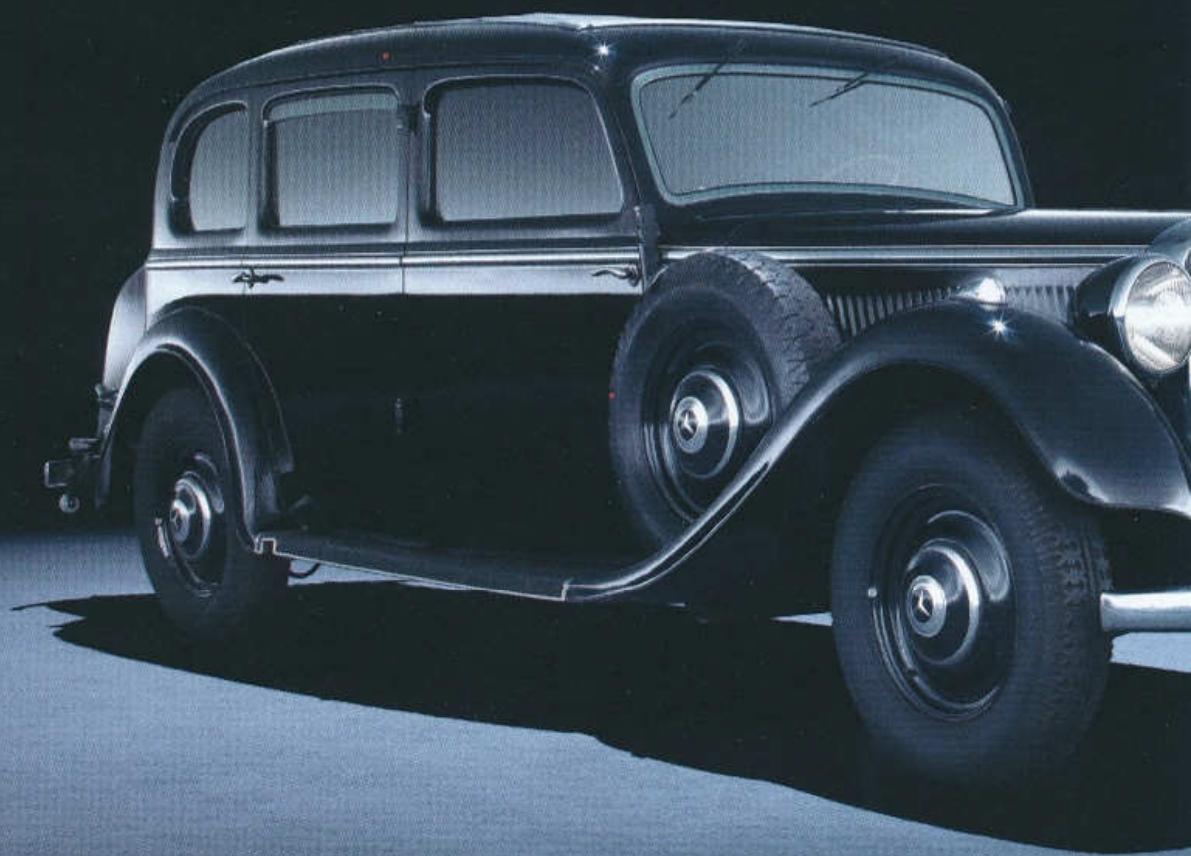


>>> NOBLESNÍ
ŠESTIVÁLCE

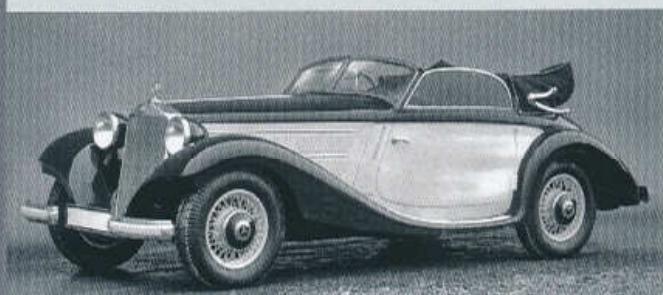
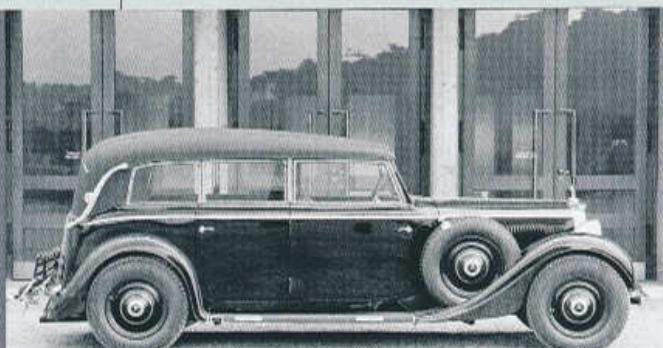


(1937-1942)

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900

