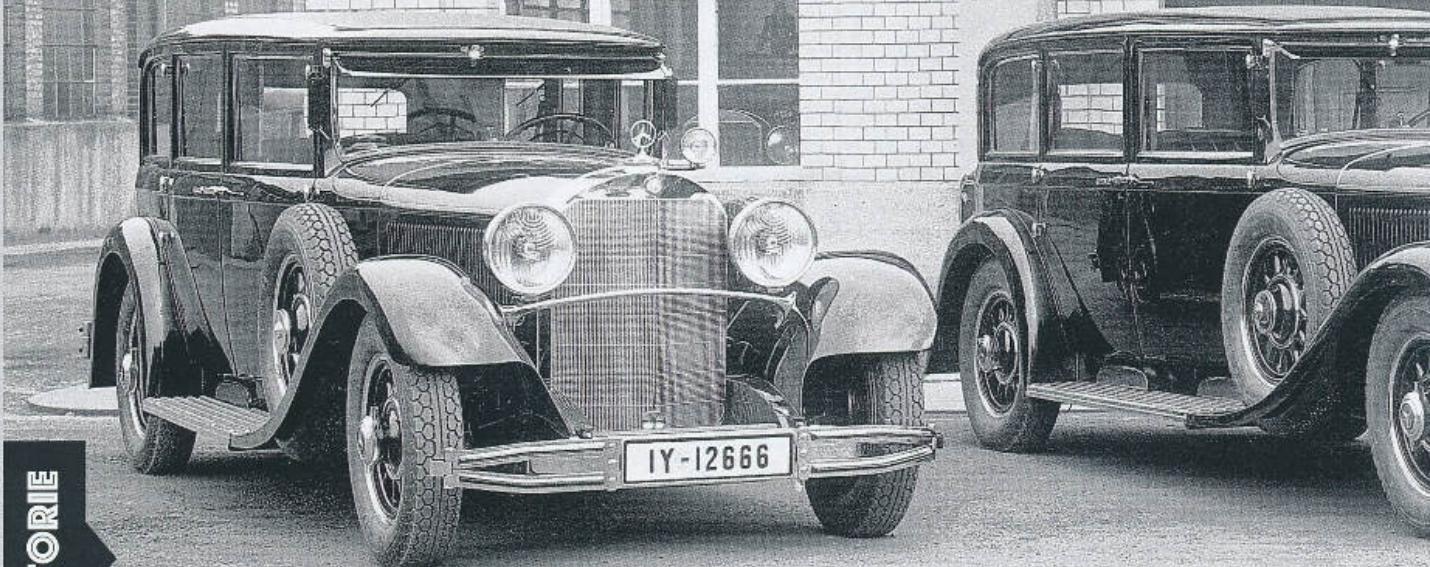


1930-1938

# JEN PRO BOHATÉ



Před devadesáti lety, v říjnu 1930, představila stuttgartská automobilka na autosalonech v Paříži a poté v Praze svůj nejdražší osobní vůz, Mercedes-Benz 770 s interním označením W 07. Pod kapotu dostal řadový osmiválec o objemu 7,7 l, který s pomocí kompresoru dával výkon 200 koní.

# N

a vzadu pod nápravou.

Podvozek byl vybaven automatickým centrálním mazáním, palivová nádrž o objemu 120 l měla své místo na rámu za zadní nápravou.

Srdcem vozu byl za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový osmiválec OHV o objemu 7655 cm<sup>3</sup> opatřený zdvojeným zapalováním se dvěma svíčkami pro každý válec. Klikový hřidel osmiválce byl devětkrát uložený a staticky i dynamicky pečlivě

## Dokonalá klasika

ový automobil označovaný také jako Grosser Mercedes, jehož konstrukci a vývoj vedl technický ředitel automobilky Dr. Hans Nibel (1880–1934), se vyznačoval ortodoxním řešením podvozku. Měl robustní obdélníkový rám s centrální výztuhou ve tvaru X a obě tuhé nápravy odpružené podélnými půleliptickými listovými pery umístěnými vpředu nad

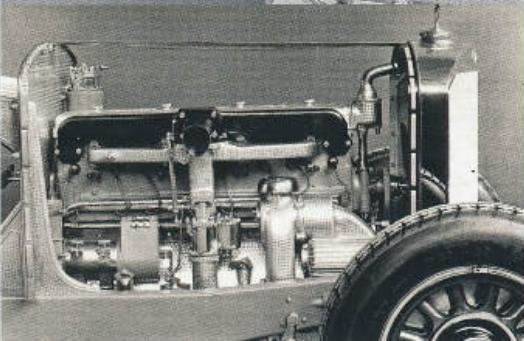
# A MOCNÉ



Trojice limuzin Mercedes-Benz 770 v továrně v Untertürkheimu (1931)



Palubní deska byla osazena sedmi kruhovými přístroji včetně hodin (1930)



