

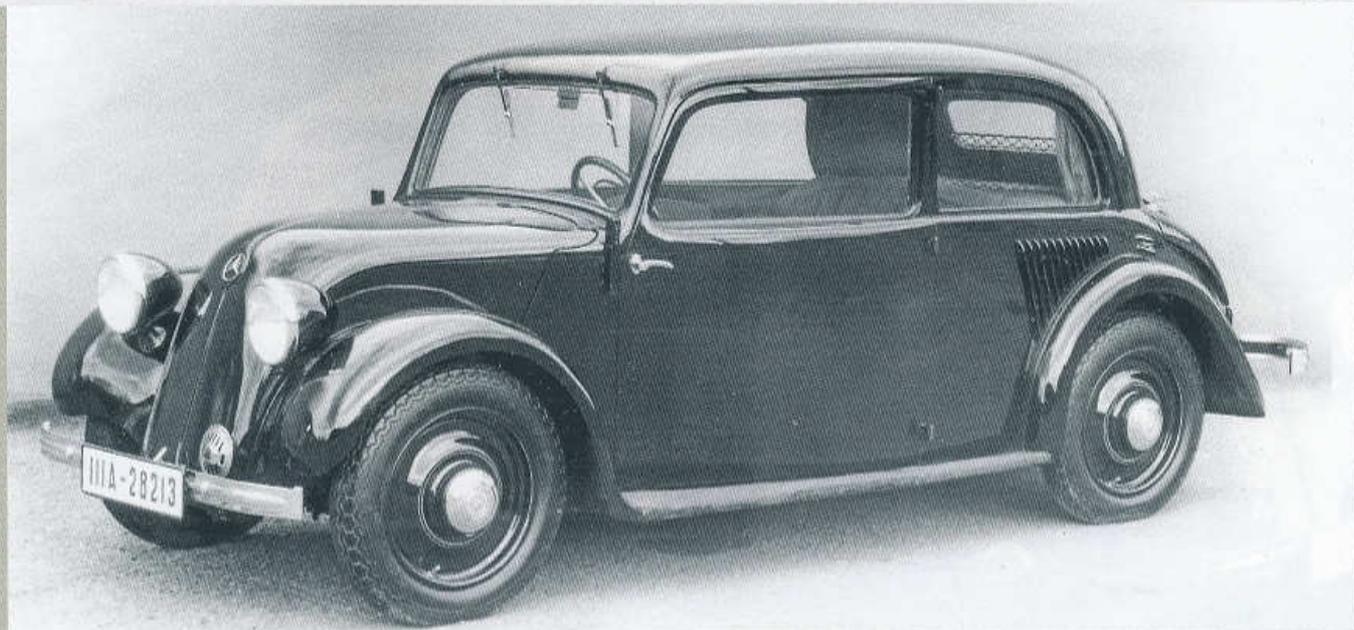
S MOTOREM VZADU

POČÁTKEM ROKU 1934 DEBUTOVAL REVOLUČNÍ MERCEDES-BENZ 130 S PÁTEŘOVÝM RÁMEM A ČTYŘVÁLCOVÝM MOTOREM ZA ZADNÍ NÁPRAVOU. VOZY TÉTO KONCEPCE SE VŠAK VE STUTTGARTU VYRÁBĚLY JEN NECELÝCH ŠEST LET.

Historie



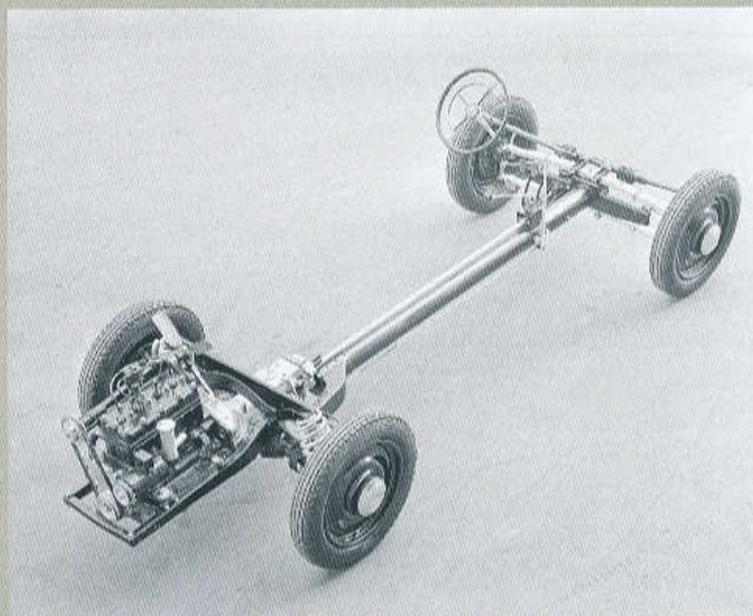
2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1934-1939
1930
1920
1900
1890