SEDMIMÍSTNÁ LIMUZÍNA
MERCEDES-BENZ 320
PULLMAN ROČNÍKU 1939

MOHUTNÝ KABRIOLET MERCEDES-BENZ 320
SE ŠESTI BOČNÍMI OKNY (1937)

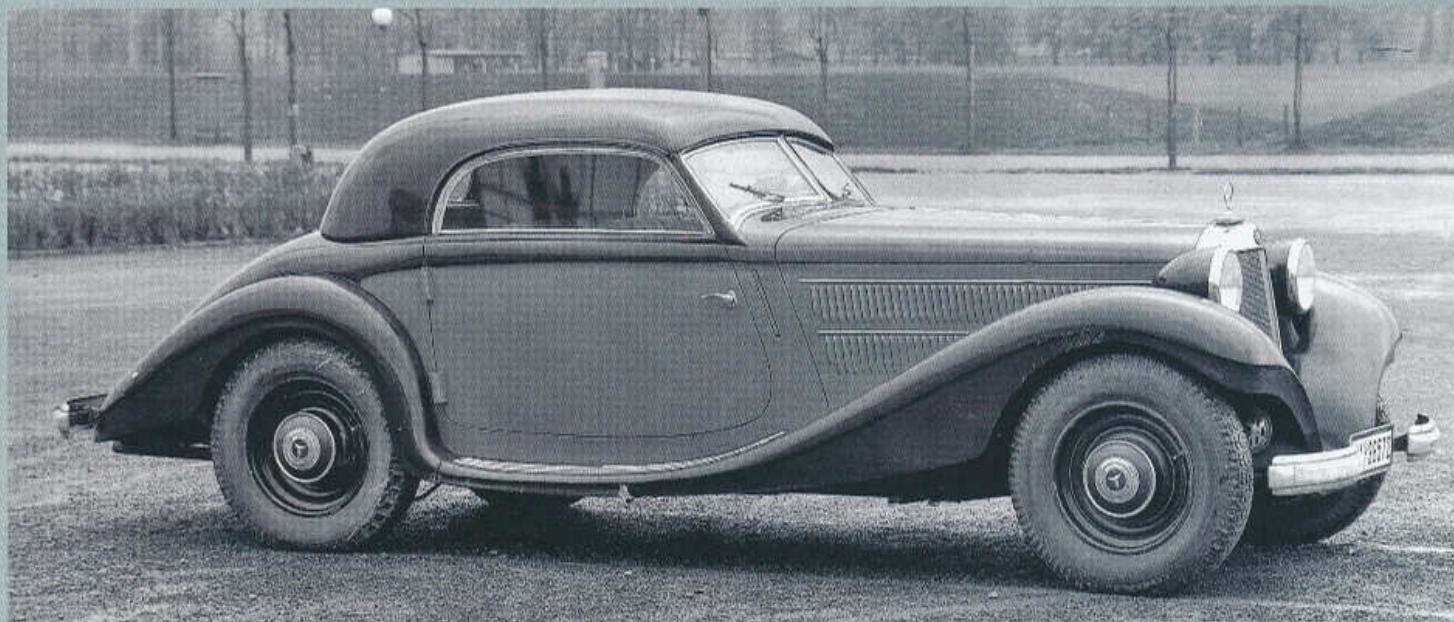


TŘÍMÍSTNÝ KABRIOLET TYPU 320
NA PODVOZKU S ROZVOREM 2,88 M (1937)

