

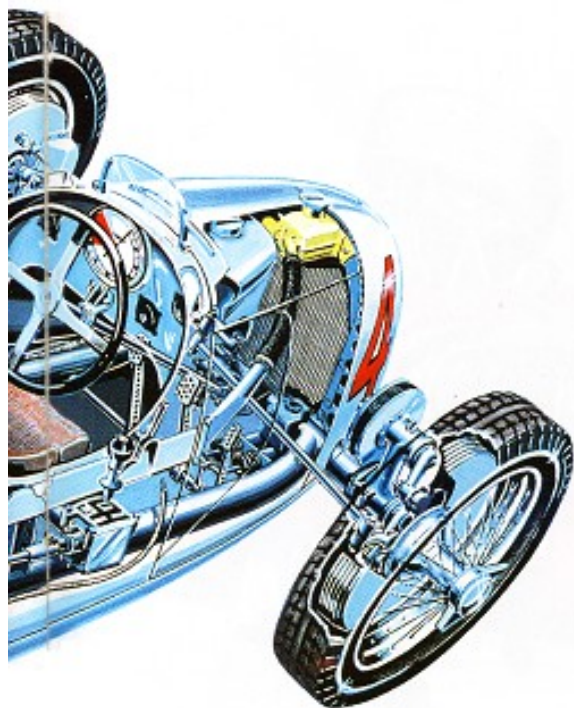
text: Jindřich Dušek
 foto: St. Marušík a archiv

VÁCLAV KRÁL

IN MEMORIAM

Časopis, který držíte v rukou, jsme si s designérem Václavem Králem „vysnili“ již dávno. Vloni jsme začali podnikat první kroky směřující k jeho realizaci. Netušili jsme, že to bude naše poslední spolupráce. Ve středu 26. října Václav Král náhle odešel z tohoto světa. A tak, místo toho, abyste si teď četli jeho zasvěcené

komentáře k nejnovějším designerským trendům, názory na Škodu Roomster či nové Bugatti Veyron, přijměte článek jako vzpomínku na člověka, který zanechal výrazný otisk nejen v automobilovém, ale i v průmyslovém designu. Na osobnost, která potěšila svou ilustrační tvorbou několik generací.



Popravě jsem se s ním setkal v Roztokách v květnu roku 1982. Byl menší, ale ramenaťatý; malý velký muž, říkal si jsem si pak v duchu - už tehdy byl legendou. O dva roky později jsem se oženil s jeho dcerou. Měl jsem to štěstí být v následujících více než dvaceti letech jeho tvorbě opravdu nabližku. Nezažil jsem sice jeho „závodnické“ období, ale mohl

Hodnotu designéra nemůžeme posuzovat jen podle toho, jak úspěšně navrhuje předměty nebo automobily, které se potom velkosériově vyrábějí. Designér musí přinášet vize. Jeho kvality se mohou projevit i u projektu, který je realizován v jediném exempláři, který v jistém čase a prostředí ovlivní třeba miliony lidí anebo také jen jednoho ze sta. I to má svůj smysl.

jsem zblízka sledovat jeho vrcholnou designérskou epochu. Rád jsem ho pozoroval při skicování, kdy na papíře vznikala jistými a rychlými tahy kresba, která už v zárodku ukázala podstatu návrhu. Skica byla jeho základním prostředkem k vyjádření. Uměl nakreslit vše, automobil z jakéhokoli úhlu, z boku, zepředu, zeshora

i „zevnitř“. To byla jeho specialita. Auto kreslil současně zvenku i zevnitř. Nakreslil osy, kola, jezdecké, nápravy, motor, vše podstatné a současně! V kresbě tužkou již byla zakódována koncepce vozu. Líbilo se mi, že návrh dělal v reálném měřítku, často si dělal poznámky přímo do návrhu - rozvor v milimetrech, délku vozu, průměr kol.

Při navrhování měl rád pevné mantinely a limity. Nesnášel bezbřehá zadání. Fascinovaly mě jeho široké znalosti všeho, co se týkalo automobilu. Jeho erudice a zkušenost byla obrovská, navíc uměl dát vše třeba i do historického kontextu. Vlastnil velkou knihovnu s unikátními publikacemi, zajímal ho nejen

