

# SERIÁL HISTORIE

- > SACHSENRING P 240 (1954-1959)
- > LANCIA FULVIA (1963-1976)

2000

⟨ Historie ⟩ Sachsenring P 240 ⟩ text: Jan Tuček foto: archiv autora

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1900

# VÝCHODONĚMECKÁ CHLOUBA

V polovině padesátých let začali ve východním Německu, v tehdejší Německé demokratické republice, vyrábět vůz vyšší střední třídy Sachsenring P 240, jenž se měl stát chloubou tamějšího automobilového průmyslu. Jeho kariéra však po čtyřech letech neslavně skončila.





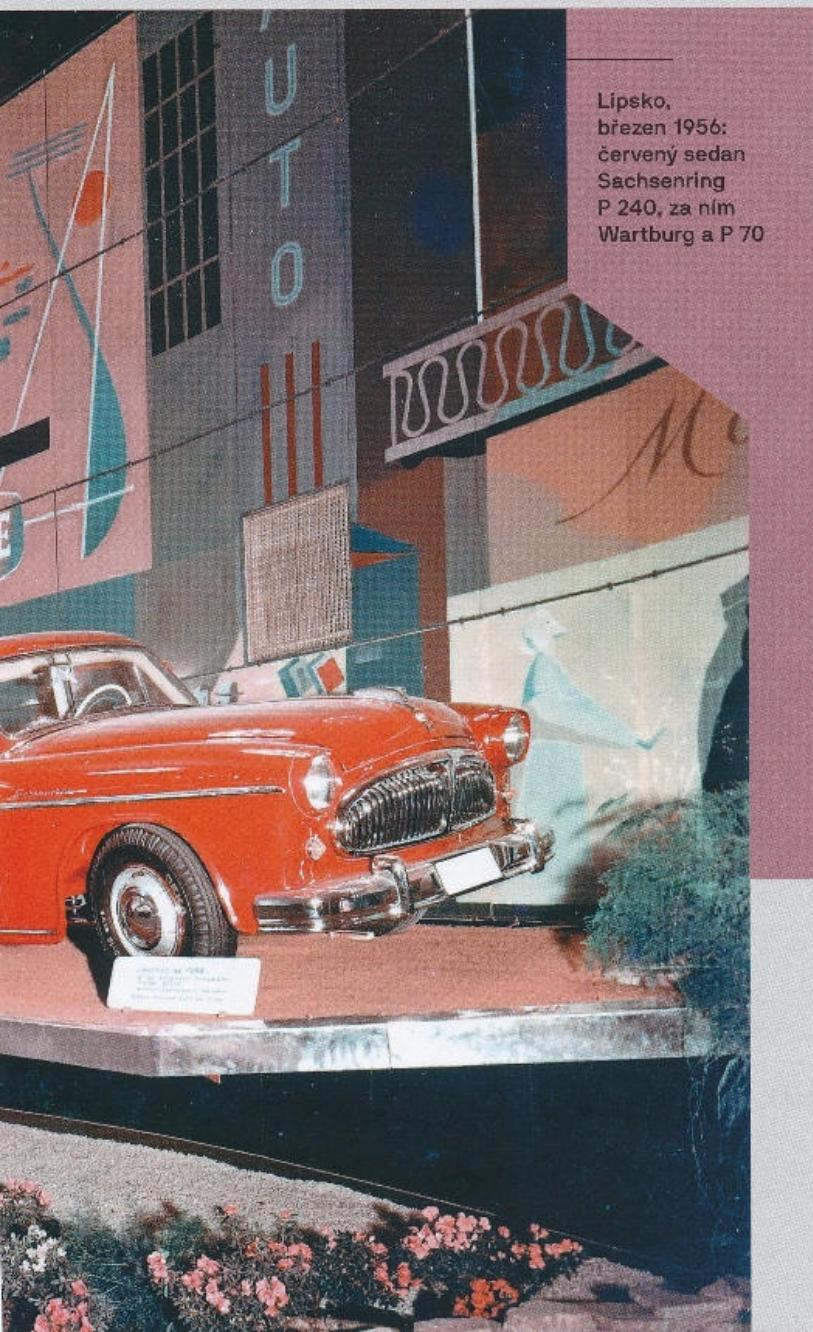
Tři další vozy Sachsenring P 240 vystavené v březnu 1956 na veletrhu v Lipsku

**V**září 1953 dostala znárodněná automobilka Horch v saském Zwickau příkaz ministerstva strojírenství zahájit přípravy na vývoj nového vozu vyšší střední třídy se šestiválcovým motorem. Práce na projektu s typovým označením P 200 odstartovaly o měsíc později a byly do nich zapojen výzkumný a vývojový závod FEW v Karl-Marx-Stadt (Chemnitz).

