratislavě

figurovalo kupé tvarově navazující na sedan, tento vůz měl zcela jiné hranatější tvary. Při rozvoru 2553 mm byl dlouhý 4180 mm, široký 1645 mm a vysoký 1400 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1076 kg a původně byl vybaven motorem 1,25l. Už v červenci 1971 však dostal pod kapotu funkční vzorek čtyřválcce OHC převrtaného na 1772 cm<sup>3</sup> a spolu s ním čtyřstupňovou převodovku doplněnou rychloběhem. Motor 1,8l dával výkon 95 k (70 kW)/5250 min<sup>-1</sup> a spolu s rychloběhem uděloval vozu rychlost přes 160 km/h. Do poloviny února 1972 kupé 1,8l najezdilo při zkouškách životnosti přes 76 tisíc km, později do něj byl zamontován motor 1,5l a sloužilo jako služební vůz na ředitelství automobilky. Koncem června 1971 byla dokončena montáž poslední mladoboleslavské sedmsetdvacítky, pětidveřového kombi Š 720 AD-4 tvarově navazujícího na sedan ve stylu Ital Design. Na karoserii i podvozku kombi byla uskutečněna řada dílčích změn, jež vyplynuly ze zkušeností získaných s předcházejícími prototypy. Kombi s motorem 1,5l absolvovalo homologační zkoušky ve zkušebně ČAZ, jejichž součástí byly v létě 1971 testy na dálnici

v NDR. Počátkem února 1972 mělo kombi najezdění 45 tisíc km a spolu se sériovou Škodou 110 L a funkčním vzorkem Š 727 (předchůdce Škody 105/120) bylo vysláno na zimní zkoušky do SSSR, přesněji do Moskevské a Kalininské oblasti. Vinou průtahů na ruské straně se odjezd opozdil a výprava propásla pravou ruskou zimu, takže zkoušky probíhaly při vcelku přijatelných teplotách -13 až -16 °C. Mezitím už projekt Š 720 spěl ke krachu. Koncem listopadu 1971 byla na příkaz nadřízených orgánů uzavřena *Hospodářská smlouva o dodávce a spolupráci na vývojových pracích osobního automobilu Š 720*, která realizaci projektu přesouvala z AZNP do nově založených Bratislavských automobilových závodů (BAZ). Ty ovšem v tehdejší podobě nebyly schopny podobný úkol splnit. V bratislavském vývoji sice formou *opakované stavby prototypů* vznikly na jaře 1972 dva sedany Š 720 v provedení Standard a De Luxe, to však byla jen labutí píseň projektu, nad níž definitivně udělalo kříž rozhodnutí federální vlády. Chyběly investiční prostředky a scházela jasná koncepce rozvoje automobilového průmyslu, takže jsme se sériových vozů Škoda 1250/1500 nikdy nedočkali. ■