

GIUGIARO + ŠKODA (2)

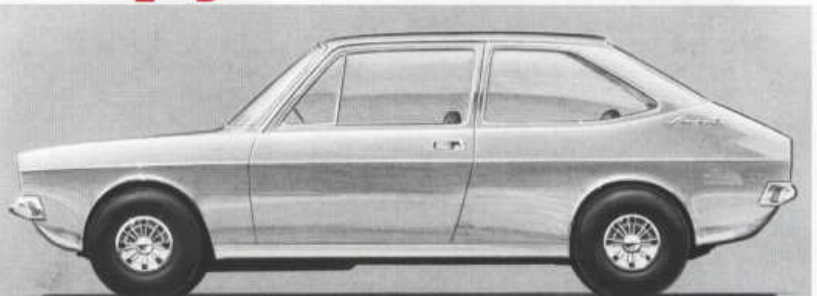


Takhle si Giugiaro představoval vůz Škoda 1100 klasické koncepce (1970)

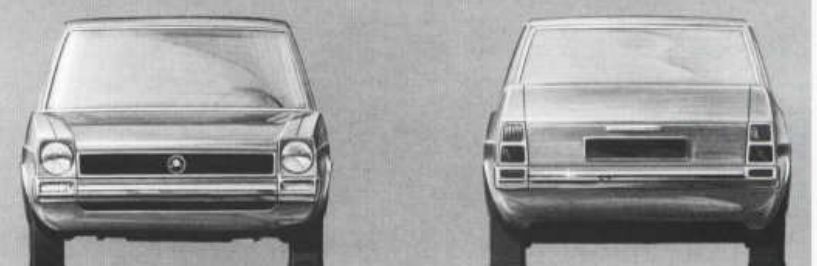


Návrh varianty B se zvýrazněnou záďí a osobitě tvarovanými nárazníky

Ve slepých uličkách



Varianta D měla vpředu čtyři kruhové světlomety a okénka v zadních sloupcích



JAN TUČEK

Koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let se představy o dalším vývoji a výrobě automobilů Škoda opakovaně měnily. Několik projektů skončilo ve slepých uličkách, do nichž je doprovázely i stylistické návrhy studia Ital Design.

Druhým projektem mladoboleslavské automobilky, do něhož se zapojil Giorgetto Giugiaro a jeho tým z turínského studia Ital Design, byl vývoj kompaktního vozu klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Zpočátku nesl označení Škoda 900 a 1100, posléze Š 740. Původně se uvažovalo o možnosti vyvinout dva vozy různé velikosti, menší s motorem 900 cm³ a o málo větší s motorem 1100 cm³, v obou případech čtyřválcem OHC. Zpráva zpracovaná koncem října 1969 hovoří o tom, že stejně jako na projektu Š 720 i tentokrát se budou karoserie vyvíjet v kooperaci s firmou Ital Design, která již v tomto směru předložila nabídku. Konkrétní formy spolupráce jsou v současné době v AZNP projednávány, konstatoval tehdy dokument.



Tři pohledy na variantu C, návrh vozu Škoda 900 s dvoudveřovou karosérií

Škoda 740 s karosérií, jejíž tvary navrhl mladoboleslavský designer Josef Čech

Na jaře 1970 už bylo jasné, že vznikne vůz jednotné velikosti, do něhož se měly alternativně montovat oba zmíněné čtyřválcové, přičemž základním provedením měl být lépe vybavený čtyřdveřový model s motorem 1100 cm³, zatímco levnější dvoudveřové verze měl pohánět čtyřválec 900 cm³. Podle tohoto zadání Giugiaro a jeho kolegové navrhli sérii tvarových řešení karoserií s délkou nepřesahující čtyřmetrovou hranici, jež měly nabízet vnitřní prostor o málo větší než

tehdy velmi populární Fiat 128, ověněný evropským titulem *Vůz roku 1970*. Přitom *stoosmadvacítka* měla motor vpředu napříč a pohon předních kol, zatímco v AZNP chtěli zůstat věrni klasické koncepci. Z pěti navržených variant byly čtyři čtyřdveřové s označením Škoda 1100 a jediná (varianta C) dvoudveřová s nápisem Škoda 900. Více než sáhodlouhý popis o nich vypoví připojené ilustrace, dodejme jen, že u všech Giugiaro předpokládal zavazadlový





Giugiarův návrh dvoudveřového vozu Škoda 760 s pohonem předních kol (1972)



