



*Nadace Elišky Junkové*

◀ Komárovo kupé na startu 1000 mil československých 1935

▼ Antonín Komár s vozem Škoda Rapid Six na snímku z roku 1935

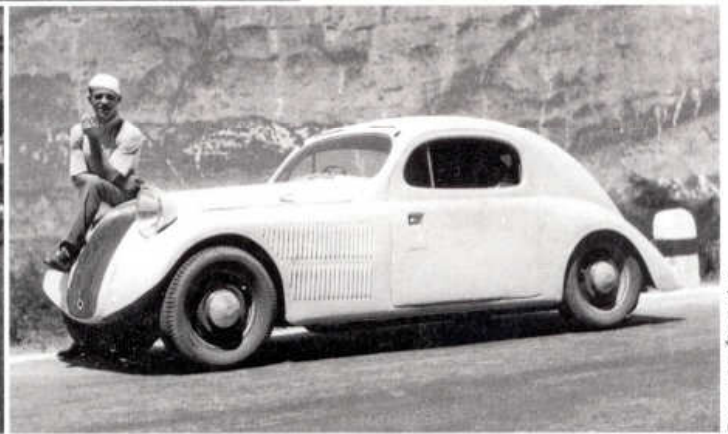


Foto archiv Škoda Auto

V polovině třicátých let vznikla v Mladé Boleslavi tři dnes už téměř zapomenutá aerodynamická kupé Škoda Rapid Six...

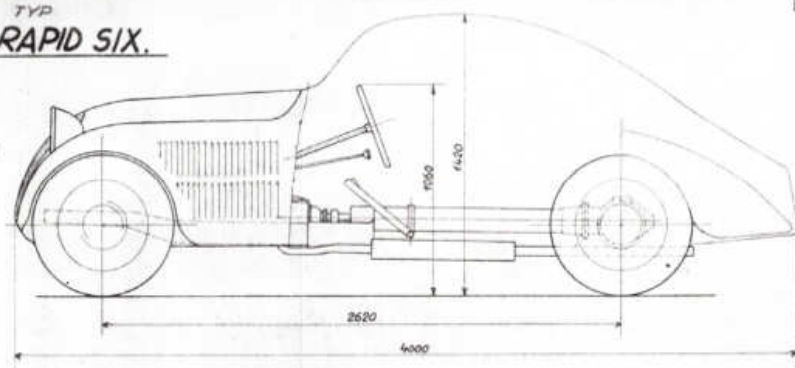
# ZAPOMENUTÉ ŠESTIVÁLCE

JAN TUČEK

V červnu 1934 byly ve vývojové dílně zkušebny smontovány tři sportovní automobily s aerodynamickými karoseriemi. Pod kapotou měly dvoulitrový šestiválec a byly prezentovány coby Škoda Rapid Six. V tovární evidenci figurovaly jako typ 910 a interně se pro ně používalo i označení 637 SS. Jejich základem byl páteřový rám typu Škoda 637 K s rozvorem zkráceným na 2620 milimetrů. Poháněl je za přední nápravou uložený řadový šestiválec SV o objemu 1960 cm<sup>3</sup>, vyladěný na 50 k (37 kW) při 3500 min<sup>-1</sup>, na který navazovala třístupňová převodovka. Vůz opatřený řízením se šroubem a maticí a nezávislým zavěšením všech kol, odpružených vpředu i vzadu příčným listovým perem, dostal kapalinové ovládání brzd. Karoserie pontonového tvaru měla zaoblenou před, integrované přední i zadní blatníky

V TYP ŠKODA RAPID SIX.