▲ V TĚHLE PODOBĚ BYL MERCEDES-BENZ 130 PŘEDSTAVEN TISKU V PROSINCI 1933

► PODVOZEK TYPU 130 S PÁTEŘOVÝM RÁMEM A ČTYŘVÁLCEM ZA ZADNÍ NÁPRAVOU

◀ POLOKABRIOLETY TYPU 130 (VLEVO) A 170 H, UPROSTŘED ROADSTER TYPU 150

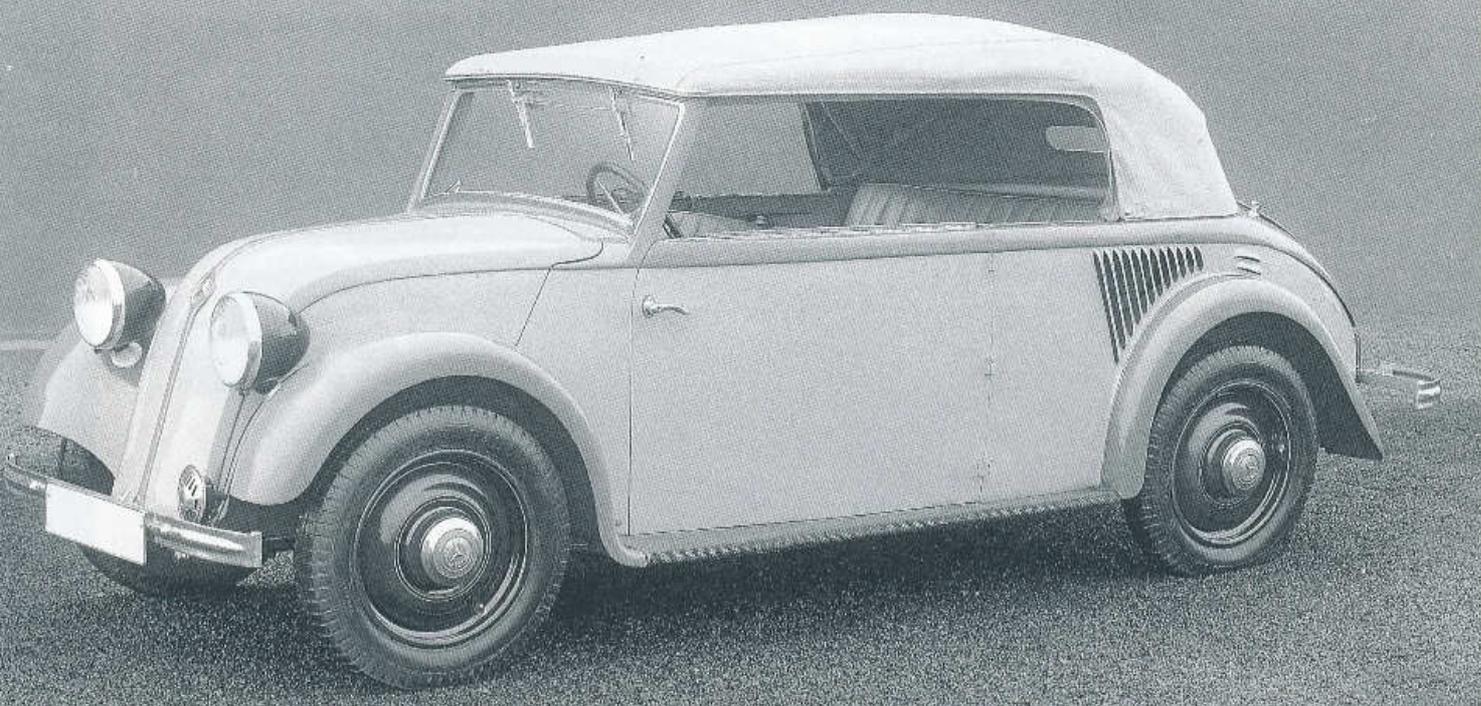


Nejmenší s hvězdou

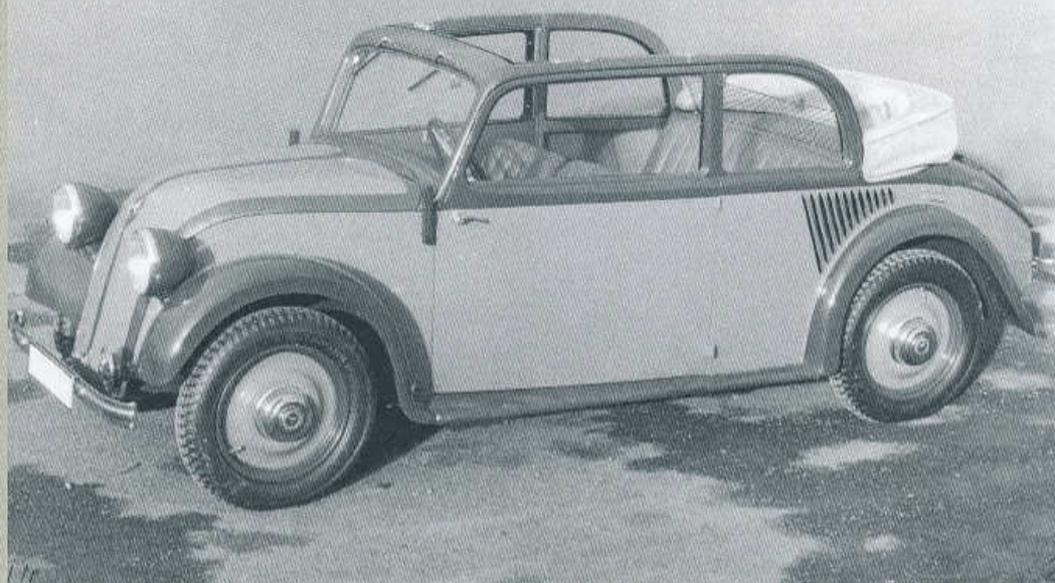
Počátkem třicátých let rozhodlo vedení automobilky Daimler-Benz rozšířit nabídku směrem dolů kompaktním vozem se čtyřválcovým motorem. Technický ředitel a šéfkonstruktér Hans Nibel (1880–1934), rodák z Olšan u Šumperka, zvolil pro značku s tříčipou hvězdou revoluční koncepci s páteřovým rámem a motorem za zadní nápravou.

Prvních dvanáct prototypů zhotovených v roce 1931 pod interním označením W 17 poháněl plochý čtyřválec 1 200 cm³ s protilehlými páry válců, pro sériovou výrobu však byl zvolen o málo větší stojatý řadový čtyřválec.

První vůz nového typu 130 (interně W 23) byl dokončen v prosinci 1933 a posloužil coby předváděcí pro tisk. Další automobily byly připraveny jako výstavní a předváděcí pro berlínský autosalon, který probíhal od 8. do 18. března 1934. Po výstavě se svých vozů dočkali běžní zákazníci.



▲
MERCEDES-BENZ 130
V PROVEDENÍ SE SKLÁDACÍ
PLÁTĚNOU STŘECHOU (1935)



▶
POLOKABRIOLET MERCEDES-
BENZ 130 VE DVOUBAREVNÉM
PROVEDENÍ Z ROKU 1935

▶ Mercedes-Benz 130 měl páteřový rám s centrální nosnou trubkou kruhového průřezu, vzadu rozvidlený pro uložení poháněcího ústrojí. To tvořil podélně za zadní nápravou umístěný vodou chlazený čtyřválec SV o objemu 1308 cm³ a výkonu 26 k (19 kW), na který kupředu navazovala spojka, rozvodovka a před zadní nápravou uložená čtyřstupňová převodovka, jejíž nejvyšší stupeň plnil funkci rychloběhu.

Chladič motoru měl své místo nad rozvodovkou, válcovitá nádrž na 30 litrů benzínu byla podélně vpravo vedle motoru. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 6 V.

Typ 130, v továrně neoficiálně označovaný i jako 130 H (Heckmotor, tedy motor vzadu), měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní na výkyvných polonápravách se šikmo uloženými vinutými pružinami. Sedmnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 4.75–17.