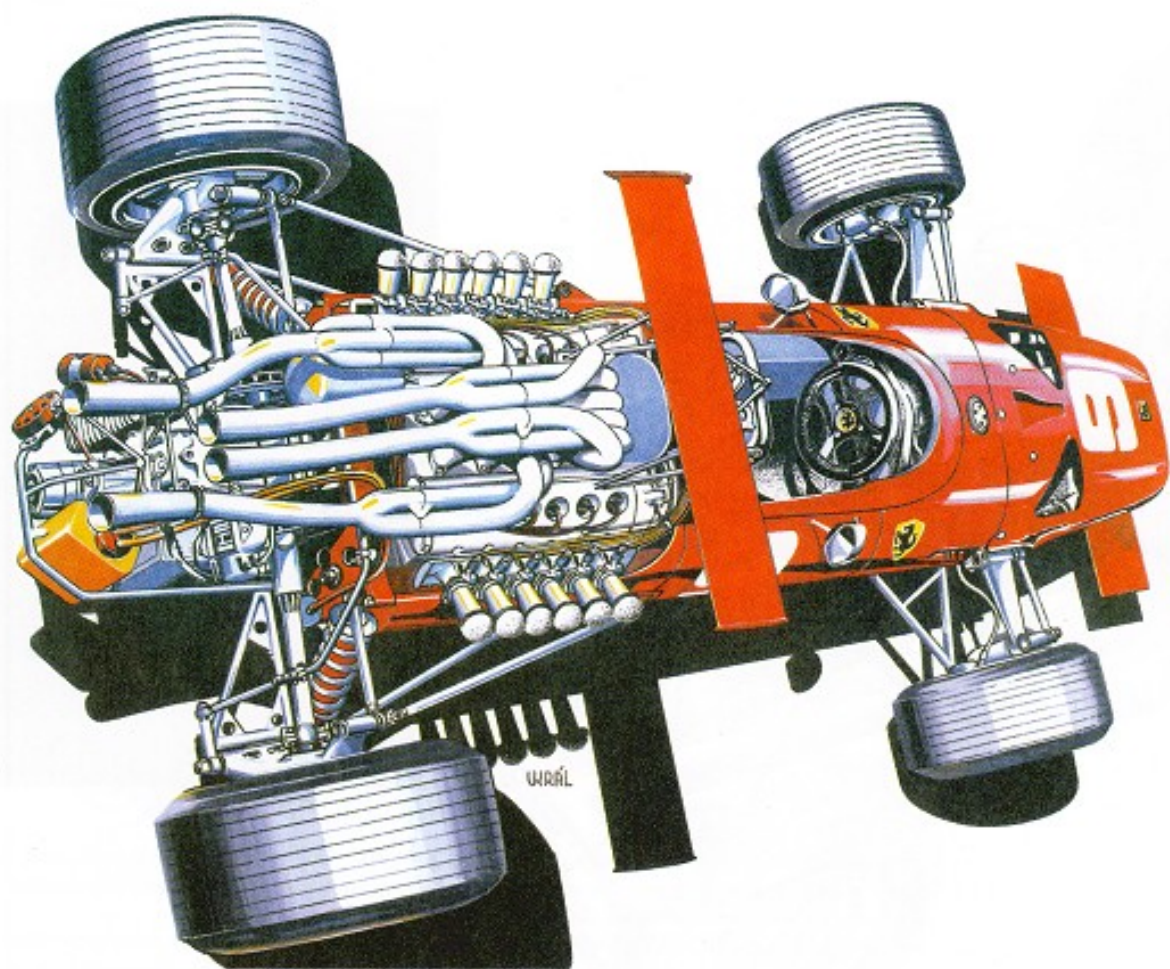
design a konstrukce vozů, ale všechny souvislosti. Líboval si například v zajímavých konstrukčních detailech historických vozů nebo soudobých závodních speciálů.

Někdy v polovině osmdesátých let ho začala zajímat spotřeba automobilů. Byl to pro něj další důležitý mantinel, který omezuje a současně zpřesňuje zadání. Zajímalo ho, jak dosáhnout co nejnižší spotřeby, kolik kilometrů se dá ujet na jeden litr benzínu. Řešení nacházel podobně jako u závodních speciálů v nízké hmotnosti, chytrém konstrukčním řešení, vhodných materiálech a také v aerodynamice.

Miloval vozy Bugatti. Obdivoval, stejně jako Ettore Bugatti, koně a rád je skicoval. Stejně jako on rád krácel „proti proudu“. Líbilo se mu spojení umění a techniky. Měl vztah k předválečné epoše, kdy vozy Bugatti „tančily“ na závodních drahách spolu s automobily Mercedes nebo Auto Union. Eleganci bugatky, její doutníkový tvar s koly mimo karosérii, předchůdce vozu formule jedna, považoval za nepřekonatelný ideál.

Nebyl obchodníkem - ani jako závodník, ani jako designér. Přestože byl neuvěřitelně pracovitý a kreslil „od rána do večera“, na designu ani kresbách nikdy nezbohatl. Mnoho svých ilustrací a obrazů věnoval pro potěšení obdarovaných. V posledních letech se jakoby záměrně ještě více oprostil od potřeby „pracovat za peníze“ a bral svou tvorbu jako poslání. Bylo vidět, jak jej pozitivně nabíjí práce se studenty jeho ateliéru.

Nebyl malicherný ani okázalý a stejně jako při navrhování, tak i v životě věděl, co je podstatné. Nikdy neměl televizi a dlouho ani telefon. Nechtěl být omezován ani ztráčet čas. Měl v sobě motor, který jej hnal stále dopředu. Vytvořil stovky ilustrací a návrhů, z nichž malý segment nejvýznamnějších projektů najdete na následujících stranách. ■



