

Zmařené naděje

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let vyvíjeli v Mladé Boleslavi řadu moderních vozů střední třídy s označením Škoda 720. Řadoví motoristé se však těchto automobilů klasické koncepce s motory OHC, pohonem nezávisle zavěšených zadních kol a karoseriemi navrženými turínským studiem Ital Design nikdy nedočkali. Projekt Š 720 zůstal bohužel jen přehlídkou zmařených nadějí.

Plány na výrobu komfortních vozů střední třídy – dokonce se šestiválcovým motorem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a případně i vzduchovým pérováním – existovaly v mladoboleslavské automobilce už koncem

padesátých let. Bylo to však jen zbožné přání, v AZNP měli tehdy plné ruce práce s vývojem a přípravou výroby menšího osobního vozu s kódovým označením NOV (zkratka výrazu „nový osobní vůz“), z něhož se postupem ča-

su vyklubalo dnes už legendární „emběčko“, tedy na jaře 1964 představená Škoda 1000 MB, se čtyřválcovým motorem za zadní nápravou. Až po náběhu tohoto historicky prvního velkosériově vyráběného automobilu Škoda si

DVA OPAKOVANÉ PROTOTYPY Š 720
SMONTOVANÉ NA JARĚ 1972 V BRATISLAVĚ





TVĀR VOZU ŠKODA 720 ID-1 Z LĚTA 1969,
PRVNÍHO S KAROSERÍÍ ITAL DESIGN

ních řešení, včetně varianty s pohonem předních kol. Přednost nakonec dostala klasická koncepce, ovšem v moderním provedení s nezávislým zavěšením zadních poháněných kol a čtyřválcovými motory o objemu 1250 a 1500 cm³ s rozvodem OHC. Bez přehánění můžeme říci, že se v Mladé Boleslavi snažili vyvinout konkurenta nejlepším evropským vozům střední třídy té doby. V soutěži na tvarové řešení nového vozu zvítězil designér AZNP Josef Brokeš, který navrhl čtyřdveřovou karoserii fast-back s nahoru vyklápěcím víkem ve splyvavé zádi, zjevně inspirovanou tehdy módním Renaultem 16. Podle Brokešova návrhu také začali na jaře 1967 stavět první funkční vzorek Škody 720.

První exemplář Š 720 vyjel na silnici na podzim 1967. Automobil s rozvorem náprav 2,55 m byl dlouhý 4,40 m, široký 1,62 m a vysoký 1,40 m a vykazoval pohotovostní hmotnost 1039 kg. Pod přední kapotou se skrýval kapalinou chlazený čtyřválec 1498 cm³ o výkonu 87 k (64 kW) spojený se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Poháněná zadní kola byla nezávisle zavěšena na trojúhelníkových ramenech se šikmou osou kývání. Odpružení vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny, brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové. Vůz jezdil na čtrnáctipalcových kolech obutých do italských radiálních pneumatik Pirelli Cinturato 165 SR 14, při testech dosáhl největší rychlosti 144 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 16 s.



PRVNÍ FUNKČNÍ VZOREK ŠKODY 720 VYJEL NA SILNICE NA PŮDZIM 1967

FUNKČNÍ VZOREK Š 720 MĚL NAHORU VYKLÁPĚCÍ VÍKO V ŠIKMÉ ZÁDI



v AZNP mohli dovolit pomýšlet na něco dalšího.

Od roku 1965 pracovali na projektu vozu střední třídy s interním označením NOV II, do jara 1966 vzniklo na papíru několik alternativ-

MAKETA VOZU ŠKODA 720 V MĚRÍTKU 1:1
PODLE NÁVRHU JOSEFA BROKEŠE



První etapa zkoušek funkčního vzorku Š 720 byla uzavřena v únoru 1968, vůz měl v té době najeto 6250 km. Podvozek a poháněcí ústrojí si vysloužily vcelku pozitivní hodnocení, kritika se však snesla na karoserii, jež nebyla dostatečně tuhá, a projevovaly se na ní okem patrné deformace a praskliny. Při oponentuře v březnu 1968 padlo rozhodnutí změnit koncepci karoserie, přejít na klasický sedan se stupňovitou záďí a od něj odvozené varianty kombi a kupé. I když se už od konce roku 1967 mluvilo o nutnosti navázat spolupráci s italskými karosáři a dát vozu „kabát“ na špičkové evropské úrovni, devizové prostředky potřebné k tomuto účelu zůstávaly v nedohlednu. A tak v Mladé Boleslavi zvolili přechodné řešení, jehož autorem byl tovární designér Jan Záček. Ten pro další prototypy Š 720 navrhl hranaté karoserie s velkou prosklenou plochou, jež si mezi pracovníky vývoje vysloužily přezdívku „Záčkovy boudy“.