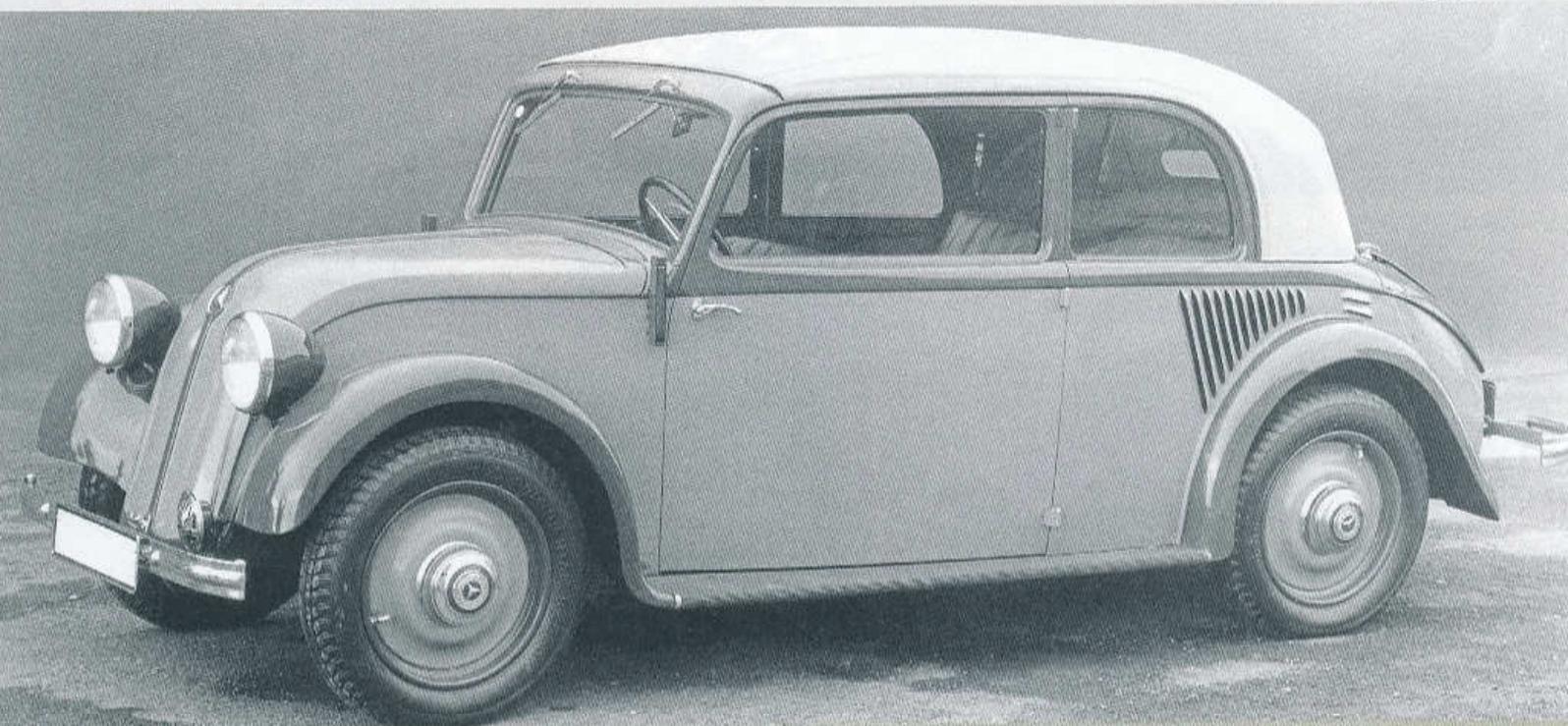
Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání ATE-Lockheed, hřebenové řízení mělo volant vlevo.

Karoserie dostala hladkou zaoblenou před vzdáleně připomínající kopřivnickou „žehličku“, v níž bylo náhradní kolo a jen nevelký prostor pro zavazadla. U zadních blatníků nechyběly štěrbinové, jimiž proudil vzduch nasávaný ventilátorem k chladiči motoru.

Typ 130 továrna nabízela s dvoudveřovými karoseriemi, jako uzavřený tudor se střechou lisovanou z jednoho plátu ocelového plechu, ale také coby polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a otevřený faeton se skládací plátěnou střechou. Existovala i vojenská verze bez dveří.

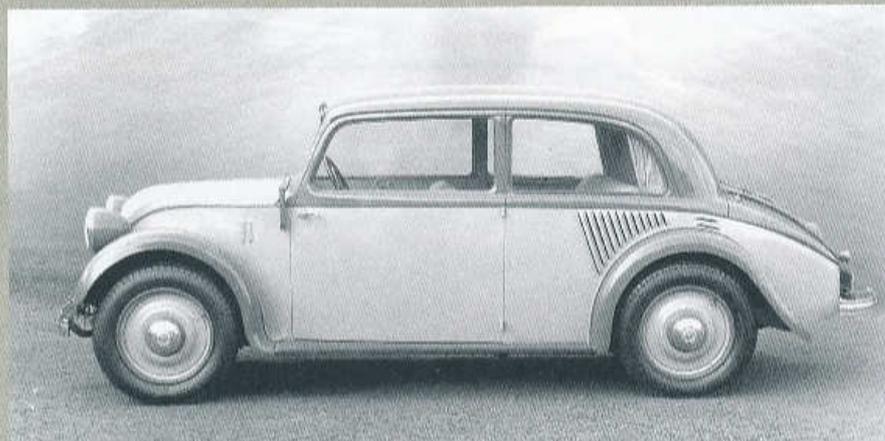
Mercedes-Benz 130 s rozvorem náprav 2,50 m a rozchodem kol 1,27 m vpředu i vzadu byl dlouhý 4,05 m, široký 1,52 m a vysoký 1,51 m. Samotný podvozek vykazoval hmotnost 540 kg, prázdný vůz vážil 880 kg, z nichž připadalo 35 % na přední a 65 % na zadní kola. Dosahoval největší rychlosti 90 km/h a průměrně spotřeboval 9 až 10 l benzínu na 100 km.