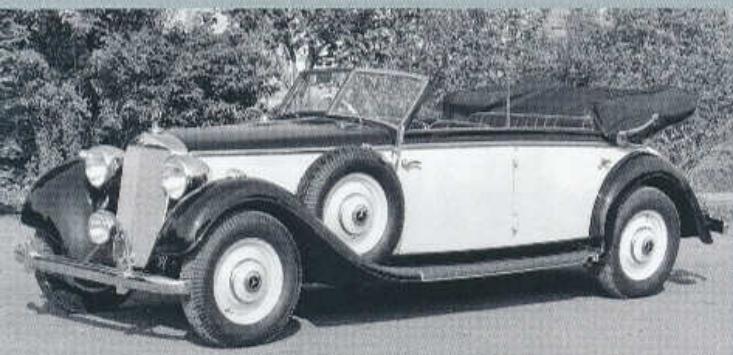
V únoru 1937 byly na berlínském autosalonu představeny nové vozy Mercedes-Benz 320. Měly nezávislé zavěšení všech čtyř kol a řadový šestiválec spojený s plně synchronizovanou převodovkou. Byly určeny náročné a zámožné klientele.

Evoluce

Nový typ 320 s interním označením W 142 navazoval na dřívější osvědčený šestiválec 290, v řadě ohledů však byl dokonalejší. Řadový šestiválec s rozvodem SV uložený těsně za přední nápravou měl objem převrtáním zvětšený na 3207 cm³ a výkon zvýšený na 78 k (57 kW). >



DVOUMÍSTNÉ KUPÉ S ODNÍMATELNOU
PLECHOVOU STŘECHOU Z LET 1937-38



PĚTIVÍSTNÝ ČTYŘDVEROVÝ KABRIOLET
TYPU 320 V PROVEDENÍ Z ROKU 1938

► Jeho sedmkrát uložený klikový hřídel dostal dvanáct protizávaží, která zajišťovala velmi kultivovaný chod. Sestiválec byl osazen novým dvojitým karburátorem Solex, chlazení motoru obstarávalo 13 l vody, mazání 8 l oleje, který procházel účinným čističem. Na motor navazovala plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka ZF, jejíž čtvrtý rychlostní stupeň byl přímým záběrem. Od počátku sezony 1939 si zákazník mohl za příplatek objednat rychloběh ZF s převodem 0,74.

Základ vozu tvořil robustní obdélníkový rám z ocelových výlisků. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle. Přední na příčných ramenech doplněných spodním příčným listovým perem a párem svislých vinutých pružin umístěných mezi podélníky



PŮvodní plechovou střechu
mohla na léto nahradit
skládací plátěna

KABRIOLET S ROZVOREM 3,30 M MĚL
ZAVAZADELNÍK PŘÍSTUPNÝ Z VENKA



rámu. zadní poháněná kola nesly vykynuté polonápravy, každá s dvojicí vinutých pružin. Obě nápravy byly opatřeny dvojčinným kapalinovým tlumičem.

Bubnové brzdy mely kapalinové ovládání Ate-Lockheed, sedmnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,50-17, u nejtěžších modelů 7,00-17. Podvozek byl vybaven centrálním mazáním.

V letech 1937 a 1938

se podvozky typu 320 vyráběly ve dvou délkách. Kratší s rozvorem 2880 mm a rozchodem 1475 mm vpředu a 1500 mm vzadu byl určen pro třímístný sportovní kabriolet a pro dvoumístné kombinované kupé. To bylo opatřeno krátkou zaoblenou plechovou střechou, kterou bylo možné sejmout a nahradit skládací textilní střechou. Obě nemohly být na voze zároveň, jedna tedy musela odpočívat v garáži nebo ve skladisti.



