

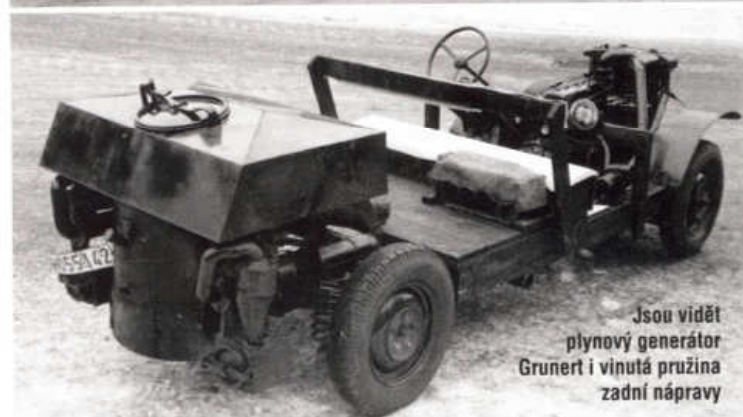


Foto Archiv Škoda Auto



Kabriolet Škoda Rapid na plynový pohon pro Hermanna Göringa (1943)

DVA KUSY



Jsou vidět plynový generátor Grunert i vinutá pružina zadní nápravy



V zimě 1942 – 1943 probíhaly jízdní zkoušky bez karoserie



S nataženou střechou působil kabriolet vcelku úhledným dojmem



Složenou střechu nebylo kam schovat, a tak vyčnívala nad karoserií

JAN TUČEK

Nevíme, kdo a komu navrhl, že v Mladé Boleslavi vznikne automobil pro šéfa Luftwaffe a říšského ministra letectví, maršála Hermanna Göringa (1893 – 1946). Faktem je, že koncem Škodovy závody včetně mladoboleslavské automobilky byl od léta 1939 součástí Říšských závodů Hermann Göring AG a v jeho vedení působil maršálův mladší bratr Albert Göring (1895 – 1966). Z dostupných pramenů je zřejmé jen to, že požadavek na zhotovení automobilu na plynový pohon přišel z Berlína, přesněji z centrály pro generátory při říšském ministerstvu vyzbrojování a munice. Koncem července 1942 začal v Mladé Boleslavi působit nový německý ředitel auto-

Ve válečných letech 1942 – 1944 vznikly dva velké vozy Škoda Rapid na plynový pohon; jeden dostal neblaze proslulý maršál Hermann Göring, druhý jeho bratr Albert...

mobilkou, Ing. Otto Hörauf. V interním dokumentu, jenž mu 1. září 1942 adresoval šéf konstrukční kanceláře Ing. Vladimír Matouš, figuruje konstrukce speciálního podvozku osobního vozu s plynovým generátorem Grunert mezi osmi hlavními úkoly *válečné důležitosti*. Archivní snímky dokazují, že v zimě 1942 – 1943 podvozek jezdil, byl bez karoserie, jen s předními blatníky, plechovým krytem generátoru a jeho příslušenství a provizorní dřevěnou lavicí pro řidiče a spolujezdcu. Podvozek měl zpočátku pneumatiky Bata Superb

6,50 – 16; čtyřdveřový kabriolet byl dohotoven na jaře 1943. Automobil, který dostal interní typové označení 949, se proporcemi blížil tehdy vyvíjenému typu Rapid 2200 (viz AR 6/12); konstrukčně však byl mozaikou různých mechanických skupin. Přední náprava s nezávisle zavěšenými koly odpruženými příčným listovým perem odpovídala Rapidu 2200, jen rozchod měla rozšířený na 1350 mm. Vzadu místo obvyklých výkyvných polonáprav s příčným listovým perem byla tuhá náprava s vinutými pružinami a rozchodem 1400 mm, s níž se alternativně počítalo i pro další typ většího osobního vozu. Podvozek měl rozvor 2860 mm, kola dostala pneumatiky Michelin Superconfort 6,50 – 16 z tuzemské licenční výroby, což prozrazoval nevelký nápis *Made in Bohemia*.



