

01

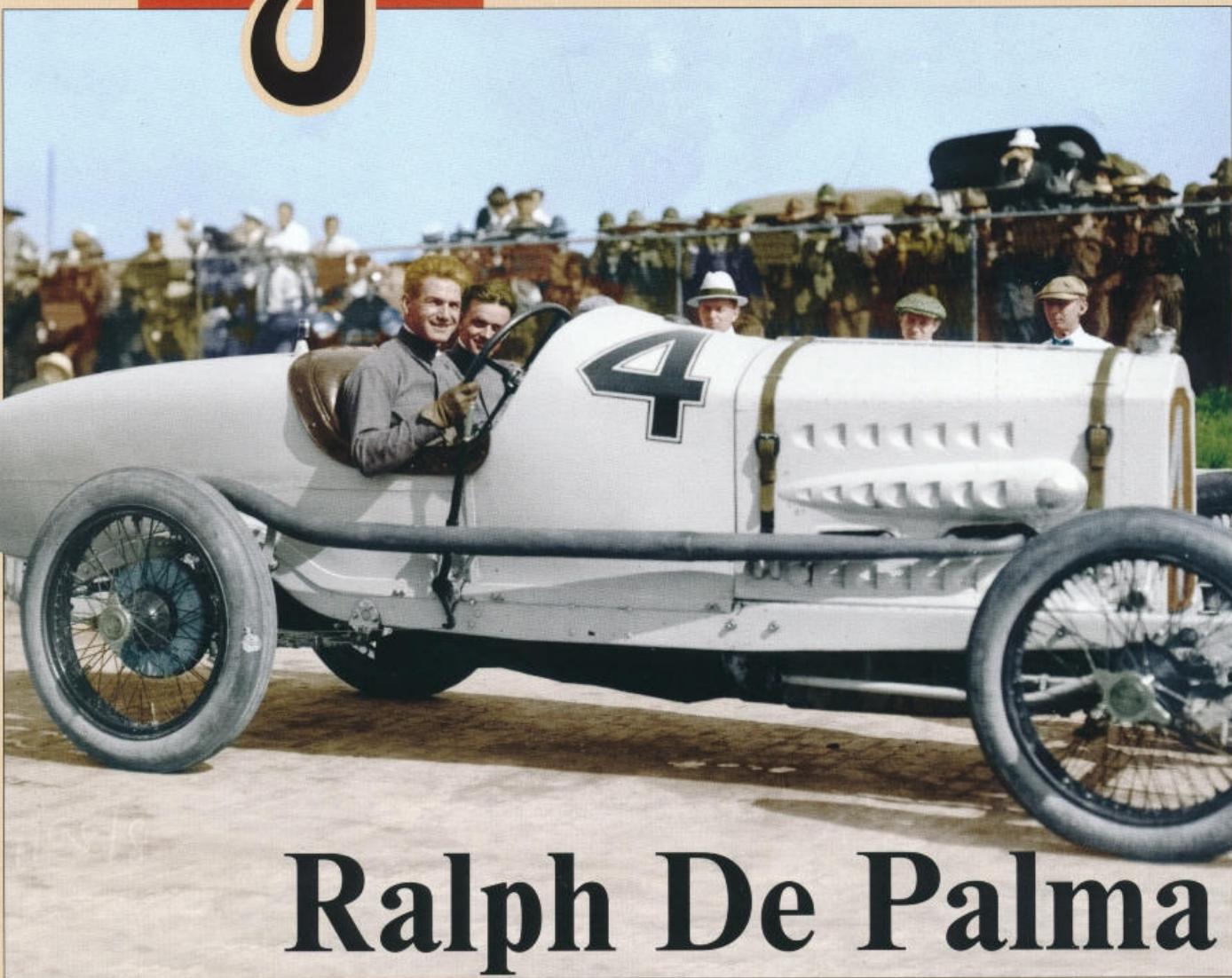
Nestranný a nezávislý měsíčník všeobecného motocyklistů a automobilistů orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