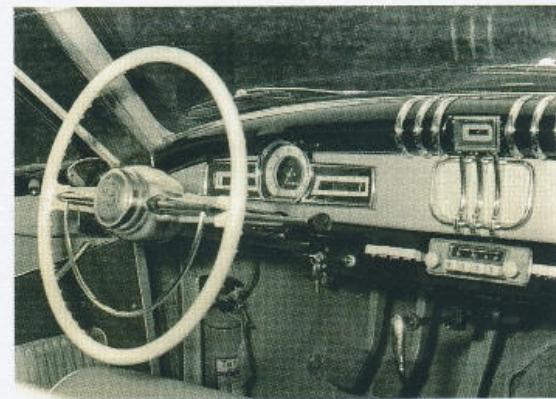
Počátkem roku 1954 se do věci vložil šéf východoněmecké komunistické strany SED Walter Ulbricht (1893–1973). Požadoval, aby budoucí automobil, určený především pro

stranické a vládní činitele NDR a pro východoněmecké diplomaty, překonal západoněmecký Mercedes-Benz 220. A tak ve Zwickau museli zvolit motor většího objemu a označení vozu změnit na P 240.

V lednu 1954 přijala vláda NDR usnesení o vývoji zmiňovaného automobilu, přičemž dva první prototypy mely být zhotoveny v šibeničním termínu – do konce června téhož roku! Důvod byl prostý: Walter Ulbricht slavil 30. června narozeniny



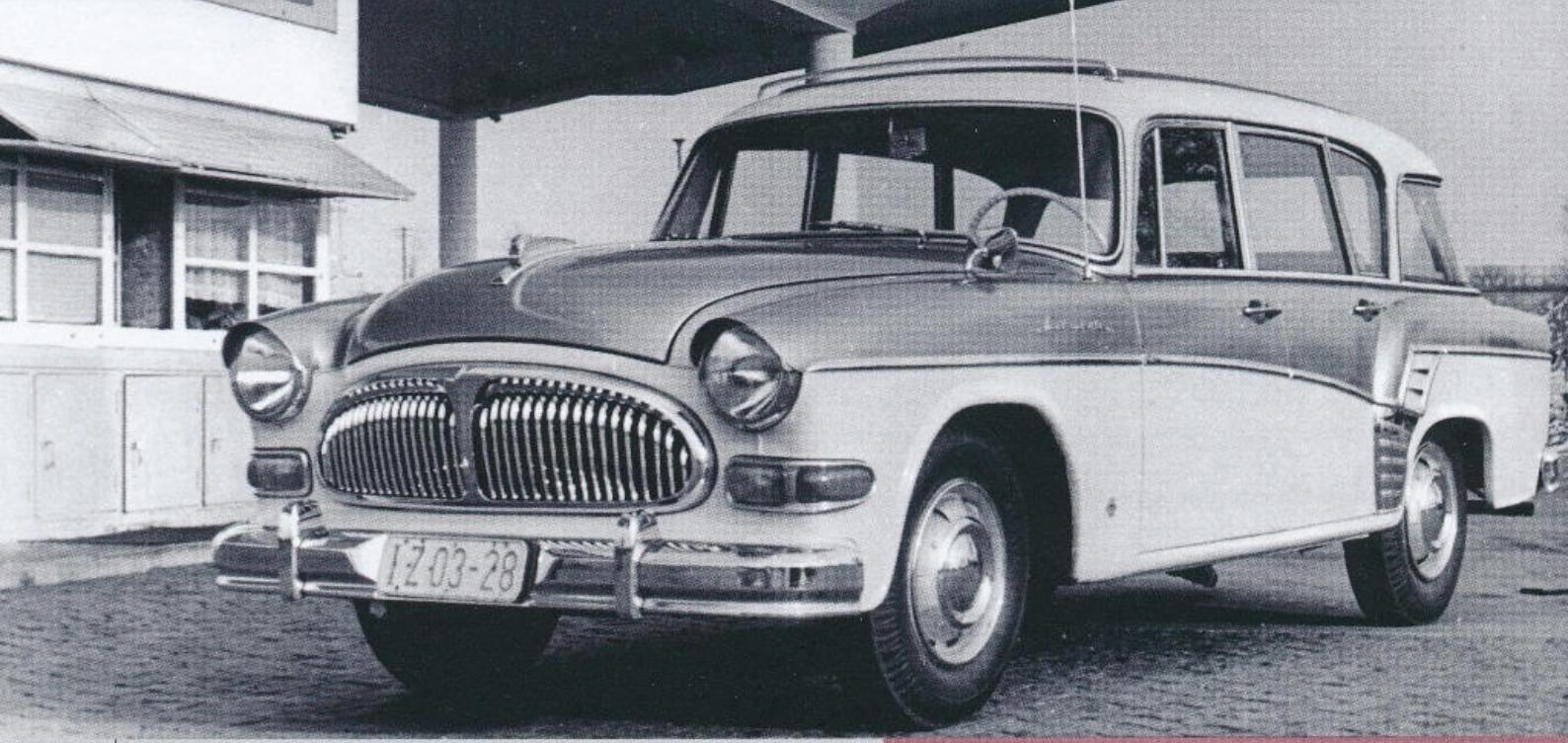
Druhá verze sedanu P 240 s mřížkou masky tvořenou vodorovnými lištami (1957)