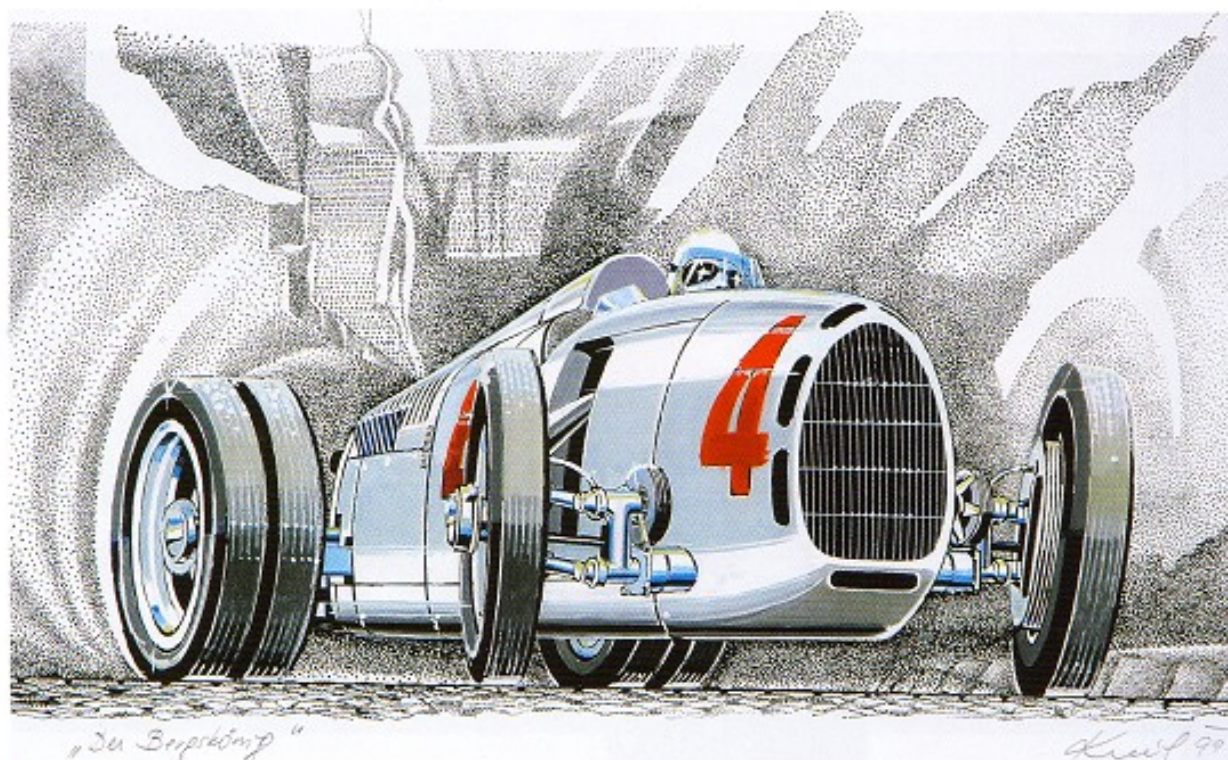
▶ Vozy velkých cen

V sedmdesátých a osmdesátých letech vznikla pro časopis Automobil série obrazů vozů velkých cen. Jednak to byly studie tehdejších monopostů F1, jednak vozů historických velkých cen a automobilů, které Václav Král pokládal za milníky v technickém vývoji.

▶ Závodní vůz Liebig

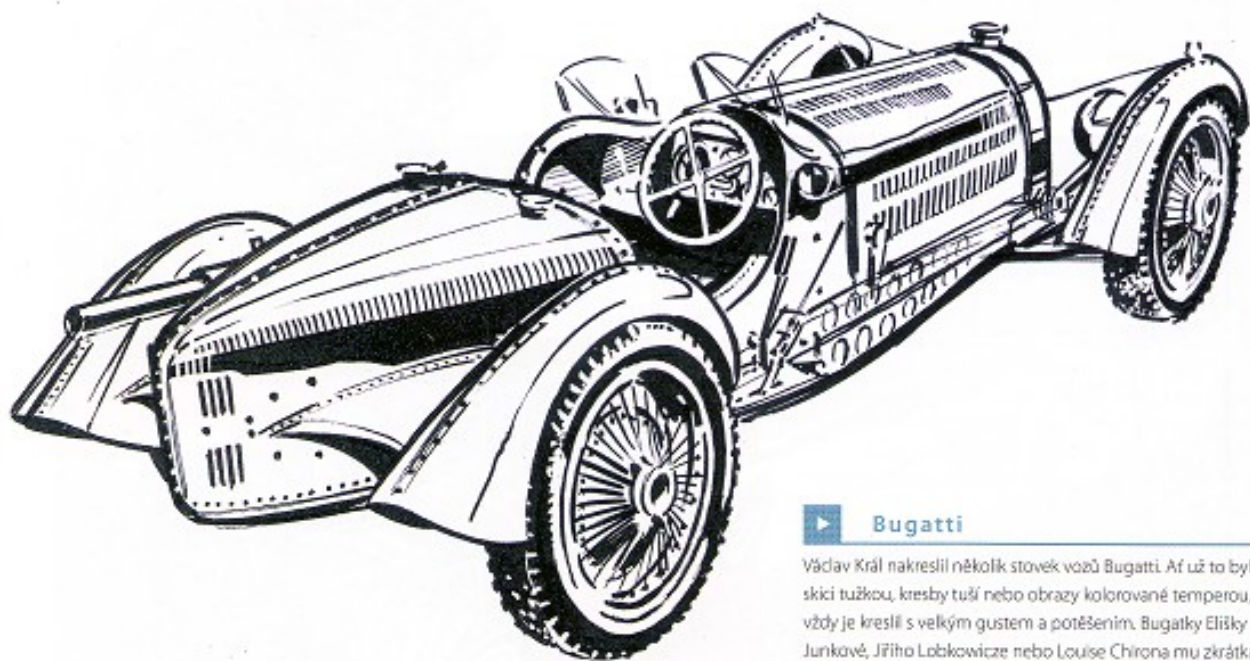
Precizní kresba tuší kolorovaná temperou, oblišená technika z konce sedmdesátých let. Obraz prvního závodního automobilu v českých zemích - vůz Tatra (tehdy Nesselsdorfer Wagenfabrik) barona Liebiga dlouho visel vedle pracovního stolu Václava Krále.





