



Foto Archiv Škoda Auto



Škoda Rapid 2200 se čtyřdveřovou karoserií se šesti bočními okny (1946)

ZAPOMENUTÉ ŠESTIVÁLCE

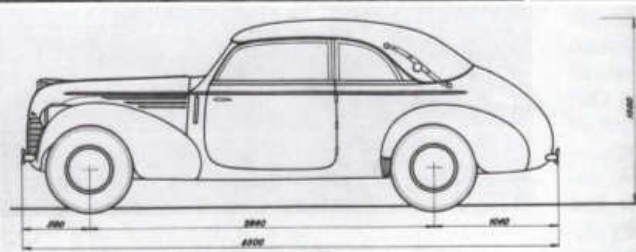


◀ Karoserie kabrioletu v podobě z roku 1941, podepřená dřevěnými špalky

▼ Čtyřdveřová karoserie v provedení z léta 1941 s původním tvarem příďe



V letech 1945 až 1947 vyjely z Mladé Boleslavi dvě desítky vozů Škoda Rapid 2200 se šestiválcovým motorem...



Kresba kabrioletu Rapid 2200 s původní příďí z počátku března 1941

polotovaru a dílů, potřebných k výrobě motorů a podvozků. Měly je dodávat závody v Plzni, byly však vytíženy válečnou produkcí. Montáž prvních podvozků typu 953 se protahovala a předběhla jí stavba karoserií. Už v létě 1941 v Mladé Boleslavi dokončili (a uložili do skladu) čtyřdveřovou limuzínu se šesti bočními okny, během podzimu 1941

JAN TUČEK

Zatímco poválečné automobily Škoda Superb zůstaly v povědomí veřejnosti, o málo menší šestiválcové Rapid 2200 upadly v zapomnění. Jejich pohnutý a nepříliš šťastný osud si však zaslouží připomenutí; projekt vozu střední třídy s řadovým šestiválcem OHV existoval od konce třicátých let a navzdory okupaci jeho realizace pokračovala. V první fázi byly v letech 1939 a 1940 postaveny dva prototypy s označením Rapid 2000 (typ 945). Byly ještě vybaveny čtyřválcem 2091 cm³ o výkonu 55 k (40,5 kW) z typu Favorit. První z nich, černá limuzína se šesti bočními okny, byl

vystaven v březnu 1940 na jarním veletrhu ve Vídni, na společném stánku Škoda a firmy Steyr ze Štýrského Hradce. Druhý prototyp jezdil od srpna 1940 jako služební vůz na ředitelství mladoboleslavské automobilky. Zároveň se zkouškami prototypů probíhal vývoj šestiválcového motoru a příprava výroby třicetikusové ověřovací série Rapid 2200 (typ 953). Tři desítky vozů měly být postaveny v období 1941 – 1942 a poté následovat sériová výroba. Rapid 2200 měl být jedním z pilířů výrobního programu Škoda v mírové době, přesněji po předpokládaném vítězství německé branné moci. Z dokumentů z léta a podzimu 1941 je zřejmé, že realizaci projektu komplikovaly zpožďující se dodávky

dohotovili i karoserii dvoudveřového pětimístného kabrioletu. Zatímco limuzína dostala tradiční černou barvu, kabriolet byl vyveden v zelené. V zimě 1941 – 1942 pokračovala stavba třetí karoserie, pětimístného tudoru. Válečné události vedly v roce 1942 k přerušení výroby osobních automobilů Škoda a podle dostupných pramenů se žádný ze tří rozpracovaných v té době nedočkal dokončení. Až v roce 1945, po skončení války a znárodnění automobilky, se k šestiválcům Rapid 2200 vrátili. Z původně plánované série sešlo, materiál připravený pro třicetikusovou sérii stačil jen ke smontování dvaceti vozů a jednoho podvozku. V prosinci 1945 byl nejprve dohotoven černý čtyřdveřový,