Jedním z tvarových řešení studia Ital Design bylo i třídvéřové kombi Š 760

prostor o objemu kolem 320 l. Varianta E, jejíž obrázek se sem již nevešel, byla vlastně úpravou varianty D s hranatější předí opatřenou čtyřmi světlomety a vodorovně orientovanými zadními svítilnami namísto svislých. Zvrat nastal v prosinci 1970, kdy se generální ředitelé automobilového průmyslu Československa (ČAZ) a Německé demokratické republiky (VVB Automobilbau) na politický příkaz z nejvyšších míst dohodli na společném vývoji a následně výrobě osobních vozů za účasti AZNP Mladá Boleslav a východoněmeckých automobilek Sachsenring Zwickau a AWE Eisenach. Jedním ze základních bodů vynucené dohody byla koncepce s předním pohonem, na níž trvala východoněmecká strana. V dubnu 1971 československá vláda oficiálně potvrdila, že



Kresba pětidveřového kombi odvozeného ze sedanu Š 760 s předním pohonem



Do detailů propracovaná italská maketa dvoudveřového vozu Š 760 (1973)

se problematika osobních vozů třídy 1100 cm³ bude řešit ve vývoje a výrobní spolupráci s NDR. Stávající projekt kompaktního vozu klasické koncepce tím dostal smrtící úder, jeho pohrobekm dokončeným v září 1971 se stal funkční vzorek vozu Škoda 740 s karoserií podle návrhu mlado-boleslavského konstruktéra Josefa Čecha. Život šel dál a soudruzi nahoře nepřestávali podřízené složky (včetně automobilek) úkolovat v duchu bratrské spolupráce. Zkušenosti odborníků na československé straně marně poukazovali na nereálnost politických zadání a na technická i ekonomická rizika s tím spojená. Přes zimu 1971 – 1972 byl po mnoha dohadách a prútazích vypracován projekt společného československo-východoněmeckého vozu a v dubnu 1972 byl schválen pod typovým označením 760. Základním kamenem byl motor uložený podélně před přední nápravou a pohánějící přední kola. Ponechme stranou nejrůznější peripetie spojené s projektem Š 760 (v NDR P 760)

a připomeňme jen, že o karoserii pro svoji kvótu kooperačních vozů se měla každá ze stran postarat sama. První tři funkční vzorky Š 760 postupně dokončené v prosinci 1972, v lednu a březnu 1973 dostaly provizorní karoserie předělané z těch, jež se tehdy připravovaly pro modernizované vozy Škoda 105/120 s motorem vzadu. Mezitím byl do projektu znovu zapojen Giorgetto Giugiaro a studio Ital Design, kde vznikly nejprve kresby, poté výkresy a další dokumentace karoserií pro Š 760, na jaře 1973 pak i makety v životní velikosti. Ty věrně zobrazovaly dvoudveřovou i čtyřdvéřovou verzi budoucího vozu a daly se na nich měnit detaily, např. masky s kruhovými a obdélníkovými světlomety. V květnu 1973 byla do Turína odeslána podlahová plošina Š 760, na níž Giugiarův tým postavil čtyřdvéřovou karoserii tvarově odpovídající předcházející maketě. V září se karoserie vrátila do Mladé Boleslavi a během následujících týdnů se proměnila v plně funkční automobil, v pořadí čtvrtý funkční vzorek Š 760, jehož přední kola poháněl čtyřválec 1,3 l. Na víku zavazadlového prostoru ovšem zůstalo označení

Čtvrtý funkční vzorek Š 760 z roku 1973, sedan podle Giugiarova návrhu

Škoda 1100, jež předtím figurovalo i na obou maketách v měřítku 1:1. Pravda, počítalo se i s montáží motoru 1,1 l. Sedan s karoserií od firmy Ital Design vyjel na silnici v době, kdy už byl společný československo-východoněmecký projekt Š 760 fakticky mrtev. Československá strana se o tom dozvěděla až s několikaměsíčním zpožděním, v politbyru (tedy nejvyšším vedením) východoněmecké komunistické strany SED však rozhodnutí o jeho zastavení padlo už počátkem dubna 1973! Čtyřdvéřový vůz Š 760 tak zůstal unikátem, jenž se naštěstí dodnes dochoval ve sbírce mlado-boleslavského muzea. Sourozenců se nedočkal, Giugiarovy stylistické návrhy však nezůstaly ležet ladem. V AZNP je v lehké upravené podobě využito o necelé dva roky později při stavbě funkčních vzorků řady Š 761 – 765 klasické koncepce. ■

Autor děkuje Ing. Jaroslavu Kindlovi za poskytnutí dobových dokumentů