DVOUDVEROVÝ PĚTIMÍSTNÝ KABRIOLET
SE ZCELA STAŽENÝMI BOČNÍMI OKNY

AERODYNAMICKÝ
TVAROVANÝ SEDAN
TYPU 320 NA KRESBĚ
Z KATALOGU (1938)



SEDAN SE ČTYŘMI
BOČNÍMI OKNY
A SHRNOVACÍ
STŘECHOU
RÓČNIKU 1939

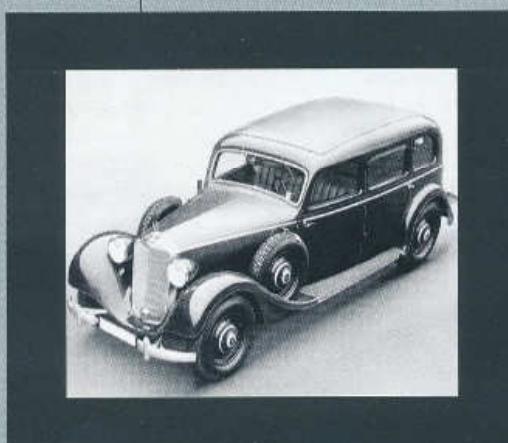


LIMUZÍNA MERCEDES-BENZ 320
PULLMAN V PROVEDENÍ Z LET
1937 A 1938

Oba modely byly dlouhé 4700 mm, široké 1770 mm a vysoké 1500 mm, vykazovaly vlastní hmotnost 1725 kg a dosahovaly největší rychlosti kolem 130 km/h. Průměrně spotřebovaly 17 l benzínu na 100 km, do palivové nádrže za zadní nápravou se vešlo 72 l cenné tekutiny.

„Tříadvacítka“ s kratším rozvorem 2880 mm se vyráběly jen v letech 1937 a 1938, celkem jich vzniklo málo přes tisíc kusů. Vzácností byla výše popsaná kombinovaná kupé, kterých podle továrních záznamů zhotovili v Untertürkheimu jen dvě desítky.

Zesilé podvozky typu 320 s kratším rozvorem opatřené velkou palivovou nádrží o objemu 140 l posloužily v roce 1938 ke stavbě dvou stovek vojenských automobilů s dvacetipalcovými koly obutými do pneumatik s hrubým vzorkem a otevřenou krabicovitou karoserií. Nesly označení 320 WK, noblesou ovšem neoplyvaly.