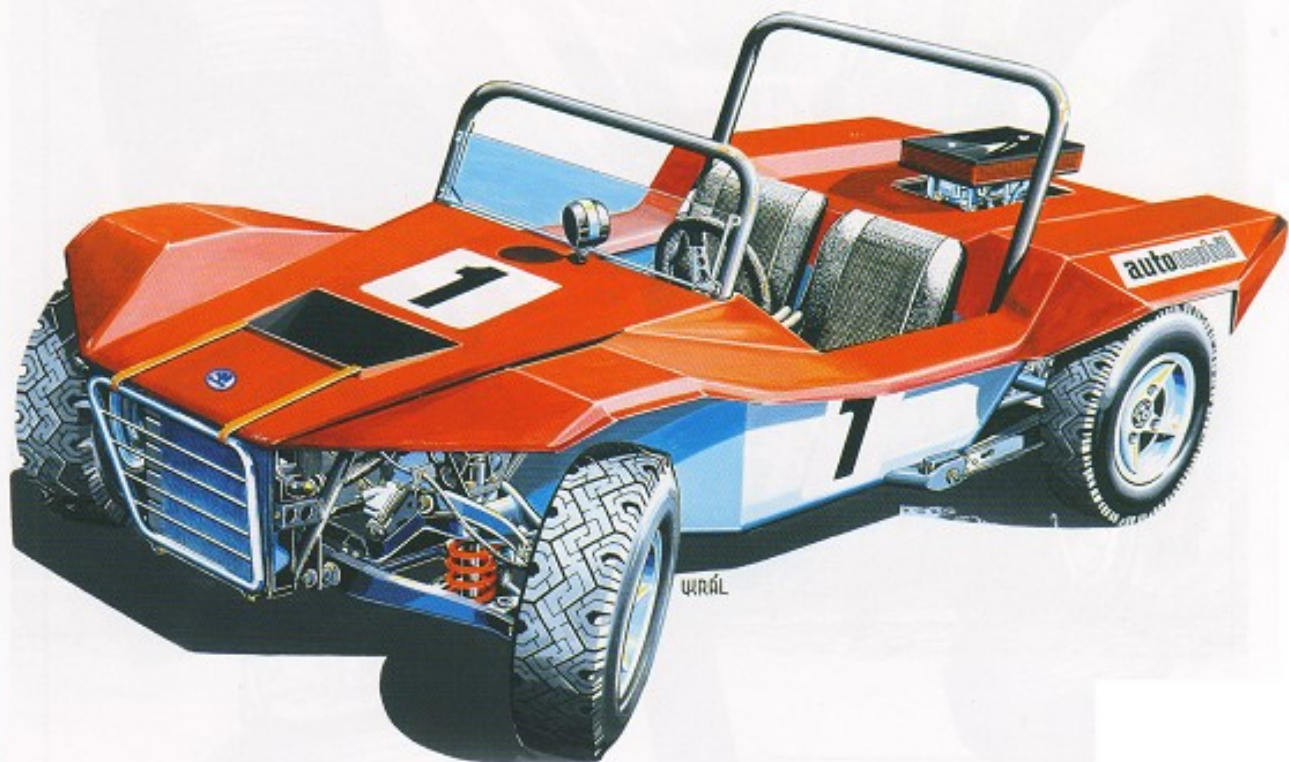
▶ Auto Union

Závodní vůz Auto Union typ C z roku 1936, který vznikl pod vedením Dr. Ferdinanda Porsche. Vůz s motorem o objemu 6 l a výkonu 520 k s vynikajícími jízdními vlastnostmi dosahoval maximální rychlosti 240 km/h. Václav Král namaloval tento obraz jako poctu geniální konstrukci Ferdinanda Porsche a jezdci Berndu Rosermeyerovi, který s tímto vozem v sezóně 1936-37 šestkrát zvítězil v závodech Grand Prix.



▶ Bugatti

Václav Král nakreslil několik stovek vozů Bugatti. Ať už to byly skici tužkou, kresby tuší nebo obrazy kolorované temperou, vždy je kreslil s velkým gustem a potěšením. Bugatky Elišky Junkové, Jiřího Lobkowicze nebo Louise Chirona mu zkrátka plnšely radost.