V letech 1934 a 1935 bylo podle tovární statistiky vyrobeno 2 205 a 1 781 vozů typu 130, v roce 1936 pak posledních 311 z celkového počtu 4 298.



DVOUBAREVNÝ TUDOR MERCEDES-BENZ 130
S VÝRAZNĚ TVAROVANOU ZADÍ (1935)

S NATAŽENOU STŘECHOU OCHRÁNIL POLOKABRIOLET
POSÁDKU PŘED NEPOHODOU



DVOUMÍSTNÝ ROADSTER MERCEDES-BENZ 150
VZNIKL JEN VE DVACETI EXEMPLÁŘÍCH



SOUTĚŽNÍ KUPÉ MERCEDES-BENZ 150
S MOTOREM PŘED ZADNÍ NÁPRAVOU (1934)



Od listopadu 1935 byl typ 130 historicky prvním automobilem Mercedes-Benz montovaným, byť v malých počtech, v zahraničí. Bylo to v Dánsku, u kodaňské firmy Bohnstedt-Petersen v hale, kde se dříve kompletovaly americké vozy Chrysler.

Sportovci

Ve dnech 21. a 22. července 1934 se uskutečnil druhý a poslední ročník soutěže „2 000 km Německem“. Těto mamutí akce se startem a cílem v Baden-Badenu, kterou organizoval hitlerovský motoristický sbor NSKK, se zúčastnilo šest stovek automobilů, nemluvě o tisícovce motocyklů, které startovaly z Lipska.

Automobilka Daimler-Benz do tohoto klání vyslala 74 vozů, z nichž nás tentokrát nejvíce zajímá šestice aerodynamických kupé Mercedes-Benz 150 alias W 30 se startovními čísly 363 až 368.

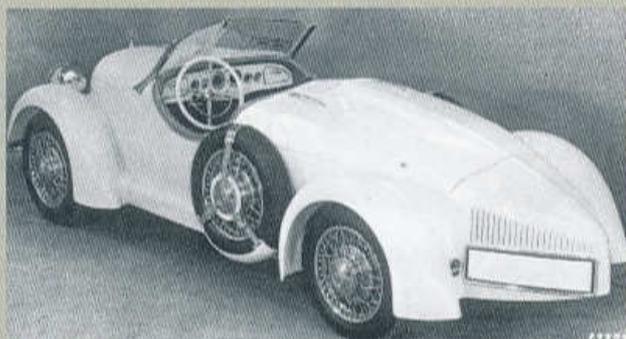
Byly to sportovní speciály odvozené z typu 130 s páteřovým rámem, neměly však motor za zadní nápravou, nýbrž před ní.

Stojatý řadový čtyřválec s objemem zvětšeným na 1 498 cm³ dostal rozvod OHV a byl vyladěný na výkon 55 k (40,5 kW).