1

leden
2023

Ročník XXIII.
číslo 249
150 • Kč



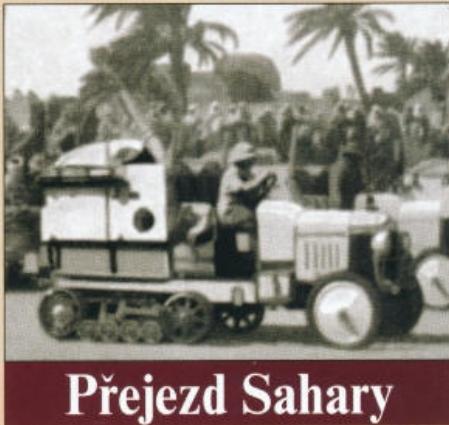
Ralph De Palma



Kabriolety Škoda Rapid



Sunbeam Model 9



Přejezd Sahary

01
9 771213 252043



Kabriolet Škoda Rapid přestavěný v roce 1984 anglickou firmou LDD

Kabriolety Škoda Rapid Jak kupé z Kvasin o střechu přišla

Asi čtyři stovky kupé Škoda Rapid obou generací byly v osmdesátých letech přestavěny na kabriolety. První zhodnotila v roce 1983 německá firma Meise, nejvíce jich – přes tři stovky – zavila plechové střechy anglická firma LDD. Další otevřené vozy Rapid vznikly v Rakousku, Dánsku a Kanadě, jeden také ve Švédsku. Mělnický Metalex jich v roce 1989 zhodnotil tucet na zakázku německé firmy Hainzinger.

Bez oblouku

První otevřený Rapid představila v roce 1983 firma Auto Meise, jež sídlila v Recklinghausenu asi 30 km severozápadně od Dortmundu. Její majitel Kurt Meise si

předsevoval vytvořit nejlevnější kabriolet na německém trhu, což se mu také podařilo.

Otevřený Rapid od firmy Meise se oběsil bez bezpečnostního oblouku nad hlavami posádky, jeho funkci alespoň částečně

SKODA CABRIO

Ein vollwertiges Cabrio zum vernünftigen Preis

Es ist der erste Meise Umbau, auf der Basis eines Škoda-Coupé mit doppelseitigem Faltdach zu erhalten. Meise hat die Basis des Škoda-Coupé für diese Modifizierung leicht zur Auslastungsfähigkeit, dieses große Seiten- und Heckausleger füllend eingearbeitet. Zur reibungslosen Serienausstattung gehören: - Zwei Sitzbezüge aus hochwertigem Kunststoff, Plastik- und Holzdekor, Türrücksitze und Abzugstuch abnehmbar, Drehtürenverschluß, Alarmanlage, Ölfilter, 4-Radbremsantrieb, Bremskraftverstärker, Verstellspurweichensteuerlenke, Alulegen.

Technische Daten:

- Hubraum: 1.289 cm³
- Leistung: 54 kW (75 PS)
- Sitzplätze: 5/5 (2+3)
- Verbrauch: Super je 150 km
- Wirtschaftlichkeit: 15,1 l/100 km
- Max. Geschwindigkeit: 155 km/h
- Getriebe: 5-Gang
- Spannung: 12 V
- TÜV: 1990/91
- Abmessungen: 4390 x 1750 x 1390 mm
- Gewicht: 1090 kg

Ein späterer Umbau zum Cabrio auf der Basis eines gebrauchten Škoda-Coupé ist ebenfalls möglich.

In allen Meise-Türmen liegen

Meise-Cabrio - 34.800,- DM
Meise-Cabrio - 26.800,- DM
Meise-Cabrio - 24.900,- DM

Katalogový list Auto Meise z Recklinghausenu

suploval zesílený rám čelního okna. Tuhost otevřené karoserie zajišťovaly robustní podélné a přičné výztuhy podlahy z ocelových profilů.