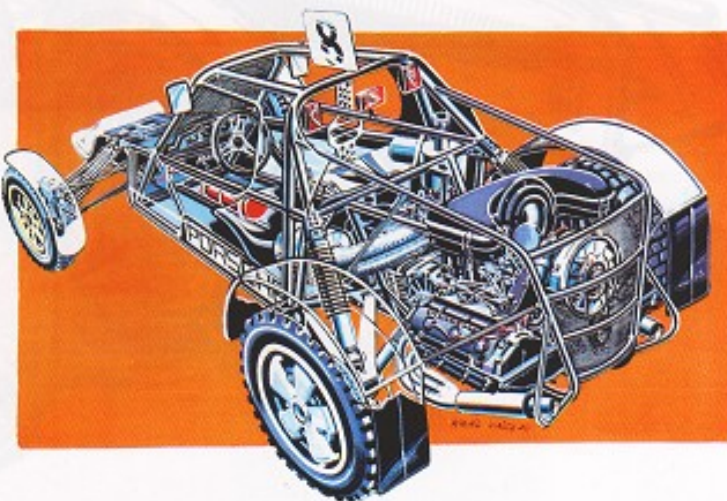
▶ Baghira Buggy ▶ 1970 a 1973

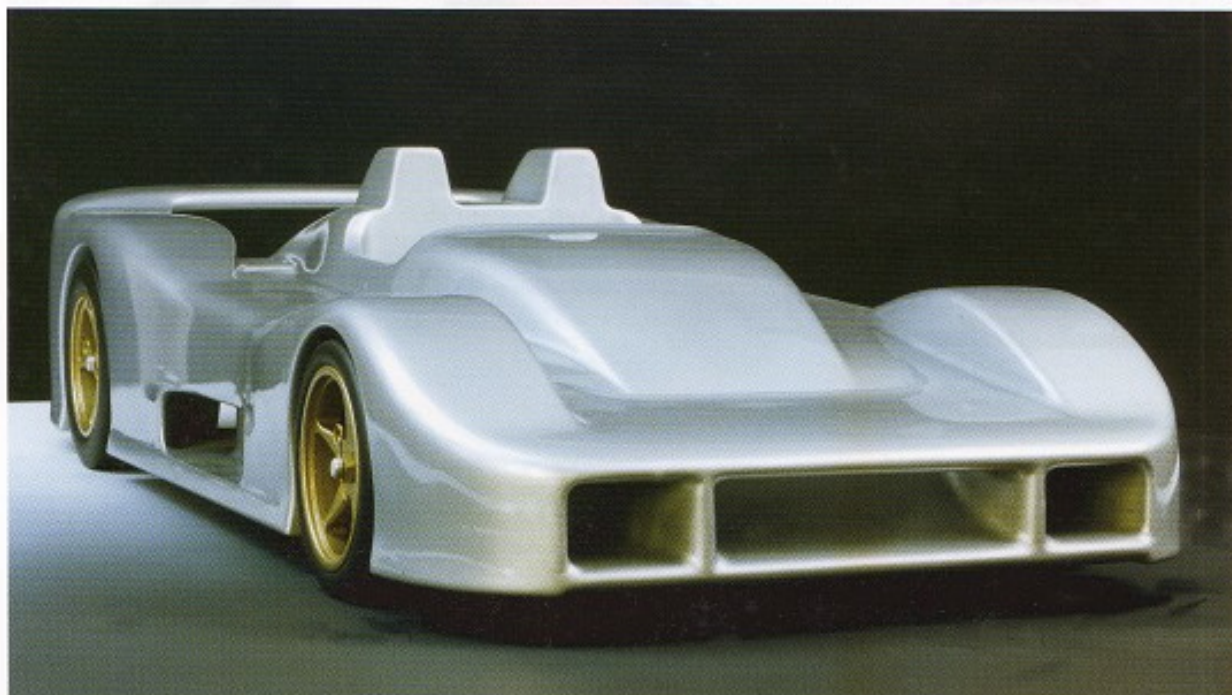
Václav Král v roce 1970 navrhl první českou buggy, kterou postavil Metalex a prezentoval na výstavě Člověk a automobil. I Giugiaro, který se výstavy zúčastnil na ni tehdy mohl oči nechat. Pro sebe zkonstruoval a postavil buggy Baghira motorem Škoda, který brzy nahradil osmiválcem Tatra. Odborníci ji považovali za formuli jedna do terénu.



▶ Autokrosově vozy ▶ 1986

I když už s buggy Václav Král v osmdesátých letech nazávodil, stále si udržoval kontakt s evropskou autokrosovou elitou. Pro časopisy Svět motorů a Motoristickou současnost připravil sérii detailních průřezových kreseb tehdejších nejlepších speciálů. Jednou z nich byla i buggy mistra Evropy z roku 1986 Karla Havla.



