



Nadace Český Jízdecký Klub



První z nové řady: stříbrný sedan Š 720 I-1 dokončený v červenci 1968

BYLO JICH PĚT

V roce 1968 a počátkem roku 1969 vzniklo pět prototypů Škoda 720, jejichž karoserie navrhl konstruktér AZNP Jan Žáček. Byly mezi nimi tři čtyřdveřové sedany, pětidveřové kombi a dvoudveřové kupé. Z čelního pohledu však většina z nich krásou zrovna neoplývala.

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto

Těchto pět automobilů bylo v interních dokumentech AZNP označováno jako „předběžné prototypy“. Měly umožnit vývoj a zkoušky doby, než se podaří realizovat spolupráci s turinským studiem Ital Design, s níž v Mladé Boleslavě počítali už od léta 1968.

Jako první byl v červenci 1968 dokončen sedan stříbrné barvy Š 720 I-1. Vyznačoval se poněkud hranatými tvary a velkou zasklenou plochou. Pro urychlení výroby byla boční okna tohoto prototypu zhotovena zplexiskla. Kapota motorového prostoru se odklápla kupředu a po stranách zahovala do horní části blatníků. Obdobně bylo řešeno i víko zavazadlového prostoru o objemu 550 l. Za zadní nápravou uložená palivová nádrž měla objem 47 l.

V předu podélně uložený řadový čtyřválec s hliníkovým blokem i hlavou měl pětkrát uložený klikový hřídel a rozvod OHC s vačkovým hřidelem v hlavě válců, pohnáným plochým ozubeným řemenem. Z objemu 1498 cm³ dával výkon 84 k SAE (62 kW) při 5500 min⁻¹. Elektrickou soustavu napájel alternátor.

Na motor navazovala suchá jednokotoučová spojka a čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou na středovém tunelu. Točivý moment k rozvodovce zadních kol přenášel jednodílný spojovací hřídel. Konstrukce rozvodovky a hnacích hřídel zadních kol se postupně měnila podle zkuše-

Víko zavazadlového prostoru zabíhalo do horních okrajů zadních blatníků

ností získaných během jízdních zkoušek. Vůz měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle. Přední na spodních příčných ramech doplněných svislými vzpěrami MacPherson s vinutými pružinami, teleskopickými tlumiči a příčným stabilizátorem. Poháněná zadní kola byla zavěšena



na vlečených trojúhelníkových ramenech s šímkou osou kívání, odpérovaných vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči. Čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky 165 SR 14.

Šroubové řízení s oběhem kuliček ovládal volant se dvěma příčkami, hluboce uloženou hlavou a teleskopickým hřidelem. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové. Sedan s rozvorem 2550 mm a rozchodem kol 1352 mm vpředu a 1330 mm vzadu byl dlouhý 4360 mm, široký 1630 mm a vysoký 1410 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 1030 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 400 kg. Dosahoval největší rychlosti 150 km/h. Stříbrný sedan najezdil do léta 1971 přes 65 tisíc kilometrů, v listopadu 1971 jeho aktivní kariéru ukončila čelní bariérová zkouška. Koncem září 1968 vyjel do zkoušebního provozu červený sedan Š 720 I-2, který jako jediný z této pětice měl pod kapotou menší čtyřválec o objemu 1236 cm³ a výkonu 67 k SAE (49 kW). Odlišoval se zdařile tvarovanou maskou se dvěma kruhovými světlomety. Stejně jako první prototyp,

i červený vůz absolvoval náročné zkoušky životnosti ve třísměnném provozu. Měl pohotovostní hmotnost 1020 kg a dosahoval maximální rychlosti 135 km/h. Spotřeboval kolem 10 l benzínu na 100 km, o litr méně než „patnáctistovka“. Do června 1969 najezdil přes 53 tisíc kilometrů, pak dostal na všechna čtyři kola kotoučové brzdy Girling a byl dán k dispozici podniku Autobrzd Jablonec nad Nisou ke zkouškám brzd, topení a pěrování. V červnu 1971 byl za stavu tachometru 64 816 km odprodán.