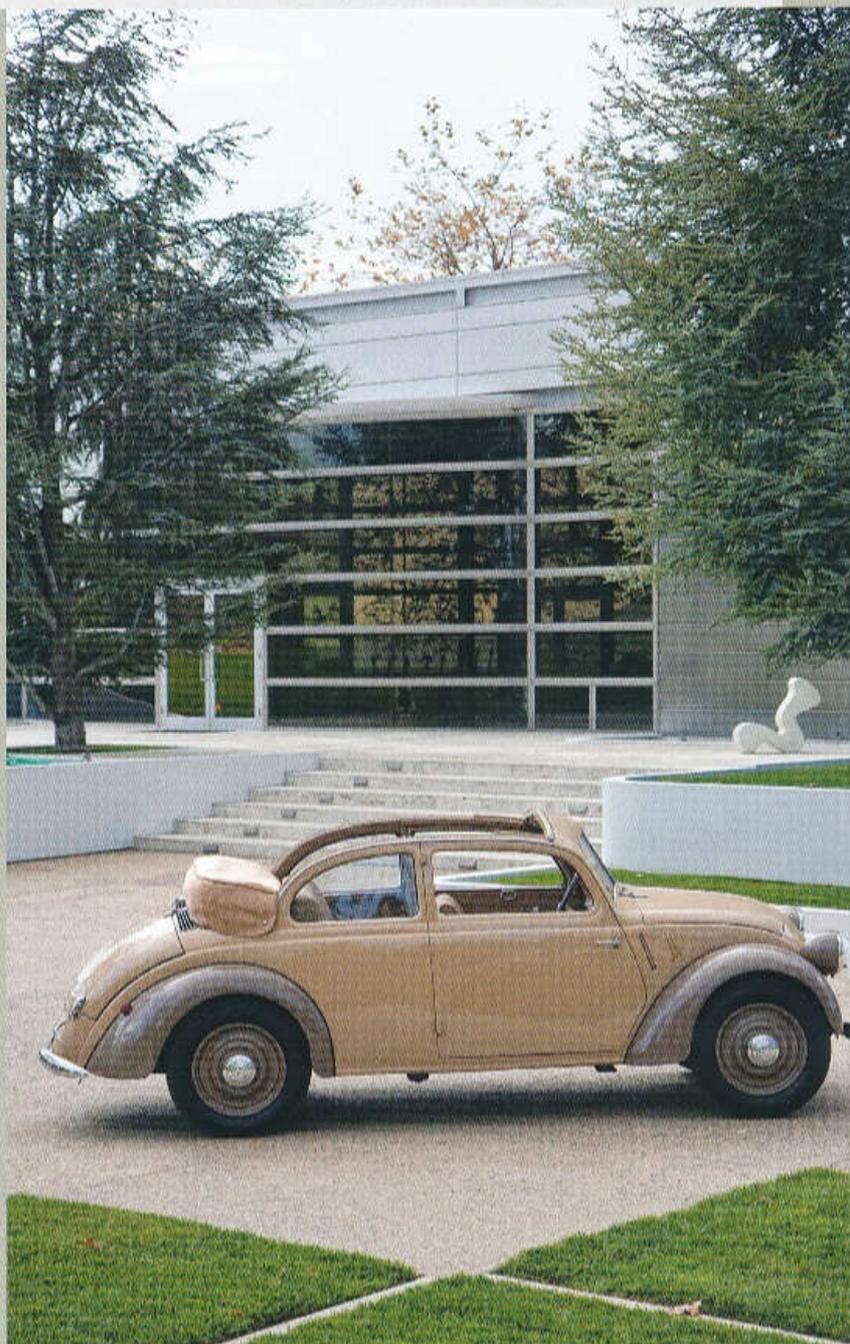
POLOKABRIOLET
MERCEDES-BENZ 170 H
ROČNÍKU 1936 S NOVOU
KAROSERÍÍ



ČLUNOVITÁ ZÁD ROADSTERU
SKRÝVALA PŘED ZADNÍ NÁPRAVOU
ULOŽENÝ ČTYŘVÁLEC



ČTYRMÍSTNÝ POLOKABRIOLET
MERCEDES-BENZ 170 H SE
VYRÁBĚL DO ROKU 1939



► Čtyřstupňová převodovka měla opět jako nejvyšší stupeň rychloběh.

Dvourázné kupé s rozvorem 2,60 m a rozchodem 1,30 m vpředu a 1,27 m vzadu bylo dlouhé 4,20 m, široké 1,60 m a vysoké 1,38 m, vážilo 980 kg a dosahovalo maximální rychlosti 125 km/h. Do vpředu uložené nádrže mohlo natankovat 60 l benzínu.

Trať soutěže vedla přes Mnichov, Lipsko, Berlín, Magdeburk, Dortmund a Frankfurt nad Mohanem zpět do Baden-Badenu, v roli pořadatelů vystupovali vedle funkcionářů NSKK i příslušníci jednotek SA a poprvé byl ke spojení mezi jednotlivými centry soutěže využit dálkopis.

Z 603 v olli klasifikovaných vozů dojel 244 na zlatou medaili, mezi nimi i čtyři kupé typu 150, dvě cestou odpadla. Stříbrnou medaili si z Baden-Badenu odvezl Ing. Erich Ledwinka, syn kopřivnického šéfkonstruktéra, který soutěž absolvoval s bílou Tatrou 77.

S jedním z kupé Mercedes-Benz 150 s motorem před zadní nápravou startoval berlínský jezdec Hans-Joachim Bernet koncem srpna 1934 v dálkové soutěži jízdy Lutych-Řím-Lutych, dojel bez trestných bodů a se šesti dalšími konkurenty slavil vítězství ex-aequo.

