



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 1 od 3

KREATOR POZNATIH PROTOTIPOVA

Stanislav Cinkl vodio je ŠKODA radionicu prototipova dvadeset godina. Međutim, njegovo učestvovanje u razvoju češkog proizvođača automobila počelo je mnogo pre toga. Otkrijte neke od prototipova na kojima je radio tokom svoje duge karijere.

- › **Beograd, 10. decembar 2021 –** Ljubitelji češkog brenda automobila poznaju Stanislava Cinkla prvenstveno kao dugogodišnjeg koordinatora montaže prototipova (1992-2012), odnosno rukovodioca radionice za izradu prototipova. Nego, on se pridružio ŠKODA AUTO 1958. godine i bio je zaslužan za završetak modela FERAT (ŠKODA 110 SUPER SPORT) za film Ferat Vampir, koji je sam vozio u ovom horor filmu češkog reditelja Jurja Herza. Takođe je zaslužan za unapređenje promene pogona na prednje točkove i dovođenje prototipa u stanje spremnosti za masovnu proizvodnju.

Kada je godinama kasnije ponovno spojen sa svojim prototipovima u ŠKODA Muzeju, bilo je očigledno da je srećan što ih vidi. Dođite i sa nama otkrijte modele na kojima je radio.

ŠKODA 720 ID

Godine 1964. u novoj fabrici započela je proizvodnja modela ŠKODA 1000 MB sa motorom smeštenim u zadnjem delu, ali proizvodnja nije napredovala kako je prvobitno planirano, pa je upravljanje povereno timu novog direktora Josefa Šimona – sada već legendarnom timu „Sedam veličanstvenih“. To je bio nadimak za tehničare i menadžere koji su promovisali razvoj alternativnih modela u skladu s najnovijim razvojnim trendovima u najnaprednijim zemljama.

Godine 1966. proizvedeno je pet prototipova ŠKODA 720 s različitim stilovima karoserije na osnovu dizajna domaćih dizajnera. Uprava, međutim, nije bila zadovoljna pa je preduzela vizionarski korak i okrenula se Ital Design studiju koji je osnovala zvezda dizajna budućeg Giorgetta Giugiaru. Ugovor je potpisan u maju 1969. godine, a do 30. avgusta gotova je prva limuzina sa motorom od 1,5 litara i pogonom na zadnje točkove. Sledile su druge limuzine, fastback i karavan modeli sa četvorocilindričnim motorima od 1.498 ccm i 1.236 ccm.

Stanislav Cinkl priseća se visokog kvaliteta posla koji su Italijani obavili u najkraćem mogućem roku. Podseća da ih je dizajnerski studio iz Torina opisao kao obične makete, ali je ŠKODA ipak sprovela desetine hiljada kilometara zahtevnih testova – i nije pronašla ozbiljne nedostatke. Tokom našeg sastanka u depou ŠKODA Muzeja, Cinkl takođe ističe bezvremenost dizajna i uravnotežene proporcije plave ŠKODA 720 ID limuzine srednje klase.

Ali, uprkos vrlo obećavajućim rezultatima i poodmakloj fazi priprema – čak su i maloprodajne cene izračunate – masovna proizvodnja češko-italijanske kreacije nikada nije ostvarena. Političke odluke pod uticajem komunističkog režima stavile su projekte povezane s otvaranjem Čehoslovačke svetlu u kasnim 1960-im na led i tim „Sedam veličanstvenih“ je raspušten.

Usledila je zabrana rada prototipova serije ŠKODA 720, pa su preostali primerci rasprodati privatnim kupcima. Sredinom 1970-ih već se intenzivno radilo na razvoju serije Š 742 sa motorom smeštenim pozadi „105“ i „120“, koja je debitovala u jesen 1976. Nije slučajno što njihova tela podsećaju na italijanske linije modela ŠKODA 720 ID razvijene sedam godina ranije.

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 2 od 3

ŠKODA 110 SUPER SPORT

Pošteno je reći da je ŠKODA 110 SUPER SPORT, koju je Stanislav Cinkl dugo razvijao, označila kraj ere „Sedan veličanstvenih“. Auto se prvi put pojavio na prvomajskoj paradi u Kvasinyu 1971. godine, a 6. maja tadašnji šef sektora za testiranje predao je automobil Cinkl (kao rođendanski poklon) kako bi automobil odobrili svi specijalistički timovi. Usledilo je razdoblje testiranja, modifikacija, pa čak i javnih prezentacija. „Nakon što je automobil vraćen u proizvodnju u Mladá Boleslav, cilj je bio da se od ŠKODA 720 naprave još tri automobila s prednjim OHC motorima od 1.498 do 1.772 ccm, sa ojačanom zadnjom osovinom dizajniranom za dodatno opterećenje i menjačem preuzetim od osmocilindričnog modela Tatra 603. Takođe su odabrani dobavljači osovina i kočnica. Ali, politički pritisak ponovno je doveo do toga da je glavni nadzornik projekta morao da napusti svoju funkciju, pa Super Sport nikad nije otišao dalje od faze jednog prototipa“, priseća se Stanislav Cinkl.

