



Nedávno jsem dostal otázku, proč jsem měl takovou fobii ze stodvacítek a nutil jsem spolužáky parkovat za rohem, protože jsem se styděl, když s tím za mnou někdo z nich přijel. Důvodem této podvědomé averze je zašlapaný projekt 720, místo kterého se zaostalá řada 105/120 produkovala... Po náběhu historicky prvního velkosériově vyráběného automobilu v AZNP Škody 1000 MB si zde mohli dovolit pomýšlet na něco dalšího, tak byl prosazen plán výroby automobilů nižší kategorie s motory o objemu 900 a 1100 a střední kategorie s motory 1250 a 1500 ccm, v obou případech s klasickou koncepcí motor vpředu s pohonem zadních kol. Vývojové středisko AZNP zvané Česana, začalo v roce 1965 pracovat na projektu vozu střední kategorie Škoda 720 se snahou vytvořit konkurenta špičce tehdejší střední třídy a zároveň exportní artikl pro zdroj valut. Tvaru vozu se chopil výtvarník architekt Josef Brokeš, který v roce 1967 vytvořil čtyřdveřový fastback, připomínající tehdejší francouzský bestseller Renault 16. Vůz s nezávisle zavěšenou poháněnou zadní nápravou po prvním kole testů vyšel s pozitivním hodnocením zvolené koncepce, nicméně měl problémy s tuhostí karoserie, která se kroutila a praskala. Následovalo rozhodnutí o změně tvaru karoserie na klasický čtyřdveřový sedan a z něj vycházející kombi a coupé. I když už v té době ležela na stole varianta navázání spolupráce s italskými studií, v důsledku nedostatku devizových prostředků k ní nedošlo a řešení designu se tentokrát ujal Jan Žáček. Navrhnul hranaté tvary karoserie s velkou prosklenou plochou, prototypy byly mezi pracovníky vývoje nazývané „Žáčkovy boudy“. Kromě enormní plochy prosklení se vyznačovaly poněkud překombinovaným členěním masky s obdélníkovými světly, karoserie opět trpěly problémy s nedostatečnou tuhostí. Během příjezdu sovětských tanků dokončili ve vývojových dílnách hliníkový moderní motor nové generace s rozvody OHC, který šlo stavebnicově zvětšit z objemu 1250 až na 1997 ccm.

ITAL DESIGN



1200



1500







