

Rapid ročníku 1938 se vyráběl s motory SV i OHV

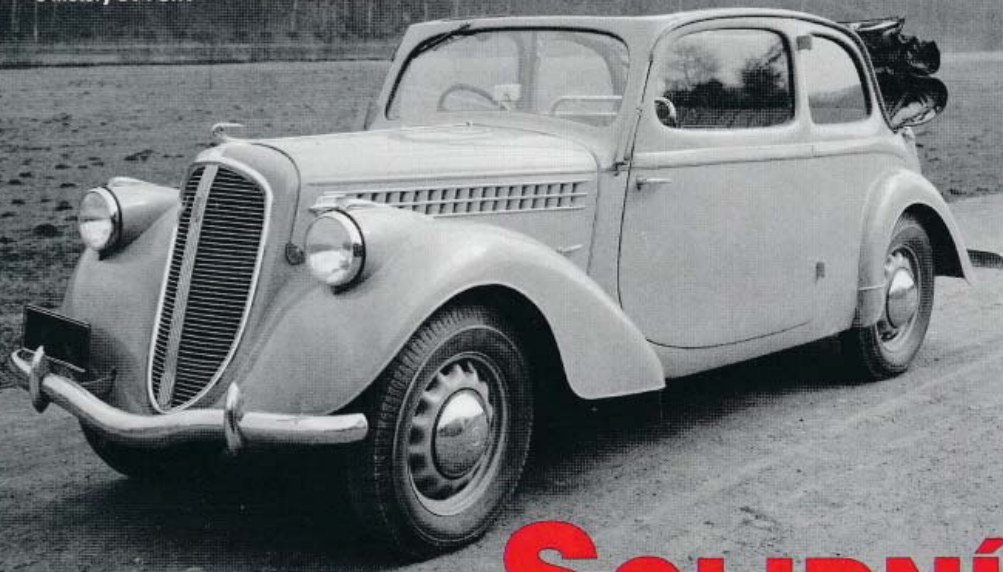


Foto Archiv Škoda Auto



*Nadace Elišky Junkové*

Koncem 30. let tvořila Škoda Rapid solidní střed nabídky značky a patřila k nejlepším evropským vozům střední třídy...

## SOLIDNÍ STŘED

Dvoudveřový Rapid v provedení 1938



Sedan Rapid se šesti bočními okny (1938)



### JAN TUČEK

V létě 1938 bylo ve dvou sériích vyrobeno prvních šest stovek automobilů Škoda Rapid OHV, které převzaly podvozek a karoserii předcházejícího typu, místo motoru SV však dostaly modernější čtyřválec s rozvodem OHV, který z objemu 1558 cm<sup>3</sup> dával o poznání vyšší výkon 42 k (31 kW). Převodovka byla nadále třístupňová, umístěná těsně za motorem a ovládaná řadicí pákou na středním tunelu. V nabídce karoserií figurovaly tudor a sedan s pevnou střechou, ale také dvoudveřový a čtyřdveřový polokabriolet s otvírací plátěnou střechou, nejdražší byl luxusní dvoudveřový kabriolet. V každé z těchto sérií byl zhotoven i jeden dodávkový vůz s novým motorem OHV. Rapid OHV si samozřejmě zachoval koncepci s páteřovým rámem tvořeným ocelovou troubou kruhového průřezu a nezávislým zavěšením všech čtyř kol, odpružených vpředu spodním a vzadu horním příčným listovým perem. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, řízení se šroubem a maticí se ve výjezdu ze zatáčky samočinně vracelo

Polokabriolet Rapid OHV z podzimu 1938



Sedan Rapid se čtyřmi bočními okny (1938)



do základní polohy, paprsková kola byla opatřena pneumatikami 5,75 – 16. Vůz s rozvorem 2650 mm a celkovou délkou 4250 mm vykazoval podle provedení hmotnost 1000 až 1050 kilogramů, dosahoval největší rychlosti 110 km/h a průměrně spotřeboval deset litrů benzínu na stovku kilometrů. Palivová nádrž o objemu 40 litrů byla vpředu pod kapotou, u dělicí stěny motorového prostoru.