ŠKODA RAPID



Kabriolet měl dobře vybavenou palubní desku a kůží potažená sedadla

Druhý automobil Škoda Rapid na plynový pohon pro Alberta Göringa ▼



Göringův kabriolet Škoda Rapid s kompletní ochranou proti nepohodě



Foto Archiv Škoda Auto

V zádi vozu se skrýval generátor Grunert na polokoks z hnědého uhlí

Řadový šestiválec OHV o objemu 3137 cm³, uložený těsně za přední nápravou, pocházel ze Superbu 3000 a byl upraven na plynový pohon s generátorem Grunert na polokoks z hnědého uhlí, jenž vznikl jako vedlejší produkt při výrobě syntetického benzínu. Generátor s příslušenstvím vyplnil celou záď, na zavazadla už v ní prostor nezbýval. Také složená textilní střeška výrazně vyčnívala nad karosérií.

Náhradní kolo bylo umístěno na levém předním blatníku, na opačné straně vozu byla schránka na nářadí. Pod zaobleným odklápacím krytem záďe bylo kruhové víko, jímž se do šachty generátoru sypal polokoks, jehož zrnitost se musela pohybovat od 5 do 20 mm. Celkem se do šachty vešlo 140 kg polokoksu, zásobník vody měl objem 48 l. Víko generátoru přitlačovalo listové pero, které zároveň plnilo funkci bezpečnostního ventilu. Po obou stranách generátoru byly odsávací kanály a odstředivé čističe vyvíjeného plynu, jež měly za úkol odstranit nečistoty, zejména popel. Plyn (oxid uhelnatý) odcházel dopředu dutými profily podélníků do dalšího čističe před přední nápravou, vyplněného drobnými porcelánovými tělísky. Odtud pak stoupal chladicem plynu vzhůru a po posledním stupni dočistění v nádobě naplněné korkovou drtí



přicházel do směšovače, kde se z něj spolu se vzduchem vytvářelo palivo nasávané motorem s výkonem kolem 60 k (44 kW); navazovala na něj čtyřstupňová převodovka. Příprava k jízdě trvala asi půl hodiny, na spodním roštu generátoru se zapalovala dřevitá vlna a vrstva dřevěného uhlí, plyn k pohonu byl k dispozici deset minut po zapálení. Za jízdy řidič pákou umístěnou vpravo vedle řadicí páky musel každých 10 až 15 kilometrů pohnout roštem, aby odstranil tvořící se popel. Po zastávce netrvající déle než čtvrt hodiny bylo možné znovu nastartovat, po delším stání trvalo oživení vozu déle. Po ujetí 1000 kilometrů bylo nutné generátor a na něj navazující zařízení vyčistit. V městském provozu výrobce tuto proceduru doporučoval každý třetí den. Německy psaná příručka dodaná s vozem upozorňovala řidiče na nutnost časté kontroly těsnosti všech

uzávěrů a plynového vedení a nabádala k opatrnosti při manipulaci s víkem generátoru. Plyn se může vznítit a vyšlehnout plamenem vzhůru, varovala příručka a radila při otvírání plnicího otvoru odklonit hlavu. Připomeňme, že od března 1942 platilo v Protektorátu Čechy a Morava vládní nařízení, podle něhož motorová vozidla poháněná generátorovým plynem mohly na veřejných silnicích řídit jen osoby, které měly kromě vůdčího listu také zvláštní povolení k obsluze vozidel tohoto druhu. Povolení vydávaly okresní úřady a policie.

Mohutný kabriolet byl dlouhý 4600 mm, široký 1720 mm a s nataženou střeškou vysoký 1700 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 2000 kg a největší 2400 kg. Dosahoval rychlosti 95 km/h, na 100 km jízdy spotřeboval asi 30 kg polokoksu, 7 litrů vody a 0,4 l oleje. Ředitel automobilky Ing. Hōrauf cestoval ve dnech 22. až 24. června 1943 do Berlína a vůz tam oficiálně předal. Převzali jej ministr vyzbrojování a munice Albert Speer a Göringův zástupce, polní maršál Erhard Milch. Oba pak absolvovali krátkou projíždku berlínskými ulicemi a podle dobové zprávy vyjádřili s vozem plně uspokojení. Tovární řidič musel v Berlíně ještě nějaký čas zůstat, aby asistoval při povinných zkouškách vozu. Pak automobilka dostala svolení ke stavbě druhého vozu, který počátkem roku 1944 převzal Albert Göring. Podle německých pramenů měl být Rapid šéfa Luftwaffe zničen v roce 1944 kdesi na východní frontě, osud druhého je nejasný. ■