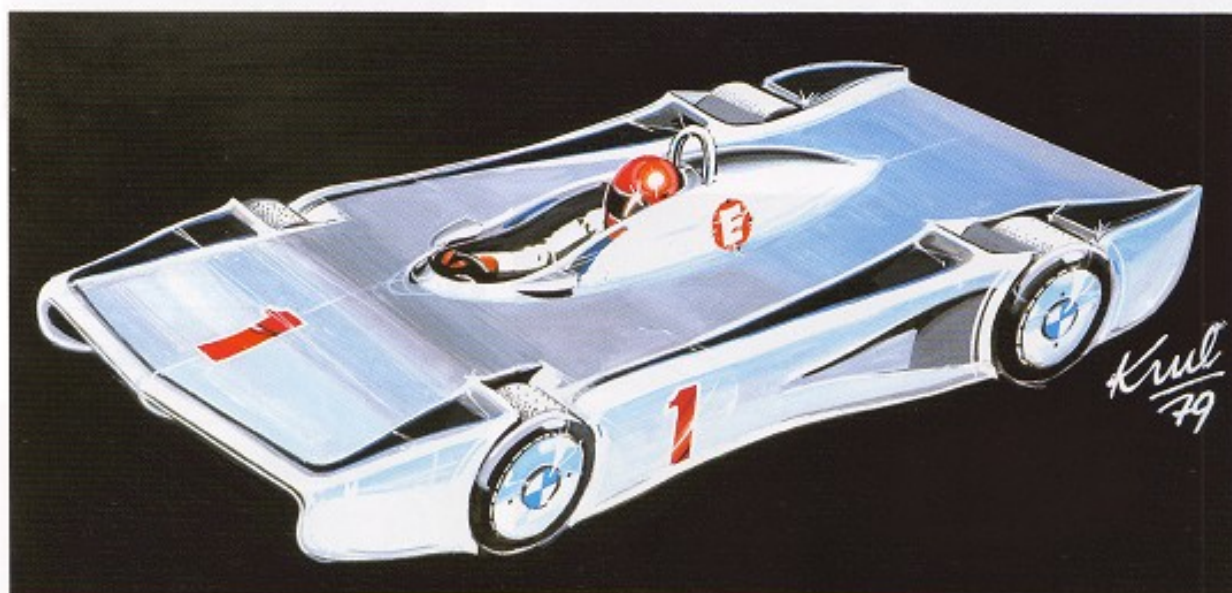


▶ **Porsche Le Mans** ▶ 1998

Maketa závodního speciálu pro závod v Le Mans z roku 1998. Studie byla připravována pro tým Porsche Bohemia na podvozku Porsche kategorie C s motory 962/956 (pro IMSA/MS prototypů).

▶ **KIN projekt** ▶ 1978 až 1979

Monopost formule 1 s karosérií navrženou jako obrácený profil leteckého křídla využívající ejektorový účinek výfukových plynů ke zvýšení aerodynamické přítláčné síly.





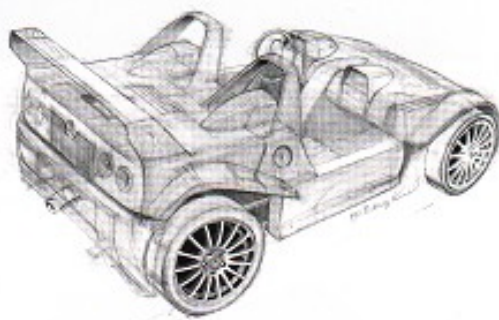
▶ Gama ▶ 1986 až 1991

V letech 1986 až 1991 vznikla na základě zadání výrobce hraček Gama série návrhů aut pro děti. Během pěti let Gama vyrobila téměř půl milionu hraček s tehdy revolučním pohonem „pull-back“.



▶ JAWA Junior ▶ 2004 až 2005

Sportovní vůz pro značku JAWA je posledním návrhem automobilu od Václava Krále. První skici vznikly v roce 2004, o rok později byla dokončena maketa v měřítku 1:1.



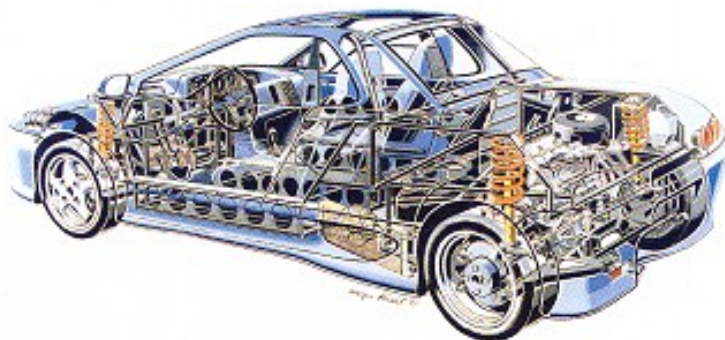
▶ Mysterro ▶ 1992 až 1993

Projekt supersportovního automobilu Mysterro získal v roce 1993 Národní cenu za design. Pro česko-amerického zadavatele byl vyroben jediný funkční prototyp.



▶ REBEL ▶ 1993 až 1994

Sportovní kupé navržené pro výrobce Diass Klatovy. Vůz měl svařovaný trubkový rám a karosérii z kompozitů. Výkonově upravený motor koncernu Volkswagen byl uložen vzadu. Bylo zhotoveno několik prototypů, ale sériová výroba nebyla zahájena.



▶ Tramvaj ▶ 1995

Práce na designu nových tramvajových souprav v polovině devadesátých let Václava Krále zaujala. Připravil několik návrhů pražské kolejové dopravy. Také se podílel jako designér na projektu kabinkové dopravy v národním parku v Izraeli.