Kabriolet Meise se na první pohled vyznačoval výrazně zesílenými zvýšenými prahy a rozumnou skládací střechou, jež ve složeném stavu vyčnívala vysoko z karoserie, takže řidiči omezovala výhled vzad. Podobně na tom však byly i sériově vyráběné kabriolety VW Golf a Ford Escort.

Okna ve dveřích kabrioletu Meise byla bezrámová, rámeček si zachovala jen malá trojúhelníková okénka, jež zároveň sloužila



Dvě podoby kabrioletu Rapid zhodoveného německou firmou Meise (1983)



Jeden z kabrioletů Meise smontovaných rakouskou firmou Gräf und Stift



Kabriolet Meise v roce 1987 v prodejně nizozemské firmy Auto Palace



Otevřený Rapid 130 v úpravě Meise na snímku z února 1987 z Nizozemí



Složená střecha kabrioletu Meise výrazně vyčnívala ze zadě karoserie

jako vodítka okenních skel. Natažená střecha měla za dveřmi menší boční okna, jež umožňovala poněkud omezený výhled cestujícím na zadních sedadlech. Ti měli pod pláténou střechou o něco více prostoru pro hlavu než v původním kupé.

První kabriolety od firmy Meise vycházely z kupé Garde/Rapid první generace a 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.

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

Kabriolety firmy Meise vznikaly po jednotlivých kusech, údajně jich bylo deset smonováno v Rakousku, v dílnách vídeňské firmy Gräf und Stift. Sady specifických dílů tam přicházely z Recklinghausenu.

Zasvěcení hovoří i o dvou dalších kabrioletech Rapid, které měla s pomocí firmy Auto Meise zhотовit na zakázku jedna malá rakouská karosárna.

Produkce kabrioletů Meise pokračovala i v letech 1985 a 1986, tentokrát už na bázi kupé Rapid 130 s modernizovanou karoserií, rozšířeným rozchodem kol a větším motorem 1289 cm³ spojeným s pětistupňovou převodovkou. V této podobě



Druhá generace: Rapid 130 ročníku 1987 coby kabriolet LDD Standard

nabízel otevřené vozy Rapid v úpravě Meise i nizozemský dovozce automobilů Škoda, společnost Auto Palace.

Se značkou LDD

Nejvíce kupé Škoda Rapid exportoval podnik zahraničního obchodu Motokov do Velké Británie, kde se také zrodil nejúspěšnější projekt jejich přestaveb na kabriolety a polokabriolety. Ve spolupráci s dovozní 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 otevřených škodovek značky 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, byl stejně jako kupé 2+2místný, přišel ovšem o celou střechu včetně zadních bočních oken. Bezpečnost posádky zajišťovala ochranná konstrukce ve tvaru H, jež součástí byl zesílený rám čelního okna, podélná centrální vzpěra a oblouk navazující na zesílené střední sloupky karoserie.

Samozřejmostí byly výztuhy z dutých ocelových profilů, jimiž byly zpevněny prahy karoserie i její zadní boční partie. Plátěná



První exemplář anglického kabrioletu LDD – tentokrát s nataženou střechou



Kabriolet LDD Standard měl ochranný rám ve tvaru písmene H (1984)



Roger Ludgate dbal na to, aby složená střecha nerušila linie jeho vozů



Na jaře 1988 začala firma LDD nabízet polokabriolet s označením Lux



Verze Lux měla pevné rámy dveří i menších druhých bočních okének



Rapid v provedení LDD Lux ročníku 1988 s nataženou plátěnou střechou

střecha 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 lamínátorový panel, který plnil úlohu deflektoru a bránil proudícímu vzduchu, aby se dostal pod nataženou střechu.

Do roku 1988 vznikly v rytmu až tří 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.



