



Škoda 720 ID-1,
první vůz mladoboleslavské značky
s italskou karoserií (foto z léta 1969)

GIUGIARO + ŠKODA (1)



JAN TUČEK

V létě oslavil sedmdesátiny Giorgetto Giugiaro, zakladatel turínského studia Ital Design. V tomto a příštím čísle *Automobil revue* si připomeneme stylistické návrhy, které na přelomu šedesátých a sedmdesátých let vytvořil pro značku Škoda.

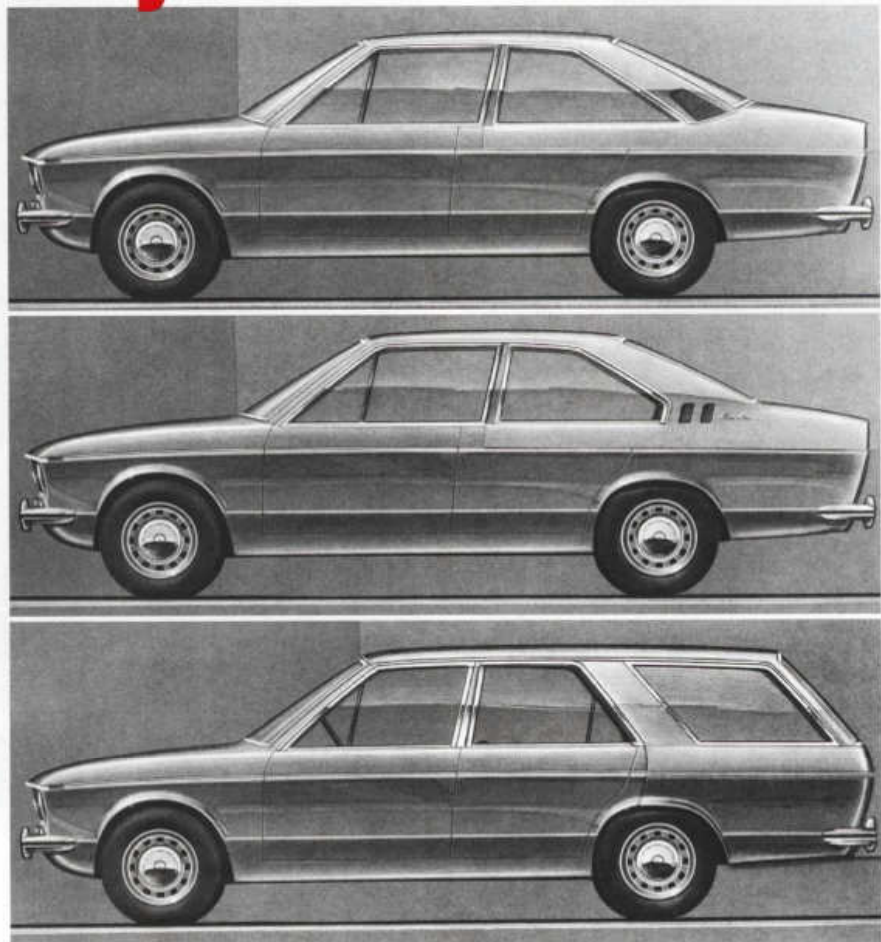
Nejen Škoda 720

Kresba
dvoudveřového
kupé Š 720
s naznačenými
obrysy dveří
sedanu

Dvě varianty
přídě Š 720,
s jednou
nebo dvěma
dvojicemi
světlometů

Další návrh
čtyřmístného
kupé Š 720,
který se nikdy
nedočkal
realizace

Kresba kombi
naznačuje
nakonec
neprovedenou
úpravu zadních
dveří



Prvním a nejznámějším mladoboleslavským projektem, na němž Giugiaro spolu se svými kolegy ze studia Ital Design pracoval, byl vůz střední třídy s označením Š 720 neboli Škoda 1250/1500. Zakázku dostal na jaře roku 1969 poté, co vedení mladoboleslavské automobilky muselo přiznat, že dřívější tvarové návrhy Josefa Brokeše (1967) a Jana Žáčka (1968) nesnesou srovnání se současnou, natož pak s budoucí evropskou konkurencí. *Sedmdesetdvacítka* se čtyřválcem OHC 1,25 nebo 1,5 l v předí a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol měla ambice prosadit se na západních trzích a vydělávat tolik potřebné devizy.

Po několika měsících průtahů uzavřelo počátkem května 1969 generální ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) s mladoboleslavskou automobilkou AZNP smlouvu o financování kooperace s firmou Ital Design – SIRP (*Societa Indu-*

striale Realizzazione Prototipi). Šlo totiž nejen o stylistické řešení několika karosářských variant nového vozu, ale i o výrobu maket, funkčních vzorků a karosářských dílů pro prototypy. Během necelých čtyř měsíců, pokud nepočítáme předchozí přípravné práce ve formě nákrešů, dospěl vývoj nově karosovaného vozu Š 720 ID přes maketu v životní velikosti až k funkčnímu vzorku, tedy k plně provozuschopnému automobilu. Ten byl dokončen 30. srpna 1969 ve výrobových dílnách AZNP a o tři dny

později už 4,3 m dlouhý sedan s interním označením Š 720 ID-1, vybavený motorem 1,5 l, převzala zkušebna.