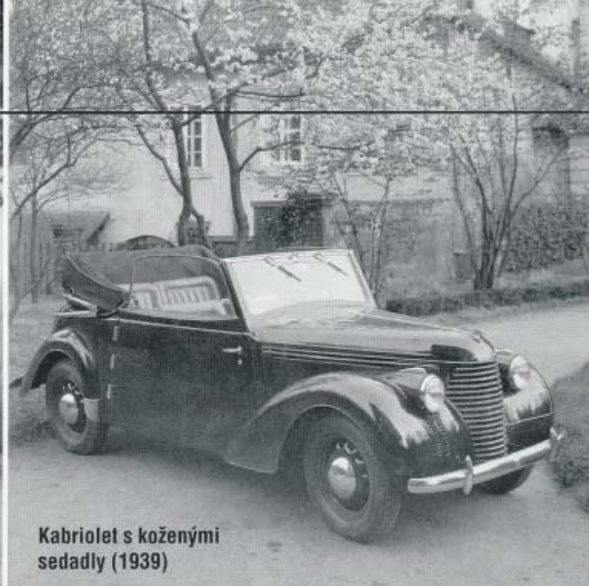
V sezoně 1939 dostal Rapid, stejně jako ostatní mladoboleslavské osobní vozy, nově tvarovanou před se zaoblenou maskou chladiče. Ta se spolu s jednoduchou kapotou motorového prostoru odklápěla nahoru a vzad, čímž si vysloužila přezdívku *tlama aligátora*. Paletu karosářských verzí rozšířil čtyřdveřový kabriolet, dále pokračovala i výroba dvoudveřových a čtyřdveřových polo-



## ŠKODA RAPID



Na jaře 1939 dostaly vozy nově tvarovanou před



Kabriolet s koženými sedadly (1939)



První exemplář aerodynamického Rapidu z podzimu 1938



Aerodynamický Rapid na vyjízdce v Českém ráji (1938)

Foto Archiv Škoda Auto

kabrioletů, přičemž špičku nabídky tvořil luxusní dvoudveřový kabriolet. Za příplatek výrobce nabízel místo standardní třístupňové převodovky také čtyřstupňovou. Rapid s karoserií tudor se v roce 1939 prodával za 34 600 korun, sedan za 38 000 a dvoudveřový kabriolet s koženým čalouněním za 41 000 korun. Do války vynuceného přerušení výroby v roce 1942 vzniklo kolem 2400 vozů Rapid OHV, včetně dvou desítek dodávkových automobilů, z nichž většina byla zhotovena v roce 1941.

Zvláštní zmínku si zaslouží Rapid OHV s dvoudveřovou aerodynamickou karoserií, kterou výrobce označoval přívláskem *dálnicová*. První exemplář vyjel na silnici na podzim roku 1938, několik dalších jednotlivých kusů následovalo v letech 1939 a 1940. Poznámka na typovém listu z doby okupace, přesněji z května 1940, uváděla, že tyto automobily *nebyly dodávány soukromým zákazníkům*. Aerodynamický Rapid OHV se zaoblenou

Škoda Rapid "1500"

ASAP - ZÁVOD M. L. BOLESLAV



Prospekt řady Rapid (1939)

přídí, lehce šipovitým dvoudílným čelním sklem, splývavou záďí opatřenou dvojicí malých okének a zakrytými zadními koly byl asi o 100 mm delší a o 65 mm nižší než sériový vůz. Volant, sedadla i podlaha byly umístěny níže, čímž se snížilo těžiště vozu. Zvenku přístupný zavazadlový prostor v záďi byl o něco větší než u standardního modelu. Text, jímž automobilka v lednu 1939 pre-

zentovala tento automobil, nepostrádal optimismus: *Již na jaře letošního roku budou se budovat česko-slovenské autostrády, pro něž byl zvolen český úřední výraz dálnice. Náš závod je připraven posloužit našim zákazníkům takovým typem vozidla, se kterým by mohli dosáhnouti vysokých průměrných rychlostí, ušetřiti na palivu i pneumatikách a zmenšiti udržovací náklady. Po pečlivých zkouškách v aerodynamickém tunelu a na silnici vyrábíme a dáme na jaře tohoto roku do prodeje aerodynamickou (dálnicovou) karoserii Tudor, postavenou na chassis Rapidu OHV 1,56 litru. Cena aerodynamického tudoru Rapid byla tehdy stanovena na 41 000 korun. Nakonec však bylo všechno jinak, březnová okupace zbytku republiky a o půl roku později vypuknutí válečného konfliktu radikálně změnilo situaci, takže projekty tuzemské dálnice i dálničního vozu postupně zanikly.* ■