S novou jednodílnou maskou: polokabriolet LDD Lux modelového roku 1989



K manipulaci se střechou polokabrioletu byly třeba dva páry šikovných rukou

Byl to vlastně polokabriolet s druhými bočními okny s pevným rámem, ovšem menšími než u kupé, a stahovací pláténou střechou, jež se opět dala složit do karoserie. Pohotovostní hmotnost modelu Lux měla hodnotu 1065 kg, tedy o 175 kg více než u sériového kupé.

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

Do roku 1990 zhotovila firma LDD více než tři stovky otevřených škodovek, včetně posledních modelů Rapid 135 a 136 poháněných motory s hliníkovou osmikvanálovou hlavou. Zřejmě na objednávku dovozců automobilů Škoda ze zemí Beneluksu přestavěla firma LDD na kabriolety i několik kupé Rapid 130 s levostranným řízením, zatímco původní verze pro britské zákazníky měly samozřejmě volant vpravo.

Několik desítek otevřených vozů Rapid v úpravách LDD dnes pečlivě opatrují čeští a slovenští sběratelé.

Jen pár kousků

Pokusů o výrobu kabrioletů odvozených z kvasinských kupé bylo ve druhé polovině osmdesátých let více, některé informace o nich se různí, jiné jsou dnes už těžko dostupné. Např. v Kanadě vzniklo v letech 1987 a 1988 zřejmě v režii dovozní



I z tohoto úhlu vyhlíží velmi pohledně: polokabriolet LDD Lux ročníku 1989

společnosti Skocar z Toronta šest otevřených vozů Škoda Rapid 130.

Na první pohled připomínaly kabriolety firmy Meise, neměly bezpečnostní oblouk, jen zesílený rám čelního okna. Skla oken ve dveřích byla bezrámová, jen u čelního okna zůstala malá trojúhelníková okénka.

Kanadské kabriolety byly opatřeny plátnou střechou nesenou dvěma trubkovými oblouky. Za dveřmi měly u zadních sedadel dlouhá boční okna, výhled vzad usnadňovalo rozumně obdélníkové zadní okno. Složená střecha byla uložena v prohlubni za opěradly zadních sedadel, takže nebránila výhledu vzad.

V téže době zlákala vize otevřeného vozu Rapid 130 i dánského dovozce automobilů Škoda, společnost Pradan Auto Import. Realizaci projektu svéřila karosárně S. E. Christiansen, jež sídlila v městečku Gredstedbro u západního pobřeží Jutského poloostrova.

Ambičiozní plán počítal s výrobou 125 kabrioletů, ve skutečnosti jich však během roku 1988 vzniklo všechno všudy devět. Poté karosárna skončila v konkuru.

Dánské kabriolety byly na první pohled velmi podobné britskému modelu LDD Standard. Měly dveře v původní podobě s pevnými rámy oken a rozšířený střední sloupek karoserie přecházející v ochranný



Jeden ze šesti kabrioletů Rapid 130 zhotovených v letech 1987–1988 v Kanadě



Kanadské kabriolety měly skládací střechu opatřenou velkým zadním oknem



Dánská karosárna S. E. Christiansen postavila celkem devět kabrioletů Rapid



Dánská verze otevřeného vozu Rapid měla obdélníkový bezpečnostní rám



V nálezovém stavu: jediný kabriolet Škoda Rapid zhotovený ve Švédsku



Švédský unikát se přes Slovensko vrátil do Česka, kde jej čeká renovace



Kabriolet S. E. Christiansen v dánském muzeu vozů Škoda v Glamsbjergu

oblouk nad hlavami posádky. Odlišovaly se však chybějící podélnou střední příčkou mezi zesíleným rámem čelního okna a bezpečnostním obloukem, místo ní měly podélné trubkové vzpěry nad rámy dveří.

Jejich plátěná střecha se dala složit do karoserie, do prostoru mezi opěradly zadních sedadel a dělicí stěnou motorového prostoru. Složená střecha s ochranným potahem jen minimálně vyčnívala z karoserie.