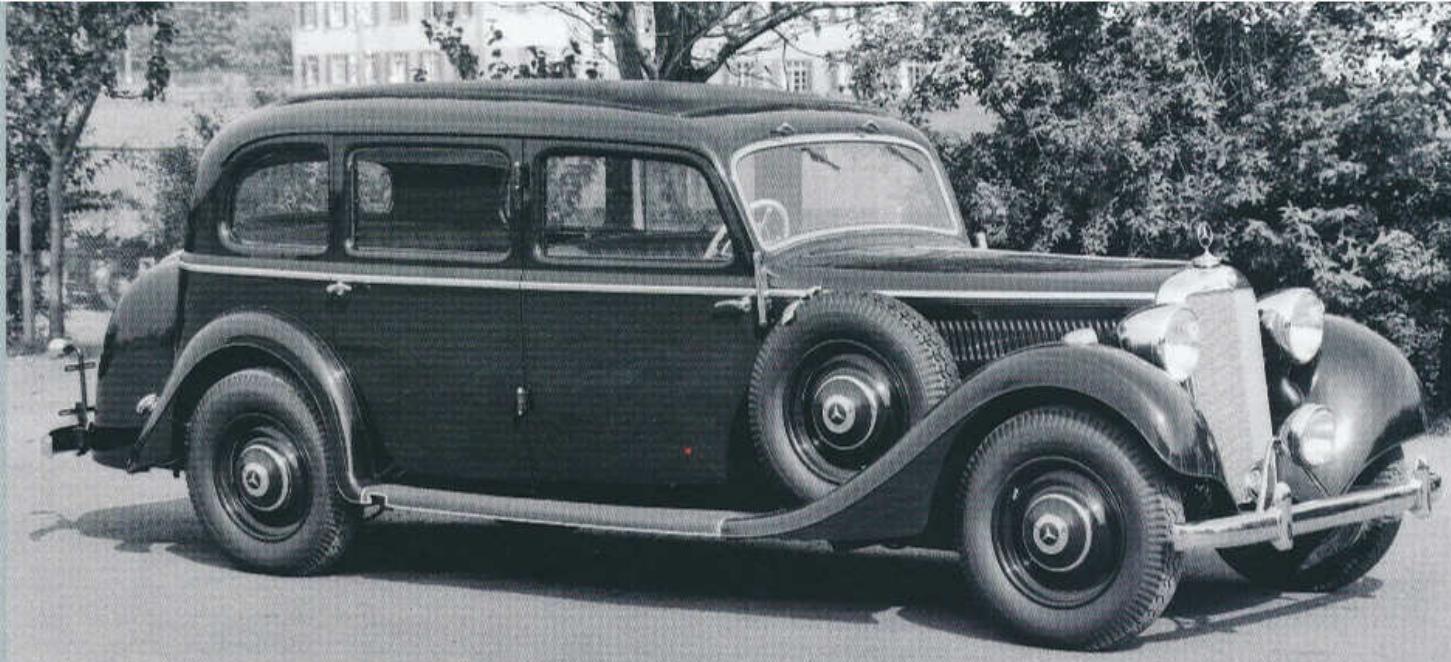


Široká nabídka

Většinu produkce typu 320 tvořily vozy s delším rozvorem 3300 mm. Automobilka je nabízela s řadou zavřených i otevřených karoserií v dosti širokém cenovém rozpětí. Zákazník si také mohl za 6800 říšských marek objednat podvozek ke karosování.

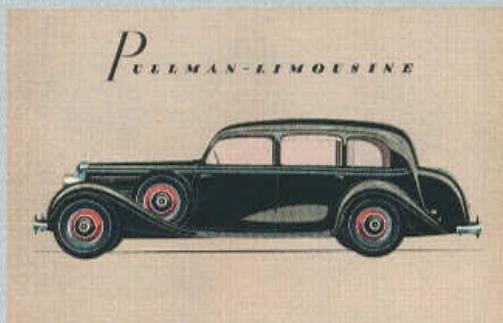
Základem nabídky karosovaných vozů tvořil pětimístný čtyřdveřový sedan se čtyřmi bočními okny za 8950 RM. Byl dlouhý 5100 mm, široký 1770 mm a vysoký 1640 mm, vážil kolem 1850 kg a dosahoval největší rychlosti 125 km/h. Běžně spotřeboval 18 až 20 l benzínu na 100 km, takže jeho za zadní nápravou uložená nádrž o objemu 72 l nebyla nikdy přidimenzována.

Za 9800 RM byl k mání dvoudveřový kabriolet se čtyřmi bočními okny, 9900 RM stál čtyřdveřový otevřený cestovní vůz s lehkou pláténou střechou a šesti bočními okny. Výroba tohoto modelu však byla po necelém roce ukončena. >



SEDMIMÍSTNÁ LIMUZÍNA MERCEDES-BENZ 320
PULLMAN Z ROKU 1939

V MODELOVÉM ROCE 1939 DOSTALA LIMUZÍNA PULLMAN NOVĚ TVAROVANOU ZÁD.



LUXUSNÍ
SEDMIMÍSTNÁ
LIMUZÍNA
PULLMAN
NA KRESBĚ
Z KATALOGU (1939)

Nejprostornějším modelem řady 320 byla sedmimístná limuzína Pullman se šesti bočními okny a třemi řadami sedadel podle vzorce 2+2+3, přičemž sedadla prostřední řady byla sklopná. Limuzína nabízená za 9800 RM byla dlouhá 5250 mm, široká 1850 mm a vysoká 1790 mm. Vykazovala hmotnost 1950 kg a celkovou hmotnost 2525 kg. Dokázala využít rychlosť 120 km/h, její spotřeba se pohybovala kolem 20 l benzínu na 100 km.