Bohatě vybavená přístrojová deska s rychloměrem do 160 km/h a radiopřijímačem

a soudruzi z jeho okolí mu chtěli udělat radost.

Představy konstruktérů o samonosné karoserii utal příkaz z Berlína, že nový vůz musí mít podvozek s rámem. Vývoj mělo zkrátit použití řady komponentů z výběhového typu EMW 340-2 vyráběného v Eisenachu. Ten byl mutaci



Jedno ze sedmi kombi Sachsenring P 240 zhotovených pro rozhlas a televizi (1958)

Prostorný čtyřdveřový automobil nabízel možnost lůžkového uspořádání sedadel



Pětidveřové kombi mělo ve střeše obdélníkový otvor se shrnovacím textilním krytem



► předválečných vozů BMW, které vznikaly tamtéž, od roku 1951 však už nesměly používat původní značku.

P 240 převzal z EMW 340-2 poháněnou tuhou zadní nápravu s centrálním trojúhelníkovým závěsem a odpružením podélnými zkrutnými tyčemi, brzdovou soustavu a řadu dalších dílů.

Řadový šestiválec OHV o objemu 2,4 l vznikl úpravou motoru určeného pro vojenské terénní automobily s počtem čtyř kol.

Šibenický termin se nakonec podařilo dodržet, i když jen jedním prototypem, s nímž se Walter Ulbricht seznámil 30. června 1954 v Berlíně. Do konce roku bylo ručně smonováno devět dalších sedanů P 240, z nichž většina sloužila ve zkušebním provozu na ministerstvech a na ústředním výboru SED.

Plánovaný termín náběhu sériové výroby na jaře 1955 se ukázal být zcela nereálný, do konce roku 1955 se podařilo zhotovit jen dvacet vozů nulté série. Šest z nich bylo určeno k prezentaci v březnu 1956 na jarním veletrhu v Lipsku. Tam se nový automobil představil coby Horch Sachsenring P 240 se stylizovaným H na přidi i zádi a na poklicích kol.

Sedan klasické konstrukce měl přední kola nezávisle zavěšena na dvojicích přičních trojúhelníkových rámů a odpružena podélnými zkrutnými tyčemi stejně jako poháněná tuhá zadní náprava.

Podélně nad přední nápravou uložený vodou chlazený řadový šestiválec OHV o objemu 2407 cm<sup>3</sup> a výkonu 80 k (59 kW) byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou s řadici pákou u volantu. „Čtyřka“ plnila funkci rychloběhu.

Při rozvoru náprav 2800 mm a rozchodu kol 1350 mm vpředu a 140 mm vzadu byl sedan dlouhý 4730 mm, široký 1780 mm a vysoký 1680 mm. Vykazoval vlastní hmotnost 1525 kg a celkovou 1960 kg. Na patnáctipalcových kolech s pneumatikami 7,10–15 dosahoval největší rychlosti 140 km/h a průměrně spotřeboval 15 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž v zádi měla objem 60 l.