▶ Replika Porsche ▶ 2002

Pro nové muzeum designu v Mnichově vytvořil Václav Král kopii původní technologické makety Porsche 356, na které Ferdinand Porsche „vyklepal“ z plechu prvních 25 karoséří. Replika je z jasanového dřeva upraveného včelím voskem. Dnes zdobí vstupní galerii muzea - visí na stěně jako obraz.



▶ Výťah ▶ 2002 až 2004

Panoramatický výhledový výťah pro malou dvoranu Veletřnického paláce z roku 2004 je vytvořil Václav Král spolu s architektem Ladislavem Dufkem.



▶ Zliner ▶ 1991 až 1992

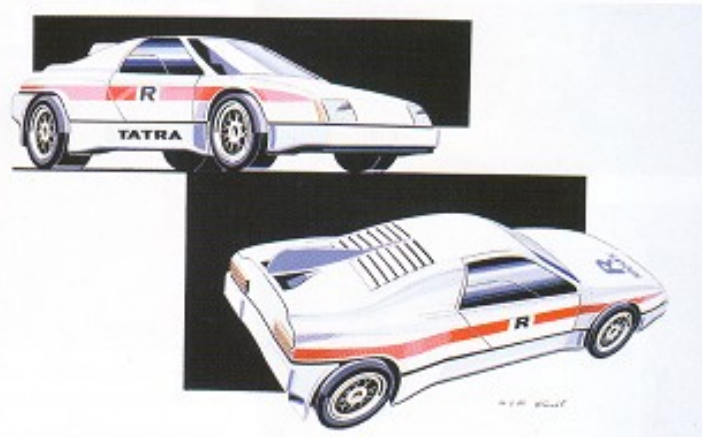
Pro společnost Zliner navrhl Václav Král v roce 1992 midibus s optimálně zvoleným aerodynamickým bočním profilem. Během let 1992-97 bylo na podvozku Man vyrobeno několik těchto autobusů.





Tatra MTX V8 ▶ 1989 až 1992

Krásné červené kupé, které Václav Král pojmenoval „supertatra“ bylo výsledkem několikaletého vývoje. Ideovým zárodkem vozu byl projekt záchranného vozu Narex Rescue pro F1 z roku 1986. Projektu se ujala společnost Metalex, která jej dovedla do stádia funkčního prototypu vybaveného osmiválcem Tatra. Celkem bylo vyrobeno a prodáno 5 vozů. Václav Král získal za tento návrh cenu Design centra České republiky a Petr Bold s ním v roce 1997 vytvořil národní rychlostní rekord, když pokořil hranici 260km/h.



Tatra ▶ 1986 až 1989

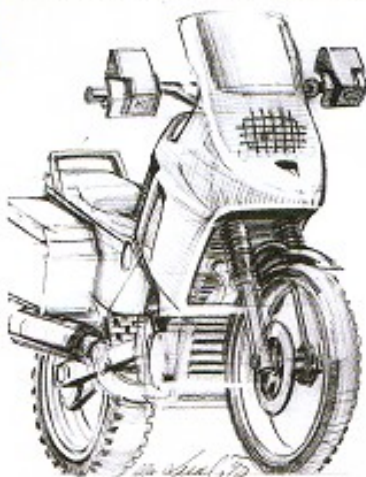
Na konci osmdesátých let si objednal tehdejší národní podnik Tatra Koptivnice u Václava Krále dvě studie na téma automobil Tatra nové generace. Vznikl projekt limuzíny a sportovního vozu včetně maket v měřítku 1:5.