Velmi oblíbenou verzí „tristadvacítky“ byl pětimístný čtyřdveřový kabriolet s oblou zádí, do niž bylo možné za příplatek objednat na míru zhotovené kufry. Základní cena tohoto kabrioletu byla stanovena na 10 400 RM.

Pouze na zakázku vznikaly v závodě v Mannheimu šestimístné čtyřdveřové kabriolety se šesti bočními okny, jež byly blízce přibuzné s limuzínou Pullman. V ceniku u tohoto modelu figurovala částka 12 500 RM.

Jen v letech 1937 a 1938 se na podvozku s rozvorem 3300 mm vyráběly i třímístné dvoudveřové kabriolety se dvěma bočními okny a sportovně střížené dvoumístné roadstery. Výroba těchto modelů se počítala jen na desítky kusů, oba byly k mání za 13 500 RM.

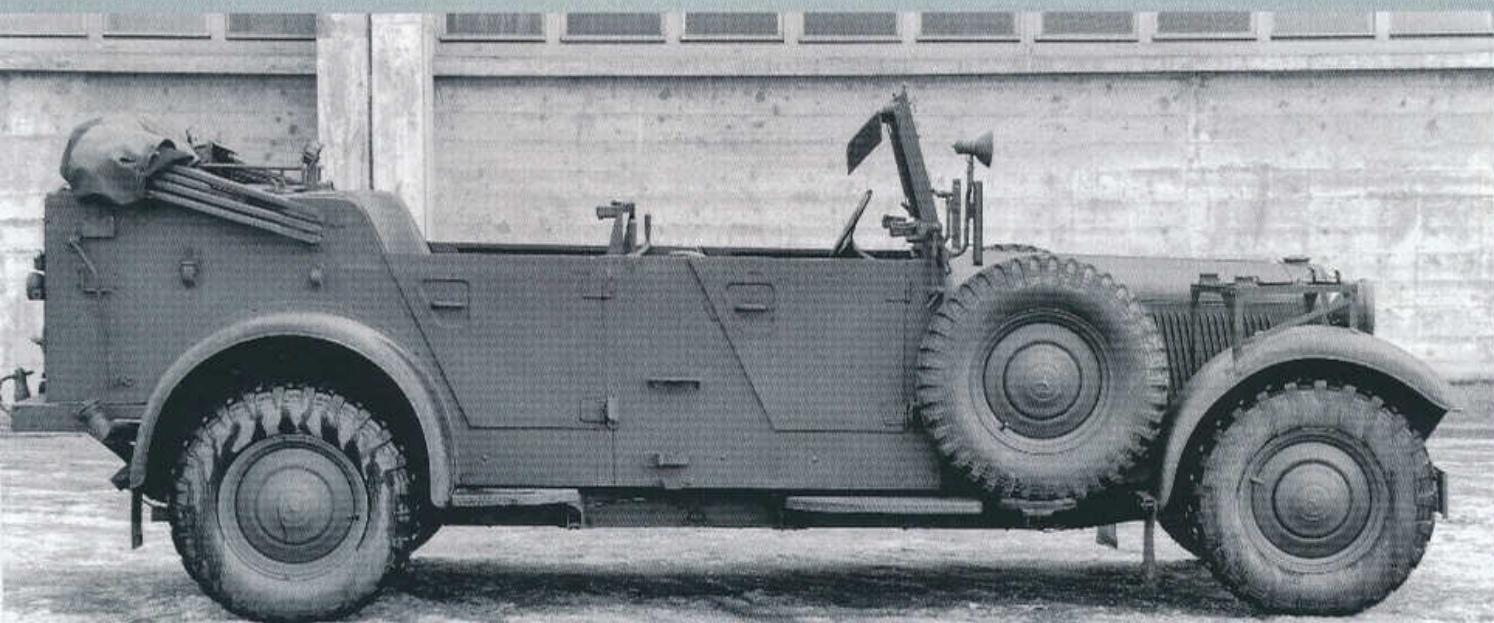
Dodejme, že výše zmíněný třímístný kabriolet s kratším rozvorem 2880 mm stál 11 800 RM a raritní kombinované kupé s odnímatelnou střechou stavěné na též šasi automobilka nabízela za 12 300 RM.