Během jara 1968 vzniklo ve vývojových dílnách AZNP celkem pět motorů Š 720 o objemu 1,5 l, po prázdninách, zakončených příjezdem ruských tanků, smontovali první tři motory menšího objemu 1236 cm³. Připomeňme, že projekt Š 720 počítal pro automobily této řady s obchodním označením Škoda 1250 a 1500. Od června 1968 probíhala montáž tzv. předběžných prototypů s karoseriemi podle Záčkovy návrhu – první sedan s označením I-1 vybavený motorem 1,5 l byl dokončen v červenci a do zkoušek

GIORGETTO GIUGIARO NAVRHL
V ROCE 1969 ÚHLEDNĚ LINIE
Š 720 ID-1



předán počátkem srpna 1968. Koncem září následoval sedan I-2 poháněný menším čtyřválcem 1236 cm³ o výkonu 70 k (51 kW). Vůz I-2 s výbavou Standard měl jako jediný z této skupiny prototypů úhlednější masku se dvěma kruhovými světlomety, všechny ostatní exempláře se Záčkovým designem se vyznačovaly přehnaně členitou maskou s obdélníkovými světly. Nové sedany byly dlouhé 4,36 m, široké 1,63 m a vysoké 1,40 m, jejich pohotovostní hmotnost se podle výbavy pohybovala od 1012 do 1032 kg. Mohly přepravovat pět osob po 75 kg a 25 kg zavazadel, užitečná hmotnost mě-

la hodnotu 400 kg. I u nových karoseriích se však projevovaly nedostatky v tuhosti, a tak se karoserie za pochodu upravovaly.

V listopadu 1968 smontovali v pobočném závodě ve Vrchlabí prototyp pětidveřového sedanu Š 720 I-4 s motorem 1,5 l. Při jeho přebírání do zkoušek však kontrola odhalila řadu nedostatků, takže vůz musel zpátky do Vrchlabí k dopracování a odstranění vad. Mezitím byl v prosinci 1968 dokončen sedan Š 720 I-3 s motorem 1,5 l a výbavou De Luxe, který sloužil především jako předváděcí vůz. Zato dva první vozy této řady dostaly pořádně zabrat: sedany I-1 a I-2

SEDAN Š 720 I-1 Z LÉTA 1968 S KAROSERIÍ
PODLE NÁVRHU JANA ZÁČKA





PALUBNÍ DESKA PRVNÍHO EXEMPLÁŘE Š 720
S KAROSERIÍ ITAL DESIGN

absolvovaly zkoušky životnosti na 50 000 km, první ji dokončil koncem března 1969, druhý o dva měsíce později. Kombi I-4 mělo původně najezdit 80 000 km, ale opakované závady a opravy karoserie způsobily, že do léta 1969 absolvovalo jen 36 000 km. Připomeňme, že kombi mělo jako jediné užitečnou hmotnost zvýšenou na 450 kg a po složení zadních sedadel nabízelo až 1,85 m³ prostoru pro náklad. Pátým a posledním prototypem této skupiny bylo 2+2místné dvoudveřové kupé Š 720 I-5, na jehož vývoji a výrobě se podílel pobočný závod AZNP v Kvasinách.

Mezitím se na jaře 1969 rozběhla spolupráce vývojového oddělení AZNP s turínským studiem Ital Design, které v roce 1968 založil Giorgetto Giugiaro. Ten spolu s nepočatným týmem spolupracovníků dokázal za čtyři měsíce dovést projekt Š 720 od náčrtů přes maketu v životní velikosti až k funkčnímu vzorku sedanu s označením ID-1. Montáž vozu poháněného motorem 1,5 l dokončili ve vývojových dílnách AZNP koncem srpna 1969 a počátkem září byl předán do zkušebny. Vůz s rozvorem 2,55 m byl dlouhý 4,37 m, široký 1,65 m a vysoký 1,46 m, měl pohotovostní hmotnost 1130 kg a na čtrnáctipalcových kolech obutých do radiálních pneumatik rozměru 165 SR 14 dosahoval největší rychlosti 157 km/h. Do června 1970 tento automobil, jenž původně nebyl určen ke zkouškám, úspěšně absolvoval přes 60 000 km. Problémem bylo jen to, že do něj při dešti silně zatékalo, karoserie měla pouze provizorní utěsnění. Od května 1970 probíhalo testování druhého vozu Š 720 s italskou karoserií, sedanu ID-2. Jeho start poněkud narušil záhy zadřený motor, s novým čtyřválcem 1,5 l pak tento vůz do léta 1971 najezdil přes 80 000 km. Stejně jako u ID-1 byly součástí zkoušek testovací jízdy na dálnici v NDR, přesněji v úseku Berlín-Lipsko.