▶ Jawa ▶ 1991 a 2002

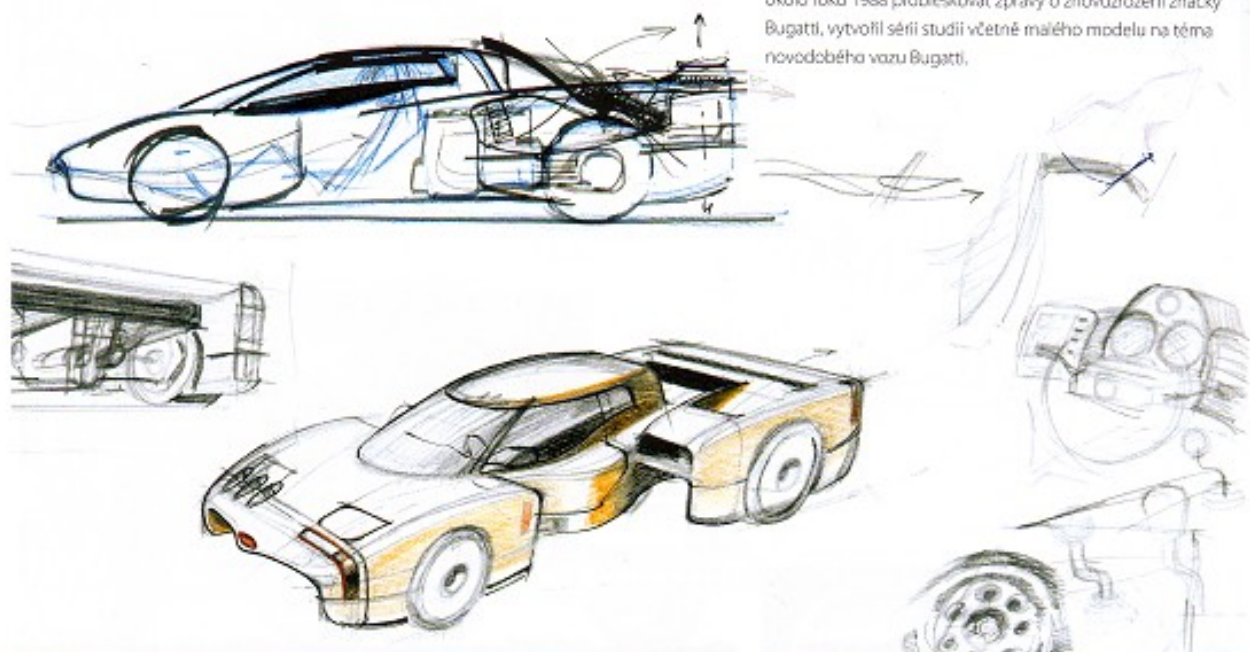
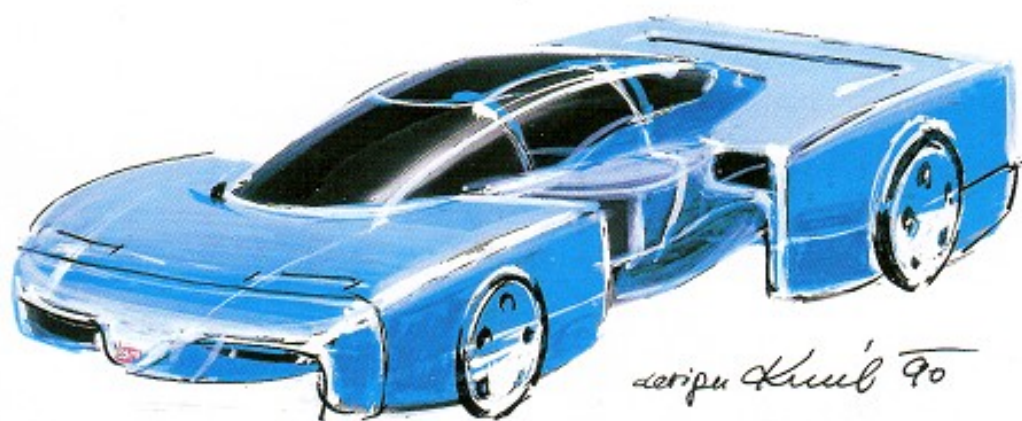
Václav Král byl přítelem legendárního závodníka Františka Štátného a miloval motocykly značky Jawa z jeho závodnické kariéry. V roce 1991 pro Jawu připravil design nového silničního motocyklu a v roce 2002 se pokusil alespoň o „harmonizaci“ tvarů.



▶ Škoda ▶ 1993

Na zakázkách pro automobilku Škoda pracoval Václav Král několik desítek let. Kreslil průřezové obrazy aut i motorů pro tehdejší firemní prezentační materiály. V roce 1993 spolu se synem Jiřím zvítězil v designerské soutěži VW-Škoda na téma rodinný automobil. Na prodlouženém podvozku Škoda Favorit navrhl jednoprostorový vůz Pohoda, jehož tvary předjímaly později představený Volkswagen Sharan.





► „Bugatti“ ► 1986 až 1990

Projekt aerodynamicky průtočného sportovního automobilu s trupem katamaranu lákal Václava Krále několi let. Když začaly okolo roku 1988 probleskovat zprávy o znovuzrození značky Bugatti, vytvořil sérii studií včetně malého modelu na téma novodobého vazu Bugatti.

Bugatti

VÁCLAV KRÁL | C.V.

Václav Král (1936-2005) je nejvýznamnější postavou českého automobilového designu. Jeho návrhy v mnoha ohledech překračovaly svou dobu. Svěmu oboru přinesl spoustu nového, nebál se překračovat hranice. Ostravský rodák vystudoval Vyšší průmyslovou školu automobilní a leteckou v Mladé Boleslavi. Do roku 1960 pracoval v AZNP, později přešel do Výzkumného ústavu energetického, po roce 1963 působil jako designér v tzv. svobodném povolání. Za svůj život připravil více než tisícovku ilustrací pro motoristické i technické časopisy. Vytvořil neopakovatelný styl tvorby tzv. průřezových obrazů. Od mládí se věnoval motoristickému sportu - jezdil motokros, stál u zrodu československého

autokrosu, později závodil i se silničními speciály. V oblasti automobilového designu se začal prosazovat v sedmdesátých letech. Je tvůrcem designu závodních a sportovních vozů nejrůznějších kategorií, projektů hromadné dopravy, hraček, obráběcích strojů, počítačů i předmětů každodenní spotřeby. Více než 10 let vedl výuku designu na ČVUT. Byl předsedou Asociace designérů České republiky. V letošním roce by se dožil sedmdesátí let. Při této příležitosti byla připravena výstava jeho nejvýznamnějších prací, která bude od 4. března do 21. května lákat návštěvníky Středočeského muzea v Roztokách u Prahy a později se přemístí do pražského Danube House a také do kopřivnického muzea Tatra. ■

článek byl vytvořen za podpory společnosti UNICORN