



S VĚTREM VE VLASECH

JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto a autor

Kupé Škoda Rapid se dočkalo i přestaveb na kabriolety. První v tomto směru byla v roce 1983 západoněmecká firma Meise, nejvíce – přes tři stovky kabrioletů – postavila anglická společnost LDD. Český Metalex zhotovil tučet kabrioletů pro objednavatele z Německa, devět dalších vzniklo v Dánsku a šest v Kanadě.

Jako první postavila otevřený Rapid v roce 1983 firma Auto Meise, jež sídlila v Recklinghausenu asi 30 km severozápadně od Dortmundu. Její verze se obešla bez bezpečnostního oblouku, jehož funkci simuloval zesílený rám čelního okna. Tuhost otevřené karoserie zajišťovaly robustní podélné a příčné vztuhy podlahy z ocelových profilů.

Kabriolet Meise se na první pohled vyznačoval výrazně zesílenými prahy a rozměrnou skládací střechou, jež ve složeném stavu vyčnívala vysoko z karoserie, takže omezovala výhled vzad.

Okna ve dveřích byla bezrámová, rámeček si zachovala jen malá trojúhelníková okénka, jež zároveň sloužila jako vodítka okeních skel. Natažená střecha měla za dveřmi menší boční okna, jež umožňovala poněkud omezený výhled cestujícím na zadních sedadlech.

První kabriolety od firmy Meise byly vybaveny motorem 1174 cm³ o výkonu 58 k (43 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. V sezóně 1984 figurovaly v nabídce za cenu 17 500 DM, zatímco sériové kupé Rapid – v Německu označované také jako Škoda 120 G – se prodávalo za 9887 DM.



Rapid LDD Standard byl opatřen bezpečnostním obloukem ve tvaru H

První otevřená Škoda Rapid upravená anglickou firmou LDD (1984)



Bez oblouku: kabriolet od firmy Meise zkompletovaný v Rakousku



Kabriolet Rapid 130 v úpravě Meise nabízený v roce 1986 v Nizozemí

Pro srovnání: za malý 3,5 m dlouhý kabriolet Talbot Samba s motorem 1,4 l, předním pohonem a karosérií od firmy Pininfarina musel tehdy německý zákazník zaplatit 19 990 DM.

Kabrioletů firmy Meise vzniklo několik desítek, deset z nich bylo zkompletováno v Rakousku, v dílnách vídeňské firmy Gräf und Stift.

Jejich kusová produkce pokračovala i v letech 1985 a 1986 na bázi kupé Rapid 130 s modernizovanou karosérií, rozšířeným rozchodem kol a větším motorem 1289 cm³

spojeným s pětistupňovou převodovkou. V této podobě nabízel otevřené vozy Rapid v úpravě Meise i nizozemský dovozce škodovek, firma Auto Palace.

Nejvíce kupé Škoda Rapid se vyváželo do Velké Británie, kde se také zrodil nejspěšnější projekt jejich přestaveb na kabriolety. Ve spolupráci se společností Škoda Great Britain Ltd. jej realizovala firma LDD neboli Ludgate Design and Development z Tonbridge (Kent).

Šéfoval jí Roger Ludgate, původním povoláním architekt, a na tvarovém řešení ote-

Otevřený Rapid 130 Standard zhotovený v roce 1987 firmou LDD. Roger Ludgate dbal na to, aby složená střecha nevyčnívala ze zádě

vřených škodovek LDD to bylo znát. První exempláře vznikly v roce 1984 přestavbami kupé Rapid v původním provedení, tedy s užším rozchodem kol, svislou maskou a motorem 1174 cm³ o výkonu 58 k (43 kW), spojeným se čtyřstupňovou převodovkou.

Kabriolet LDD si zachoval dveře v původní podobě i s rámy oken, přišel ovšem o celou střechu včetně zadních bočních oken. Bezpečnost posádky zajišťovala ochranná konstrukce ve tvaru H, jejíž součástí byl zesílený rám čelního okna, podélná cent-



Rapid 130 Lux s bočními okénky za dveřmi debutoval v sezóně 1988



rální příčka a oblouk v místě středních sloupků karoserie.

Samozřejmostí byly výztuhy z dutých ocelových profilů, jimiž byly zpevněny prahy karoserie i její zadní boční partie. Otevřený vůz přitom zůstal 2+2místný, stejně jako kupé. Plátěná střeška měla rozměrná boční okna na úrovni zadních sedadel a skládala se do prohlubně za zadními opěradly, takže nevyčnívala z karoserie a nerušila výhled dozadu. Nad horním okrajem rámu čelního okna byl malý laminátový panel, který plnil úlohu deflektoru a bránil proudícímu vzduchu proniknout pod nataženou střešku.

Do roku 1988 vznikly v rytmu až tři kusů týdně více než dvě stovky kabrioletů LDD, v drtivé většině přestavěné z kupé Rapid 130 s motorem 1289 cm³ a pětistupňovou převodovkou. Pro výše popsanou verzi používala firma LDD označení Cabriolet Standard, na jaře 1988 představila nové provedení Cabriolet Lux.

To byl de facto polokabriolet s druhými bočními okny s pevným rámem, ovšem menšími než u kupé, a stahovací plátěnou střeškou, jež se opět dala složit do karoserie. Pohotovostní hmotnost modelu Lux měla hodnotu 1065 kg, tedy o 175 kg víc než u sériového kupé. Přestavba kupé na



Nejmladší verze kabrioletu LDD: Rapid 135 Lux modelového roku 1989

otevřený vůz stála s daní 1869 liber, na Standard 1306 liber, přičemž kupé Rapid 130 se v Anglii prodávalo za 3950 liber.

Do roku 1990 zhotovila firma LDD asi 340 otevřených škodovek, včetně posledních modelů Rapid 135 a 136 poháněných motory s hliníkovou osmikanálovou hlavou. Několik desítek otevřených vozů v úpravách LDD dnes pečlivě opatrují čeští sběratelé a nadšenci.

V roce 1987 se zrodil u firmy Hainzinger v bavorském Regensburgu (Řezno) prototyp kabrioletu Rapid 130 bez ochranného oblouku. Majitel firmy pro něj získal homologaci TÜV platnou pro západoevropské

země, nedařilo se mu ale najít partnera pro jeho kusovou výrobu.

Nakonec ji svěřil československému podniku Metalex, který během roku 1989 postavil v dílnách v Mělníku dvanáct kabrioletů vzoru Hainzinger.

Měly bezrámová okna ve dveřích, jen u čelního okna zůstala trojúhelníková okénka. Profil otevřené karoserie bez ochranného oblouku vylepšila o 60 mm zvýšená zadní partie karoserie.

Skládací střeška byla vedle zadního okna opatřena i dvojicí zaoblených okének v rozích. Plátěné střešky se všíťmi plastovými okny dodávala Metalexu provozovna Československých automobilových oprav (ČSAO) v Jateční ulici v Praze-Holešovicích. V letech 1987 a 1988 přestavěla devět kupé Škoda Rapid na kabriolety dánská karosárna S. E. Christiansen, jež sídlila v Gredstedbro u západního pobřeží Jutského poloostrova. Na první pohled připomínaly britský model LDD Standard, obešly se však bez podélné příčky mezi rámem čelního okna a středovým obloukem. Půl tučtu otevřených vozů Rapid bez oblouku nad hlavami posádky vzniklo v téže době i v Kanadě v režii dovozní společnosti Skocar. ■



Jeden z prvních kabrioletů Rapid 136 MTX pro firmu Hainzinger (1989)



Dánský kabriolet Rapid 130 upravený v karosárně S. E. Christiansen