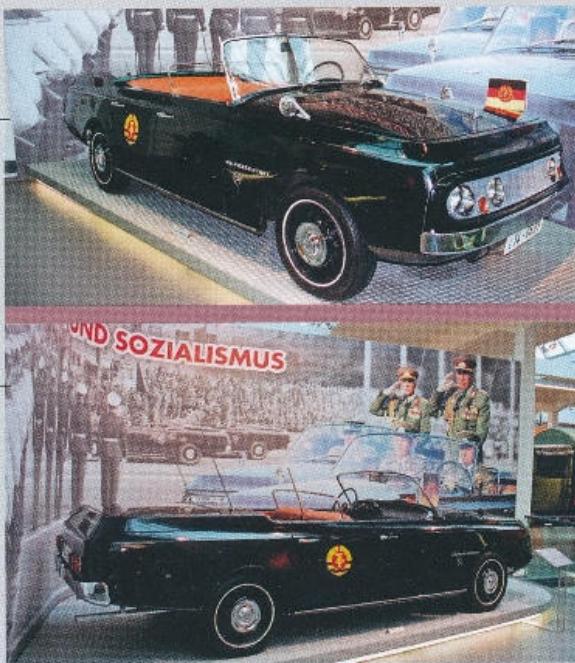
V roce 1956 se na prvném vojenském přehlídce ve východním Berlíně poprvé objevily na veřejnosti dva čtyřdveřové kabriolety P 240 zhotovené v drážďanské karosárni KWD (někdejší Gläser). Postupně vzniklo ještě několik dalších, celkem méně než deset.



Přehlídkový vůz  
Sachsenring  
P 240  
z roku 1957  
na veteránské  
akci  
v bývalé NDR

V roce 1969 byly  
na podvozcích  
z roku 1956  
postaveny  
dva vozy  
Repräsentant

Přehlídkový  
Sachsenring  
Repräsentant  
dostal  
laminátovou  
karoserii bez  
střechy



Od léta 1958 měl sedan  
P 240 logo se stylizovaným  
S v kruhu a novou boční lištu

V letech 1957 a 1958 výroba sedanů Sachsenring P 240 kulminovala, každý rok opustilo továrnu přes pět stovek vozů, což byla ovšem sotva desetina původně plánovaných počtů.

V září 1958 se na podzimní veletrhu v Lipsku přestavil typ P 240 s novým logem, stylizovaným S v kruhu. Od 1. května 1958 byly oba výrobní závody ve Zwickau (dřívější Audi a Horch) sloučeny v jeden podnik, Sachsenring Automobilwerke.

V té době už bylo jasné, že velký sedan nepřežije rok 1959. Pro vysoké stranické činitelé a ministry se do NDR začaly dovážet osmiválce Tatra 603, pro střední kádry sovětské sedany Volga GAZ 21 se čtyřválcovým motorem. Do léta 1959 ve Zwickau vyrábili poslední stovku šestiválců P 240.

Mezitím v letech 1958 a 1959 v karosárně v Halle ve spolupráci s pobočkou KWD v Radebergu přestavěli sedm sedanů P 240 na pětidveřová kombi určená pro rozhlas a televizi NDR. Všechna kombi měla ve střeše obdélníkový otvor se shrnovacím textilním krytem, který spolu s madlem na střeše umožňoval kameramanům snímat za jízdy ve stoje.

Celková produkce vozů Sachsenring P 240 dosáhla nejvíce 1400 kusů, přesněji 10 prototypů a 1382 sériových vozů.

Pamětníci však hovořili o několika dalších sedanech P 240 smontovaných ze zbylých dílů po oficiálním ukončení výroby.

V roce 1969 posloužily dva podvozky ročníku 1956 ke stavbě přehlídkových vozů Sachsenring Repräsentant s otevřenou čtyřdveřovou karoserií pětimetrové délky zhotovenou z laminátu. Mimořádě – repasované podvozky byly obutý do pneumatik Dunlop rozměru 185 HR 15 dovezených ze Západu.

Veřejnosti se oba vozy ručně postavené ve vývojové dílně ve Zwickau představily v říjnu 1969 při oslavách 20. výročí vzniku NDR. <