S timom saradnika pripremao je coupé za pokušaj obaranja domaćeg brzinskog rekorda u klasi malih motora. Za svoj pokušaj odabrali su deo puta u šumi između Týniště nad Orlicí i Třebechovice. „U prvoj vožnji postigli smo brzinu od 219 km/h, što bi bio novi čehoslovački rekord, ali na povratku u Týniště uspeali smo da postignemo samo 212 km/h, tako da je prosek obe vožnje bio ispod rekorda.“

Cinkl je 1973. godine vozio ovaj prototip u prologu relija Šumava u Klatovu. Ovo mu nikako nije bilo prvo iskustvo sa svetom brzih točkova. Relijem je počeo da se bavi 1965. godine kao suvozač, a kasnije je napravio sopstveni automobil nazvan „jumping 1000“ na temelju modela ŠKODA 1000 MB limuzina. Svoju samostalnu i samofinansiranu trkačku karijeru prekinuo je tek 1970. godine, kada porodični proračun više nije mogao da je podržava. Inače, dobio je svoj malo oštećeni „MB“, koji je modifikovao, u zamenu za ručno obnovljeni motocikl Laurin & Klement CCD iz 1904. godine, koji je doniran ŠKODA Muzeju.

U ŠKODA Muzeju, Stanislav Cinkl opisuje svoj odnos sa ŠKODA 110 SUPER SPORT ispred poznatog crnog primerka modela FERAT. Ovo je stvoreno ranih 1980-ih modifikovanjem jedine jedinice izrađene od originalnog kupea svetle boje. Zanimljivo izgled glavnog rekvizita u horor filmu Jurja Herza, Ferat Vampir (izdat 1. maja 1982.), osmislio je Oskarom nagrađeni filmski dizajner i vozač trka Theodor Pištěk. Kad su snimljene neke od scena s automobilom, Stanislav Cinkl čučnuo je ispod instrument table dok je kamera bila fokusirana na glumicu Janu Břežkovu koji je sedeo za volanom. Na ostalim snimcima sam je vozio auto. Prema scenariju, trkački automobil pokretala je sveža ljudska krv umesto benzina, a jedna scena koja je pala od cenzora sadržala je izrazito naturalističke snimke iznutrica goveda koje je pod haubom kupea složio svetski poznati animator i reditelj Jan Švankmajer.

ŠKODA 742 P „Swivel“

Krajem 1978. godine razvojni centar Česana dobio je hitan zadatak. Nakon što su propali planovi za zajedničku proizvodnju automobila sa Istočnom Nemačkom, ukazala se potreba da se smisli inovacija za ŠKODA 105 i 120, čija je prodaja stagnirala. Uz minimalna sredstva, četiri referentna prototipa morala su biti izrađena s najviše postojećih komponenti – sve u razmaku od tri meseca početkom 1979. godine. Na kraju se pojavio beli automobil s pogonom na prednje točkove i službenom oznakom ŠKODA 742 P. Dobio je nadimak „Okretni“ (Swivel), jer je pogonska jedinica,

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

SAOPŠTENJE ZA MEDIJE

Strana 3 od 3

uključujući kvačilo, menjač i razdelnik, „zaokrenuta“ za 180° napred. Četvorocilindrični motor je tako umesto iza zadnje osovine završio ispred prednje.

Prostor koji je oslobođen pozadi, iskorišćen je lako dostupnim prostorom za 400 litara tereta. Ovo je bio san za naciju vlasnika vikendica i vrlo dobra alternativa modelu Wartburg, istočnonemačkom automobilu koji je u to vreme bio popularan, ali jako zastareo. Bio je to jedan od koncepta koje je kasnih 70-ih na brzinu pripremila radionica prototipova Stanislava Cinkla i bivšeg trkača Miroslava Fouseka. Fousekova kreativnost i talenat za improvizaciju doneli su mu nadimak „Nobel“ u fabrici ŠKODA.

Stanislav Cinkl priseća se kako su prototipovi dovezeni u Prag na predstavljanje vladi. Lično ih je isprobao tadašnji premijer Lubomír Štrougal i ocenio model ŠKODA 742 P najboljim iz serije. Naravno, veliku je ulogu odigrala rasprostranjenost ovog koncepta na zapadu i činjenica da ga je favorizovao i Sovjetski Savez. Osim modela Lada Samara, u Sovjetskom Savezu se razvijao i mali ZAZ Zaporožec, a prototip je odvezen u Prag. Kamionom je dovezen na sastanak gde je upoređen sa ŠKODA prototipovima. Cinkl se smeši pri sećanju na Štrougala koji briše znoj s obrva: očito ga je uznemirila ideja da ćemo po licenci Sovjetskog Saveza morati da proizvodimo motor gotovo u potpunosti izrađen od skupe legure Elektron, a nije bio impresioniran izradom na ZAZ-u. Navodno je ušao u žutu Škoda Klasik, vratio se nakon pola sata, otišao na još nekoliko probnih vožnji i na kraju pokazao na belu ŠKODA 742 P. Koncept „Swivel“ je pobedio, ali koncept je našao primenu u potpuno novom automobilu FAVORIT. ŠKODA 742 P baziran na zastareloj seriji Š 742 služio je svojoj svrsi, ali nikada nije ušao u proizvodnju. Kasnije se našao u ŠKODA muzeju u Mlada Boleslav, gde je i danas izložen u ispravnom stanju u depou otvorenom za javnost.

Stanislav Cinkl

Rođen 1944. godine, pridružio se AZNP-u (ime koje je ŠKODA dobila u ranom komunističkom periodu) u Mlada Boleslav 1. septembra 1958. godine. Počeo je u zgradi pod nadimkom Bronzák koja je izgrađena za proizvodnju dizel motora pre Prvog svetskog rata. Početkom 1950-ih u zgradi je bila smeštena proizvodnja kalupa za presovanje prvih potpuno metalnih karoserija ŠKODA automobila. Danas ovaj prostor koristi ŠKODA Muzej. Stanislav Cinkl trenutno je vrlo aktivan stariji građanin: blisko sarađuje sa ŠKODA muzejom i učestvovao je u nizu stručnih publikacija o istoriji brenda.

Više informacija:

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

OD DETALJA DO PRIČE
www.skoda-storyboard.com/sr/