Traduje se, že první v Dánsku zhotovený kabriolet Rapid 130 byl v roce 1987 odeslán do Československa ke schválení výrobcem a v Praze měl absolvovat i čelní bariérovou zkoušku. Podle dánských pramenů se po testu vrátil do karosárny S. E. Christiansen, kde jej s pomocí nových dílů zrekonstruovali.

Z devíti v Dánsku postavených kabrioletů Rapid dodnes osm existuje. Údajně jen jediné kupé Škoda Rapid 130 bylo přestavěno do podoby kabrioletu ve Švédsku. Mělo bezpečnostní rám stejně konstrukce jako dánské exempláře, tvarem skládací střechy se však od nich lišilo. Nyní je po návratu do Česka čeká renovace.

Tucet z Metalexu

V roce 1987 se zrodil v Německu, přesněji u firmy Hainzinger v bavorském Regensburgu (Řezno), prototyp kabrioletu Rapid 130 bez ochranného oblouku. Majitel firmy pro něj získal homologaci zkušební organizace TÜV platnou pro západoevropské země, nedářilo se mu ale najít partnera pro jeho kusovou výrobu.

Po řadě jednání ji svěřil československému podniku Metalex, osvědčenému výrobci sportovních a závodních aut a motocyklů. Během roku 1989 postavili v dílnách Metalexu v Mělníku na zakázku firmy Hainzinger dvanáct kabrioletů.

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

SKODA-CABRIOLET
auf Basis Skoda Rapid 130/135/136 G



Bei Ihrem Händler:

 **SKODA**
Vertreterhändler
Auto - Hainzinger
Straubinger Str. 25
8400 Regensburg
Tel.: 09-41/79-29-00

Tímto prospektem propagovala firma Hainzinger otevřené vozy Rapid



Kabriolet Škoda Rapid z Metalexu pro firmu Hainzinger se obešel bez oblouku

Plátěná střecha kabrioletu z Metalexu měla po stranách zaoblená okénka

**LEGENDÁRNÍ
ŠKODA 105/120**
a její sourozenci

Jan Tuček



Autor článku Jan Tuček vydává v těchto dnech novou knihu věnovanou řadě automobilů Škoda 105/120. Velký prostor je věnován i speciálním modifikacím.

Kratší a zaoblená skládací střecha byla vedle zadního okna opatřena i dvojicí zaoblených okének v rozích.

Plátěné střechy se všitými plastovými okny zhovili pro Metalex v provozovně Československých automobilových opraven (ČSAO) v Jateční ulici v Praze-Holešovicích, kde jinak na zakázku šili náhradní střechy pro klasické otevřené vozy Škoda Felicia z přelomu padesátých a sedesátých let.

V plné výbavě: kabriolet MTX Hainzinger pro nizozemského zákazníka

Firma Hainzinger nabízela pro kabriolety řadu prvků příplatkové výbavy, které dodávala k montáži do Mělníka. Byl mezi nimi přední spoiler s vestavěnými přídavnými světlomety, obdobně tvarovaný zadní spoiler, rozšířené lemy výrezů blatníků, nástavce prahů, efektní „křídlo“ na víko motorového prostoru i elektrické ovládání oken ve dveřích.

Zejména klienti z Nizozemí si potrpěli na bohatou výbavu, mimo jiné si objednávali až

čtyři vnější zpětná zrcátka, dvě na dveře a dvě na přední blatníky. Každý z kabrioletů z Metalexu byl vlastně solitér, jednotlivé vozy byly odváženy po ose do Regensburgu, odkud putovaly k německým a nizozemským zákazníkům.

Jan Tuček

Foto: archiv Škoda Auto, archiv MTX, archivy Matěje Kryndlera, Marcela Gauseho a Tima Jensena



Kabriolet MTX Hainzinger s maskou ročníku 1989 a větším spoilerem

Před odjezdem do Regensburgu: kabriolet MTX v mělnickém koloritu roku 1989