Třetí a poslední sedan s označením Š 720 I-3, vůz zelené barvy s výbavou De Luxe a motorem 1498 cm³, přišel na zkoušebnu AZNP dva dny před koncem roku 1968. Měl zesílenou příčku zadní nápravy i vlečená ramena zadních kol a novou rozvodovku. Zpočátku sloužil jako předváděcí vůz, v březnu 1969 byl předán ke zkouškám do pražského Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Do AZNP se vrátil až před Vánočemi roku 1974, najeto měl jen 24 465 km.

V listopadu 1968 bylo uvedeno do provozu světle zelenavé předveřové kombi Š 720



Sedan Š 720 I-2 měl jako jediný pohlednou masku s kruhovými světlomety

I-4, jehož karoserii zhotovili v pobočném závodě ve Vrchlabí. Kombi dlouhé 4420 mm mělo nahoru vyklápěcí zadní stěnu karoserie a po sklopení zadního neděleného sedadla nabízelo až 1,85 m³ prostoru pro náklad (měřeno po strop). Poháněl ho motor 1498 cm³, od sedanů se odlišovalo „krátkým“ stálým převodem v rozvodovce, tužšími zadními pružinami a hydraulickými pákovými tlumiči zadních kol, které si vyžádaly úpravy zadní části podlahy.



Pohled pod kapotu Š 720 I-3: čtyřválec OHC o objemu 1,5 l dával 84 k SAE



Palubní deska sedanu Š 720 I-3 byla osazena obdélníkovým rychloměrem



Zelený sedan Š 720 I-3 s výbavou De Luxe vyjel na silnice v prosinci 1968



Karoserie pětidverového kombi I-4 vznikla v pobočném závodě ve Vrchlabí

Kombi s pohotovostní hmotností 1065 kg mělo užitečnou hmotnost zvýšenou na 450 kg a po celou dobu zkoušebního provozu se u něj projevovaly deformace a praskliny v oblasti zadních podběhů a podlahy, takže muselo být opakován opravováno. Do léta 1969 najezdilo při zkouškách životnosti necelých 36 tisíc kilometrů místo plánovaných 80 tisíc.

Nejmladší z této řady prototypů bylo 2+2místné kupé Š 720 I-5 dokončené v lednu 1969, jehož karoserie vznikla v Kvasinách. Mělo ostřejší skloněné čelní okno a šikmě zadní okno kabiny, jež omezovalo prostor pro cestující vzadu. Zato řidič a spolujezdec měli k dispozici komfortní sedadla s bočním vedením těla a prodlouženou dráhou podélného posuvu.

Rozměry podvozku byly shodné se sedany, upravená přední náprava však dostala



Po složení zadního sedadla nabízelo kombi 1,85 m³ prostoru pro náklad



Palubní deska kupé Š 720 I-5 s rychloměrem cejchovaným do 210 km/h

Karoserii kupé I-5 zhodili v Kvasinách. Do zkoušek vyjelo v lednu 1969



dvě přídavné vodicí vzpěry a nový stabilizátor. Zpočátku bylo kupé vybaveno kotoučovými brzdami Girling na všechny čtyřech kolech, které v červnu převzal sedan I-2, zatímco kupé dostalo přední kotoučové brzdy Dunlop a na zadní nápravu brzdy bubnové.

Užitečná hmotnost kupé byla snížena na 350 kg, ta pohotovostní měla hodnotu 1060 kg. S motorem 1498 cm³ o výkonu 84 kW SAE (62 kW) mu při zkouškách naměřili maximální rychlosť 148 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 17,9 s. Do počátku roku 1972 kupé najezdilo něco málo přes 20 tisíc kilometrů, pak putovalo do továrního muzea.

Vozy Škoda 720 s karoseriemi v italském stylu si připomeneme v příštém vydání Automobilu. ■