Na nejvyšší přícce ceniku figuroval – ovšem jen do konce roku 1938 – aerodynamický sedan s rozvorem 3300 mm, čtyřmi bočními okny, splývavou zádí a označením Mercedes-Benz 320 Autobahn-Kurier. Tvarově navazoval na obdobné dálniční vozy typů 290, 500 a 540 a stál nemálo 14 500 RM, byl tedy o více než 60 % dražší, než standardní sedan typu 320.

Modely 1939

Ve druhé polovině února 1939 byly na berlinském autosalonu představeny automobily Mercedes-Benz 320 nového modelového roku. Pod kapotu dostaly šestiválec převrtaný na objem 3405 cm³, který si zachoval výkon 78 k (57 kW) navzdory zhoršené kvalitě tehdy v Německu prodávaného benzínu.

Tento motor údajně automobilka do vozů určených prominentním zákazníkům diskrétně montovala už od podzimu 1938 stejně



V LETECH 1939 A 1940 VZNIKLO PŘES 1500 VOJENSKÝCH VOZŮ TYPU 340 WK

AERODYNAMICKÝ SEDAN MERCEDES-BENZ 320 AUTOBAHN-KURIER (1938)



SPLÝVAVÁ ZÁD AERODYNAMICKÉHO SEDANU S OKROUHLÝM KRYTEM REZERVY



jako rychloběh dodávaný specializovanou továrnou Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF).

Rychloběh s převodem 0,74 bylo možné zapojit při kterémkoliv převodovém stupni pro jízdu vpřed, v praxi se ovšem uplatnil spolu se „čtyřkou“ při rychlé jízdě po říšských silnicích a nově vybudovaných autostrádách. Snižoval otáčky motoru o 26 %, šestiválec byl díky němu ještě méně hlučný a méně živnivý.

Navzdory objemu motoru zvětšenému na 3,4 l zůstalo typově označení noblesních šestiválců Mercedes-Benz 320 nezměněno.

Pří též přiležitosti dostala limuzina Pullman stejně jako sedan nově tvarovanou zaoblenou záď, v níž se pod odklápěcím víkem skrýval zavazadlový prostor. Někdejší archaické řešení se sklopáním nosičem pro samostatný kufr konečně patřilo minulosti. Sedan mohl mít za příplatek nad předními i zadními sedadly obdélníkový otvor ve stropě krytý shrnovací textilní střechou.

V ceniku z února 1939 už se neobjevily modely s kratším rozvorem 2880 mm ani dvoumístné a třímístné otevřené vozy s rozvorem 3300 mm, v průběhu roku byla výroba civilních modelů typu 320 omezena jen na sedany, limuziny a dvoudveřové a čtyřdveřové pětimístné kabriolety. Většina z těchto vozů už se nedostala

do rukou civilních uživatelů, byly dodány různým složkám německé branné moci.

V omezených počtech pokračovala výroba automobilů Mercedes-Benz 320 s civilními karosériemi, často ovšem opatřenými misto laku matnou šedozelehou barvou, až do léta 1942. Celkem bylo od roku 1937 vyrobeno přes pět tisíc vozů typu W 142, z nichž tisíc mělo v letech 1937 a 1938 kratší rozvor 2880 mm.

Do našich dějin se nejvýrazněji vepsal zelený dvoudveřový kabriolet Mercedes-Benz 320, jímž jel 27. května 1942 zastupující říšský protektor Reinhard Heydrich vstří neblahému osudu, který mu nachystali českoslovenští parašutisté Jozef Gabčík a Jan Kubiš.

Zesílený podvozek typu 320 vybavený šestiválcem 3405 cm³, dvacetipalcovými koly s terénními pneumatikami a palivovou nádrží o objemu 140 l se stal v letech 1939 a 1940 základem více než 1500 otevřených vojenských automobilů se čtyřdveřovou krabicovitou karoserií. Na rozdíl od civilních modelů dostal vojenský vůz typově označení 340 WK zohledňující zvětšený objem motoru. <