Po letních prázdninách roku 1970 byl dokončen první vůz podle italského návrhu, ale s karoserií zhotovenou v Mladé Boleslavi. Dostal označení AD-1, měl novou dvouokruhovou brzdovou



V ZÁDÍ SEDANU Š 720 ID-1 BYLO 0,54 M³
PROSTORU PRO ZAVAZADLA

soustavu s posilovačem a byl určen ke zkoušce životnosti na 80 000 km v oborové zkušebně Československých automobilových závodů (ČAZ). V prosinci 1970 sedan AD-1 havaroval na zledovatělé vozovce nedaleko Slaného a absolvoval dosti náročnou opravu karoserie. Dodejme rovnou, že kariéru tohoto automobilu zakončila v listopadu 1971 bariérová zkouška. Po AD-1 následovaly dva další sedany v italském stylu: AD-2 s menším čtyřválcem 1,25 l a AD-3 v exportním provedení s motorem 1,5 l a pravostranným řízením. Počátkem března 1971 vyjelo na silnici pětimístné kupé s označením Š 720

KOMBI Š 720 I-4 SMONTOVALI V LISTOPADU
1968 V AZNP VŘICHLABÍ



➤ Fastback s italskou karoserií. Mělo kompaktnější rozměry (délka 4,18 m) a od sedanů se odlišovalo i stylisticky, hranatějšími tvary karoserie. Původně kupé poháněl motor 1,25 l, už v létě 1971 jej však nahradil čtyřválec 1,8 l o výkonu 95 k (70 kW), který vznikl převrtáním a dalšími úpravami jedenapůllitrového motoru Š 720.

Spolu s novým motorem kupé převzalo i převodné ústrojí doplněné rychloběhem anglické proveniencí, takže uhánělo rychlostí přes 160 km/h. Posledním prototypem řady Š 720 postaveným v Mladé Boleslavi bylo pětidveřové kombi AD-4, jehož montáž dokončili v červnu 1971. Kombi tvarově navazovalo na sedany řady ID a AD, na karoserii a podvozku však byly uskutečněny některé úpravy, směřující ke zvýšení tuhosti a odolnosti. Počátkem února 1972 mělo kombi naježděno 45 000 km a spolu se sériovou Škodou 110 L a funkčním vzorkem Š 727 (předchůdce Škody 105/120 s motorem v zádi) absolvovalo sérii zimních zkoušek v Sovětském svazu, v Moskevské a Kalininské oblasti.

V té době však už celý projekt Š 720 šel k nešťastnému konci. V listopadu 1971 byl z příkazu nadřízených orgánů další vývoj Š 720 předán do nově založených Bratislavských automobilových závodů (BAZI), které však v tehdejší situaci nebyly schopny podobný úkol zvládnout. Na jaře 1972 vznikly v Bratislavě formou tzv. stavby opakovaných prototypů dva další

V BŘEZNU 1971 VZNIKLO KUPÉ
Š 720 FASTBACK S KAROSERIÍ
ITAL DESIGN



sedany Š 720, jeden s výbavou De Luxe a druhý v provedení Standard, tím ale celá záležitost skončila. Neujasněná koncepce rozvoje československého automobilového průmyslu, naprosto nereálné představy o možnostech rychlého zprovoznění automobilky na Slovensku, ale také chybějící investiční prostředky způsobily krach nadějněho projektu, který v zemích východního bloku neměl obdoby. ●



Zapomenuté vozy Škoda z let 1960 až 1990 připomíná nová kniha, kterou napsal Jan Tuček a vydalo pražské nakladatelství Grada Publishing. Publikace čítající 176 stran a přes 360 fotografií je věnována funkčním vzorkům a prototypům, které se nedostaly do sériové výroby, od roadsterů a kombi, odvozených z „emběčka“, až po méně známé variace na Škodu Favorit. Nechybějí sportovní kupé ÚVMV 1100 GT a Škoda Super Sport, ani exotická vozidla na podvozcích Škoda – novozélandská Trekka a pákistánský Skopak. Kniha stojí 390 Kč.

POSLEDNÍM VOZEM ŘADY Š 720 Z MLADÉ
BOLESLAVI BYLO KOMBÍ AD-4