ŠKODA RAPID 2200



▲ Z dvaceti zhotovených vozů Rapid 2200 mělo 17 karoserií tudor

Dvoudveřový kabriolet s nově tvarovanou předí (1946)



Foto Archiv Škoda Auto

jehož karoserie postavená v roce 1941 dostala novou předí tvarově blízkou modernizovaným vozům Škoda 1101 (Tudor). Před Vánoce 1945 byl smontován i dvoudveřový Rapid 2200, opět s karoserií černé barvy z roku 1942, opatřenou novou přední partií. Koncem února 1946 vyjel zmíněný dvoudveřový zelený kabriolet, samozřejmě také s novou předí v poválečném stylu.

Všechny tři první šestiválce sloužily zpočátku na ředitelství národních Škodových závodů v Praze, kabriolet o několik měsíců později převzalo ředitelství Falknovských hnědouhelných dolů ve Falknově nad Ohří (Sokolov). V roce 1948 jej odkoupil soukromý obchodník z Karlových Varů, ale dlouho se z něj zřejmě netěšil. Po kabrioletu následovalo od září do prosince 1946 šest tudorů Rapid 2200, z nichž první se stal služebním vozem ministra průmyslu Bohumila Laušmana a v pořadí třetí vozil předsedu Ústavodárného národního shromáždění Josefa Davida. Den před Vánoce roku 1946 opustil továrnu tmavomodrý Rapid 2200 se čtyřdveřovou karoserií opatřenou šesti bočními okny. Objednala si jej kancelář prezidenta republiky a byl určen pro první dámu, paní Hanu Benešovou.

Od ledna do srpna 1947 bylo vyexpedováno celkem devět nově smontovaných tudorů Rapid 2200, mezi odběrateli figuroval např. podnik zahraničního obchodu Omnipol, Avia Čakovice, zlínská firma Baťa, Škodovy závody v Plzni a Adamov a také majitel strojírny v Hrádku nad Nisou. Desátý a poslední tudor ročníku 1947 byl počátkem září dodán jednomu z vysokých úředníků ministerstva průmyslu. V továrních záznamech je vykázán



Čtyřdveřový Rapid 2200 ročníku 1946 na snímku z počátku šedesátých let

jako ojetý; jediný měl světle šedou barvu (všechny ostatní s výjimkou kabrioletu byly černé nebo tmavomodré) a jeho karoserie nesla stejné číslo jako ta, s níž byl už v září 1946 expedován automobil pro ministra průmyslu Laušmana. Nejasnosti panují i okolo jednadvacátého smontovaného podvozku 953, v továrních záznamech chybí datum dohotovení i údaje o karoserii. Podvozek byl až koncem března 1949 odeslán do Liberce, do slévárny pracující pro automobilku.

Rapid 2200 měl klasickou koncepci s pohonem zadních kol a tradiční páteřový rám, tvořený rourou kruhového průřezu, vpředu rozvidlený pro uložení poháněcího ústrojí. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na příčných trojúhelníkových ramenech, zadní na výkyvných polonápravách, odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné

listové pero. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, řízení bylo šroubem a maticí, pneumatiky 6,00 – 16 a elektroinstalace pracovala s napětím 6V. Vpředu uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec OHV dával z objemu 2198 cm³ největší výkon 67 k (49 kW)/4200 min⁻¹, jako trvalý automobilka uváděla 63 k (46 kW)/3500 min⁻¹. Na motor navazovala čtyřstupňová převodovka se synchronizací druhého až čtvrtého stupně. Palivová nádrž 60 l byla v zádi. Při rozvoru náprav 2880 mm a rozchodu kol 1330/1400 mm byl vůz dlouhý 4500 mm, široký 1660 mm a vysoký 1580 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1400 kilogramů. Dokázal vyvinout největší rychlost 120 km/h, jako trvalou na dálnici výrobce doporučoval 90 km/h. Spotřeba benzínu se pohybovala v rozmezí 12 až 16 litrů na 100 kilometrů. ■