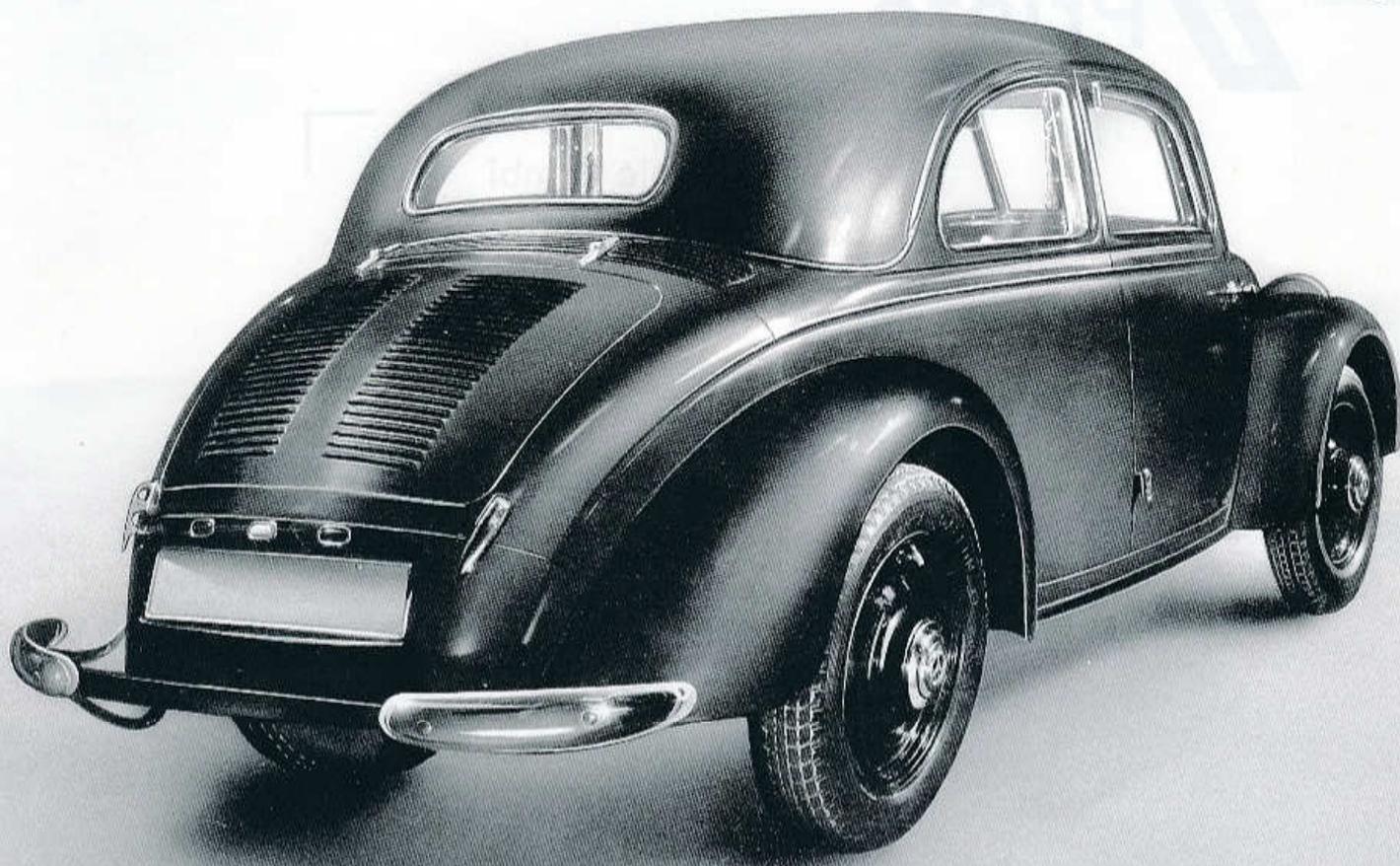
V únoru 1935 byl na berlínském autosalonu představen Mercedes-Benz 150 Sport-Roadster (interně W 130) bezprostředně navazující na soutěžní kupé, tedy opět s jedenapůllitrovým motorem o výkonu 55 k (40,5 kW) před zadní nápravou.

Dvousedadlový vůz s člunovitě tvarovanou zádi neměl téměř žádný prostor pro zavazadla, přičiž zaplnila rezerva a palivová nádrž. Byl k máni za 6 600 říšských marek, zatímco čtyřmístný polokabriolet typu 130 tehdy stál 3 900 RM a otevřený faeton 4 400 RM.

Do jara 1936 vznikly jen dvě desítky roadsterů typu 150, pak tento model v tichosti zmizel z ceníku.