O historii *sedmdesetdvacítky* jsme podrobněji psali v **AR 6/07** a **7/07**, tentokrát se tedy podíváme na několik zajímavostí spojených s Giugiarovými stylistickými návrhy. V souladu se zadáním vytvořil vedle čtyřdveřového sedanu i od něj odvozená tvarová řešení dvoudveřového kupé a pětidveřového kombi s nezměněným rozvorem. Kresby kupé přitom – zřejmě kvůli názornosti a pro srovnání



– nesou lehce načrtnuté obrysy předních i zadních dveří sedanu. Pohledné kupé tohoto typu však zřejmě zůstalo jen na papíru, v dostupných pramenech není zmínka o případné stavbě makety, tím méně funkčního vzorku. Naopak kombi se v prakticky nezměněné podobě, jen se ztenčenými sloupky za zadními bočními dveřmi, dočkalo plně funkční prototypové podoby. Pod označením Š 720 AD-4 je v mladoboleslavském vývoji dokončili v červnu 1971 a stalo se posledním exemplářem *sedmsetdvacitky* zhotoveným v AZNP.

Mezitím už počátkem března 1971 vyjelo na silnici kupé Š 720 Fastback s karoserií zhotovenou v Itálii. Na první pohled se od ostat-



V odlišně hranatější podobě debutovalo na jaře 1971 kupé Š 720 Fastback

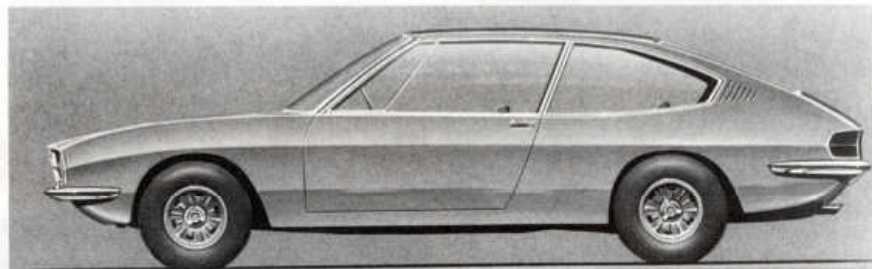


Profil čtyřmístného kupé se vyznačuje decentními, ale úhlednými liniemi



Příd a zád jednoho z Giugiarových návrhů čtyřmístného kupé Škoda GT

Tady Giugiaro přitvrdil; návrh ostřejší laděného 2+2místného kupé Škoda GT



Vadou na kráse zádí bylo neodpovídající místo pro poznávací značku



ních vozů řady Š 720 odlišuje hranatějšími tvary a o něco kompaktnějšími rozměry, i když i jeho základem byla podvozková plošina s původním rozvorem 2,55 m. Tvarové řešení kupé vzniklo o více než rok později, než sedan a kombi, není však docela jasné, jestli změna Giugiarova stylu souvisela s vývojem v čase, nebo se snahou o odlišení dvou modelových řad. V té době totiž pokračovaly diskuse o možnosti paralelní výroby v Mladé Boleslavi a Bratislavě a Škoda 720 Fastback mohla být jednou z alternativ. Nakonec zůstala solitérem a celý projekt Š 720 vyzněl do ztracena.

Giorgetto Giugiaro patrně z vlastní iniciativy vytvořil nad projektem Š 720 nástavbu, ve stylistických návrzích se pustil ještě o patro výše, než požadovalo zadání. Mezi kresbami, které předal do Mladé Boleslavi v roce 1969, figuruje několik podob čtyřmístných a 2+2místných sportovních kupé s označením GT resp. GT 2000. Nevynikají originalitou ani modernismem a jejich linie připomínají některé Giugiarovy práce z let předcházejících, především kupé Isuzu 117, které navrhl v roce 1966 ještě u firmy Ghia. Pro nás jsou zajímavé už tím, že vůbec vznikly a v Mladé Boleslavi se dodnes dochovaly, nemluvě o tom, že dosud nikdy nebyly publikovány u nás, ani v zahraničí. To ostatně platí i o dalších návrzích studia Ital Design, které najdete v tomto a příštím čísle našeho časopisu

Vratme se ale ještě do doby před bezmála čtyřiceti lety. Zatímco o spolupráci Giugiaro na tehdy ještě pod pokličkou drženyh pro-

jektech vozů Škoda se objevovaly jen sporadické zmínky v odborném a denním tisku, široké veřejnosti se Ital Design představil na přelomu června a července 1970 účastí na druhé a poslední výstavě IEMA – Člověk a automobil, uspořádané na výstavišti v Praze-Holešovicích, v tehdejší PKOJF neboli Parku kultury a oddechu Julia Fučíka. Giugiaro tehdy do Prahy poslal kovové šedý prototyp Alfa Romeo Iguana ročníku 1969 s futuristicky stříženou karoserií a dvoulitrovým motorem V8 před zadní nápravou.

V podmínkách rozjeté Husákovy normalizace si pak Ing. Milan Jozif, šéfredaktor našeho měsíčníku *Automobil*, dovolil opravdu husarský kousek, když v říjnovém čísle ročníku 1971 zveřejnil rozsáhlý šestistránkový

materiál o Giugiarovi a studiu Ital Design, jehož hlavní část napsal italský novinář Giancarlo Perini. A aby toho nebylo dost, našel každý čtenář *Automobilu* uvnitř časopisu vložený barevný plakát, zobrazující Giugiarovu kreaci VW-Porsche 914/6 Tapiro. Poster nesoucí logo Ital Design a *Automobil* měl na zadní straně decentní nápis *Printed in Italy* a našinec tehdy nevěřil vlastním očím. Giorgetto Giugiaro se značkou Škoda nespolečupracoval jen na projektu Š 720, ale i na dalších dnes už téměř zapomenutých vozech. K nim se vrátíme v příštím čísle a představíme si další dosud nepublikované návrhy. ■

Autor děkuje Ing. Jaroslavu Kindlovi za poskytnutí dobových dokumentů