Nákres automobilu Škoda Rapid Six z dubna 1935



a nedělené čelní sklo. Na předních blatníchích byly dvě řady svislých větracích štěrbin. Vzadu zavěšené dveře měly vpředu dole větrací klapky a kliky zapuštěné v prohlubních. Ve splývavé zádi bylo nahoře oválné okénko a pod ním odklápací víko otvírající přístup k dvojici náhradních kol, nechyběla ani tehdy módní svislá ploutvička. Dvumístné kupé bylo dlouhé 4000 mm, široké 1380 mm a vysoké 1420 mm, vykazovalo

hmotnost kolem 1050 kg a podle továrních údajů dosahovalo největší rychlosti kolem 130 km/h. Úřední osvědčení k provozu na veřejných komunikacích získal Rapid Six až 12. dubna 1935, pět týdnů předtím, než s ním ostřílený závodník Antonín Komár, majitel autodopravy v Kyjově, vyrazil na Lochotínský okruh, kde dojel druhý ve dvoulitrové třídě. Vrcholem sportovní sezony 1935 byl v půli června závod 1000 mil československých,



## ŠKODA RAPID SIX



Patrně tohle kupé prošlo na jaře 1936 přestavbou

▲ Antonín Kratochvíle u svého kupé Rapid Six

Roadster Rapid Six  
s tovární karoserií z roku 1936 ▶

Přístrojová deska unikátního roadsteru  
Škoda Rapid Six ▼



Automobil Ing. Jiřího Rechziegela  
působil elegantním dojmem

jehož trasa vedla dvakrát z Prahy přes Kolín, Jihlavu, Brno a Břeclav do Bratislavy a zpět. Všechna tři kupé Rapid Six byla přihlášena, vůz se startovním číslem 25 ale nakonec nejel, protože se jeho řidič Ing. Vladimír Jahn, přednosta oddělení prototypů, nemohl závodu zúčastnit. Závodilo tedy bílé kupé Rapid Six se startovním číslem 23, v němž jeli Antonín Komár a spolujezdec Houšť, a červené kupé Rapid Six číslo 24, které řídil Antonín Kratochvíle, majitel pivovaru Svijany, se spolujezdcem Koudelkou.

Automobilka organizovala logistiku, pro níž zmobilizovala značkové prodejny a servisy. Adresovala jim instrukce, z nichž vybíráme alespoň pár pasáží: *Prodejny Praha, Brno a Bratislava zřídí pro soutěžící vozy Škoda zvláštní tankovací stanice, náležitě zásobené pohonnými látkami a rezervními koly. (...) Depot musí být nápadně označeno naší tovární značkou, v noci osvětlenou, aby bylo závodníkům ihned patrné a nemuseli je hledat. (...) Plnění nádržek benzinem, doplňování chladičů vodou, doplňování oleje, čištění skel v oknech a na reflektorech, případně výměna rezervních kol, musí být účelně rozdělena, aby byla všechna potřebná práce provedena současně a v čase co nejkratším, při tom však pozorně. (...) Dojedou-li dva vozy Škoda současně, musí se práce rozdělit na oba vozy.*

Instrukce neopomněly ani péči o posádky: *Ve stanicích Praha a Bratislava musí být také*

*– jako každoročně – postaráno o občerstvení soutěžících. Housky se šunkou, tabulková čokoláda a horká černá káva musí být v době pravděpodobného příjezdu připraveny.*

Bílé kupé posádky Komár/Houšť absolvovalo tisícimilové klání vcelku úspěšně, v cíli bylo třetí ve dvoulitrové třídě a stalo se nejrychlejším zavřeným vozem tuzemské výroby. Červené kupé dvojice Kratochvíle/Koudelka závod nedokončilo. Jeden z vozů Rapid Six se počátkem září 1935 zúčastnil i Jihočeské soutěže. Řídil jej pracovník propagace automobilky Ing. Karel Pařízek a vyhrál svoji třídu.

V pořadí druhé vyrobené kupé Rapid Six prošlo v dubnu 1936 proměnou. Místo původní karoserie si na něj Ing. Jiří Rechziegel, pražský stavební podnikatel a činovník Autoklubu Republiky československé, nechal namontovat dvoumístnou otevřenou karoserií. Tmavě šedý roadster postavený v tovární karosárně si zachoval šestiválcový motor i označení Rapid Six, měl velké chromované reflektory a na zádi ploutvičku připomínající Popular Monte Carlo. Získal řadu ocenění při soutěžích elegance a v roce 1937 si spolu se svým majitelem zahrál ve snímku *Krb bez ohně*, filmové červené knihovně režiséra Karla Špeliný. ■