Druhé vydání

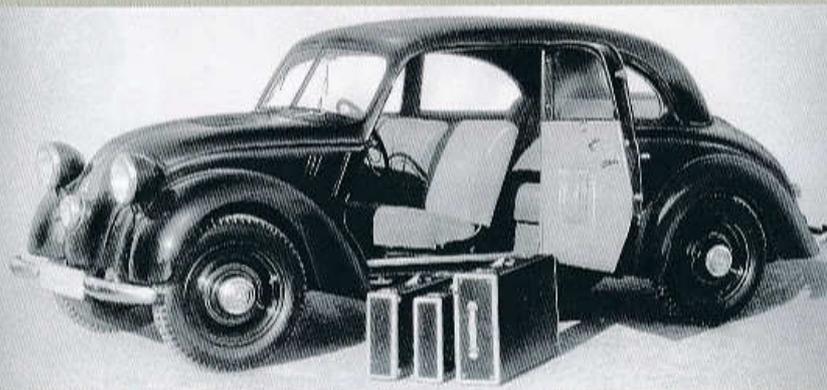
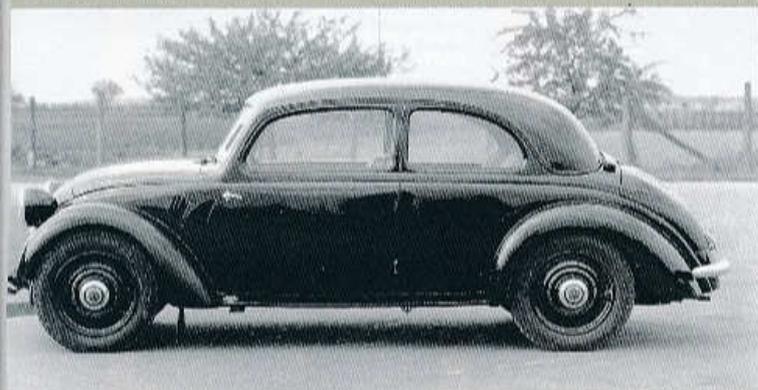
Na přelomu let 1935 a 1936 prošel sériový vůz s motorem vzadu modernizací, při níž dostal oblejší tvary karoserie, z níž zmizely štěrby na bocích u zadních blatníků. Zato vzadu na víku motorového prostoru přibýly dva sloupce vodorovných otvorů a mezi kapotou a spodním okrajem střechy se objevily tři obdélníkové mřížky.



JEDEN Z TISÍCOVKY VOZŮ TYPU 160 SE ČTYŘVÁLCEM 1,6 L ZA ZADNÍ NÁPRAVOU

ZAŘ TUDORU MERCEDES-BENZ 170 H SE DVĚMA SLOUPCI VĚTRACÍCH OTVORŮ

MERCEDES-BENZ 170 H MĚL NEVELKÝ PROSTOR PRO ZAVAZADLA VPŘEDU I ZA SEDADLY



Navenek se tak projevil nový režim chlazení motoru, který souvisel se zmenšením chladiče a jeho přemístěním doprava dolů vedle motoru. Účinnost chlazení zajišťoval ventilátor vhánějící vzduch do oblého kanálu vedoucího k chladiči, chladič okruh byl doplněn expanzní nádobkou. Palivovou nádrž konstruktéři přemístili do předě vozů a zvětšili na 40 litrů.

První tisícovka modernizovaných vozů, které se mimo jiné vyznačovaly děleným čelním oknem na místo dřívějšího neděleného, byla označována jako typ 160 (interně W 133). Za zadní nápravou měly čtyřválec SV o objemu 1 598 cm³ a výkonu 38 k (28 kW).

Podvozek měl rozvor prodloužený na 2,60 m a rozchod předních kol rozšířený na 1,315 m, vůz dostal nové řízení se šroubem a maticí. Hmotnost vozů dlouhého 4,20 m vzrostla na 1 125 kg, kola byla opatřena většími pneumatikami 5.00-17.

V únoru 1936 už byl nový vůz prezentován na berlínském autosalonu jako Mercedes-Benz 170 H s motorem 1 697 cm³, opět

o výkonu 38 k (28 kW), díky němuž dosahoval největší rychlosti 110 km/h.

S dvoudveřovou uzavřenou karoserií se typ 170 H alias W 28 prodával za 4 350 RM, coby dvoudveřový polokabriolet stál 4 500 RM. Háček byl v tom, že spolu s ním debutoval klasicky stavěný Mercedes-Benz 170 V s tímž motorem uloženým vpředu a pohánějícím nezávisle zavěšená zadní kola.

Měl prostornější 4,27 m dlouhou karoserií nabízenou v řadě provedení, včetně čtyřdveřových. Přitom dvoudveřový uzavřený vůz 170 V stál 3 750 RM, čtyřdveřový sedan 3 850 RM a čtyřmístný dvoudveřový kabriolet 4 750 RM.

Mercedes-Benz 170 H s motorem v zádi na trhu neuspěl, do roku 1939 se jich prodalo jen 1 507, zatímco tradičně řešeného typu 170 V nejméně třikrát víc a jeho kariéra úspěšně pokračovala v následujících letech, válečných i poválečných. ◀