



Kabriolet Škoda Rapid 130 ročníku 1986 v úpravě britské firmy LDD

Foto Jan Tuček

ŠKODA (2)



Nadace Elišky Junkové

Pryč se střechou



JAN TUČEK

V osmdesátých letech se v zahraničí začaly znovu objevovat otevřené vozy Škoda. Vznikaly v malých počtech přestavbami kupé Garde a Rapid zejména v Německu, Rakousku a Velké Británii, později i v tuzemském Metalexu.

Nový trend odstartovala v roce 1983 německá firma Auto Meise z Recklinghausenu, jež se pustila do přestavby Garde na kabriolet 2+2 bez ochranného oblouku. Vůz dlouhý 4,18 m měl vyztužené prahy a podlahu karoserie, před byla v původním stylu se svislou maskou ozdobenou dvojicí obdélníkových světlometů. Vzadu uložený čtyřválec 1174 cm³ dával ve standardní úpravě výkon 58 k (43 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Typickým prvkem kabrioletu Meise byla střecha, jež ve složeném stavu

Škoda Rapid přestavěná na kabriolet německou firmou Meise (1984)

výrazně vyčnívala z karoserie, což neprospívalo jak vzhledu vozu, tak výhledu vzad. V roce 1984 nabízela firma Meise kabriolet v tomto provedení za 17 500 DM, přičemž kupé Škoda 120 Garde se tehdy v Německu prodávalo za 9887 DM. Pro srovnání si připomeňme, že nejmenší sériově vyráběný kabriolet Talbot Samba, jen 3,5 m dlouhý vůz s motorem 1,4 l karosovaný firmou Pininfarina, se dal ve stejné době pořídit za 19 990 DM, nejlépejší 3,8 m dlouhý kabriolet VW Golf 1,6 l s karosováním firmou Bertone a čtyřválcem 1,5 l se prodával za 22 145 DM. Všechny citované vozy západní proveniencí měly ovšem o poznání výkonnější motory než škodovka a pohon předních kol. Kabriolety Meise vznikaly po

jednotlivých kusech, stejně jako podobně řešené otevřené vozy, které v Rakousku přestavovala bývalá automobilka Gräf und Stift. Celkový počet kabrioletů Škoda zhotovených těmito dvěma firmami zřejmě nepřekročil dvě desítky exemplářů. Mnohem velkoryseji se v polovině osmdesátých let pustila do přestaveb kupé Škoda na kabriolety anglická firma LDD (*Ludgate Design and Development*) z Tonbridge (Kent), kterou vedl Roger Ludgate. Na bázi kupé Rapid 130 a 135 stavěla dva otevřené modely Standard a Lux, které si zachovaly kompletní dveře včetně rámu oken, samozřejmě bylo i dodatečně vyztužení prahů a podlahy karoserie. Standard měl za dveřmi decentní bezpečnostní oblouk nahore uprostřed spojený podélným členem s rámem čelního skla. Prostor kolem zadních sedadel byl zcela otevřený, textilní střecha se dala složit do prohlubně mezi sedadly





**Český Metalex stavěl
otevřené vozy Rapid
pro německou firmu Hainzinger**



Foto Jan Tuček



**Polokabriolet Škoda Rapid v úpravě LDD
si ponechal zkrácená zadní boční okna**

a motorovým prostorem, takže nevyčnívala a nerušila čistý tvar zadní partie vozu. Model Lux byl vlastně polokabriolet, za dveřmi měl totiž zkrácená boční okénka lichoběžníkového tvaru s pevnými rámy. Také v tomto případě byla složená střecha uložena uvnitř karoserie, za zadními sedadly, takže otevřený vůz působil úhledným dojmem. Lépe než sáhodlouhý popis přibližují toto řešení připojené snímky. Ve spolupráci s britským dovozcem vozů Škoda nabízela firma LDD i plastové doplňky karoserie, a to spoilery, masky s vestavěnými přídatnými světlomety a rozšířené prahy, jež byly v základním provedení černé a v dražší verzi lakované v barvě karoserie. Součástí nabídky s označením Sport byla vedle kosmetických vylepšení i úprava podvozku a vyladění motoru 1289 cm³ na 75 k (55 kW), takže kabriolet vybavený pětistupňovou převodkou dosahoval rychlosti přes 160 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 13 sekund. Za kupé Škoda Rapid 130 zákazník na britských ostrovech zaplatil 3950 liber, přestavba na kabriolet Standard stála 1306 liber, zatímco proměna kupé v polokabriolet Lux vyšla na 1869 liber. Obchody šly dobře, do roku 1990 firma LDD zhotovila a prodala více než tři stovky kabrioletů a polokabrioletů Škoda Rapid. Asi dvě desítky z nich v devadesátých letech vystopovali a odkoupili čeští sběratelé a příznivci značky Škoda, některé vozy následně prošly přestavbou na levostranné řízení, jiné zůstaly v autentickém stavu s volantem vpravo a tomu odpovídajícím uspořádáním stíračů. Jednotlivé exempláře kabrioletů přestavěné z kupé Škoda Rapid vznikly ve druhé polovině osmdesátých let také v Belgii a Nizozemsku, zmínku si zaslouží i půl tuctu otevřených vozů postavených v Kanadě na

**Kabriolet Škoda Rapid
od firmy LDD
a MTX Roadster**



objednávku dealera značky Škoda v Torontu. Tyto kabriolety neměly bezpečnostní oblouk, jehož roli převzal zesílený rám čelního okna, na dveřích byla vpředu trojúhelníková okénka, zatímco hlavní boční okna za nimi se obešla bez rámu. Skládací plátěná střecha se dala uklidit do prohlubně za zadními sedadly a překryt ochranným potahem, takže nevyčnívala z linie karoserie. Napnutá střecha se vyznačovala poměrně velkými okny z pružného plastu a také tím, že prakticky kopírovala siluetu původního kupé se splyňavou zádi. Jeden z kanadských kabrioletů Škoda Rapid se dodnes dochoval ve Vancouveru a není vyloučeno, že někde přežil i některý z jeho pěti sourozenců. V roce 1987 se pokusila oživit zájem zákazníků německá firma Auto Hainzinger, jež zastupovala značku Škoda v bavorském Regensburgu. Ve vlastní režii přestavěla Rapid na úhledný kabriolet bez bezpečnostního oblouku s vyztuženou podlahovou částí a zesíleným rámem čelního okna, opatře-

ný trojúhelníkovými okénky a bezrámovými hlavními skly ve dveřích. Řadu měsíců hledala partnera, který by byl schopen zhotovit alespoň omezený počet těchto libivých automobilů. Nakonec se jím stal pražský podnik Metalex (MTX), který během dvou následujících let dodal do Německa dvanáct kabrioletů, přičemž několik dalších exemplářů údajně postavili v dílnách firmy Hainzinger. Některé v tuzemsku nesehnatelné komponenty dodávala Metalexu německá strana, jež také převzala všechny zhotovené vozy. Každý kus byl vlastně originál, navzájem se lišily výbavou i úpravou řady detailů. Charakteristickým znakem kabrioletů tohoto typu byla specificky tvarovaná zvýšená záď karoserie nad motorovým prostorem a také kratší zaoblená plátěná střecha. Zkušenosti získané při stavbě kabrioletů Rapid MTX zúročil Metalex při realizaci projektu dvoumístného otevřeného vozu MTX Roadster, odvozeného ze sériového automobilu nové generace Škoda Favorit. Ale o tom až příště. ■