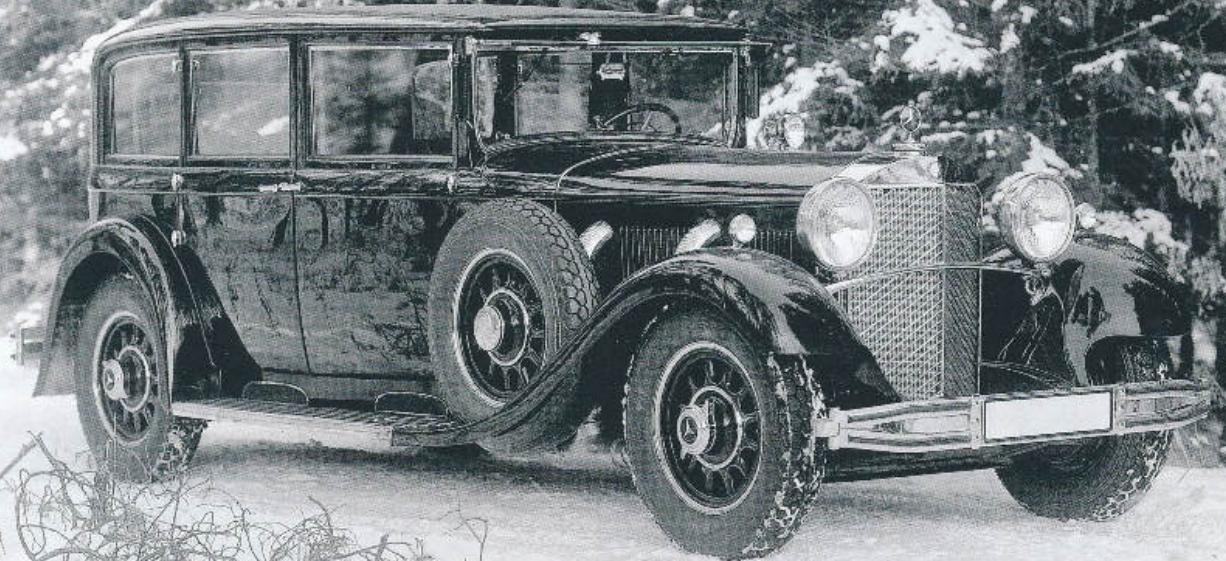
Řadový osmiválec 7,7 l – kompresor Roots je upraven dole z částí za kolem

vývážený. Chladicí okruh motoru měl objem 32 l, mazání obstarávalo 9 l oleje.

V nepřeplňovaném provedení dával osmiválec výkon 150 k (110 kW) při 2800 ot/min, s pomocí kompresoru Roots umístěného ve vodorovné poloze vpravo vpředu vedle motoru výkon vzrostl na 200 k (147 kW) při 2800 ot/min.

V běžném provozu zůstával kompresor v klidu, řidič jej v případě potřeby aktivoval razantním sešlápnutím pedálu plynu až k podlaze.

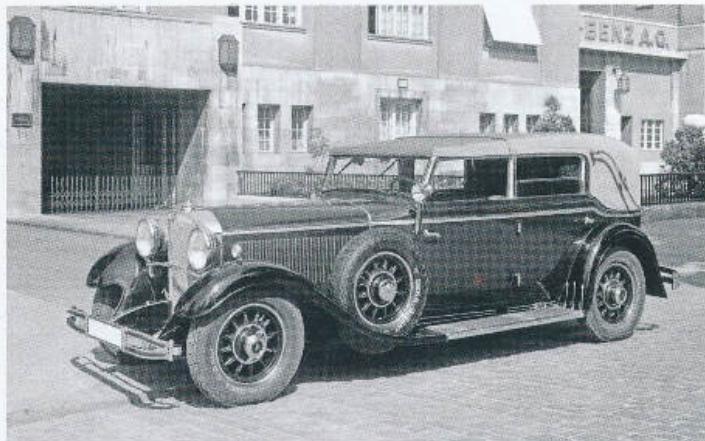
Na osmiválec navazovala suchá dvoukotoučová spojka a třístupňová převodovka se synchronizací druhého a třetího převodového stupně, kterou doplňoval rychloběh značky Maybach. Řidič jej ovládal páčkou umístěnou u kruhového středu volantu a mohl jej připnout ke kterémukoliv



Mercedes-Benz 770 coby limuzína Pullman  
na snímku ze zimy 1930-31



Zadní sedadlo luxusní limuzíny Pullman  
bylo výškově nastavitelné klikou



Čtyřdveřový kabriolet zhotovený v továrně  
karosárně v Sindelfingenu (1931)

> z převodových stupňů pro jízdu vpřed. Výrobce nabízel alternativně dvě hodnoty převodu rychloběhu: 0,71 nebo 0,76.

Bohatě vybavená palubní deska byla osazena sedmi kruhovými přístroji včetně elektrických hodin. U levého okraje panelu s přístroji měl své místo otáčkoměr se stupnicí do 3500 ot/min, mezi ním a uprostřed umístěnými hodinami byl teplomér vody a ampérmetr dobíjení. Vpravo od hodin pak byl tlakoměr mazání motoru, ukazatel stavu paliva v nádrži a rychloměr cejchovaný do 160 km/h s denním a celkovým počítadlem ujetých kilometrů.

Vůz měl bubnové brzdy s mechanickým ovládáním, jehož účinnost zvyšoval podtlakový posilovač Bosch-Dewandre. Dvacetipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 7,00–20. Kompletní podvozek vážil 1950 kg.

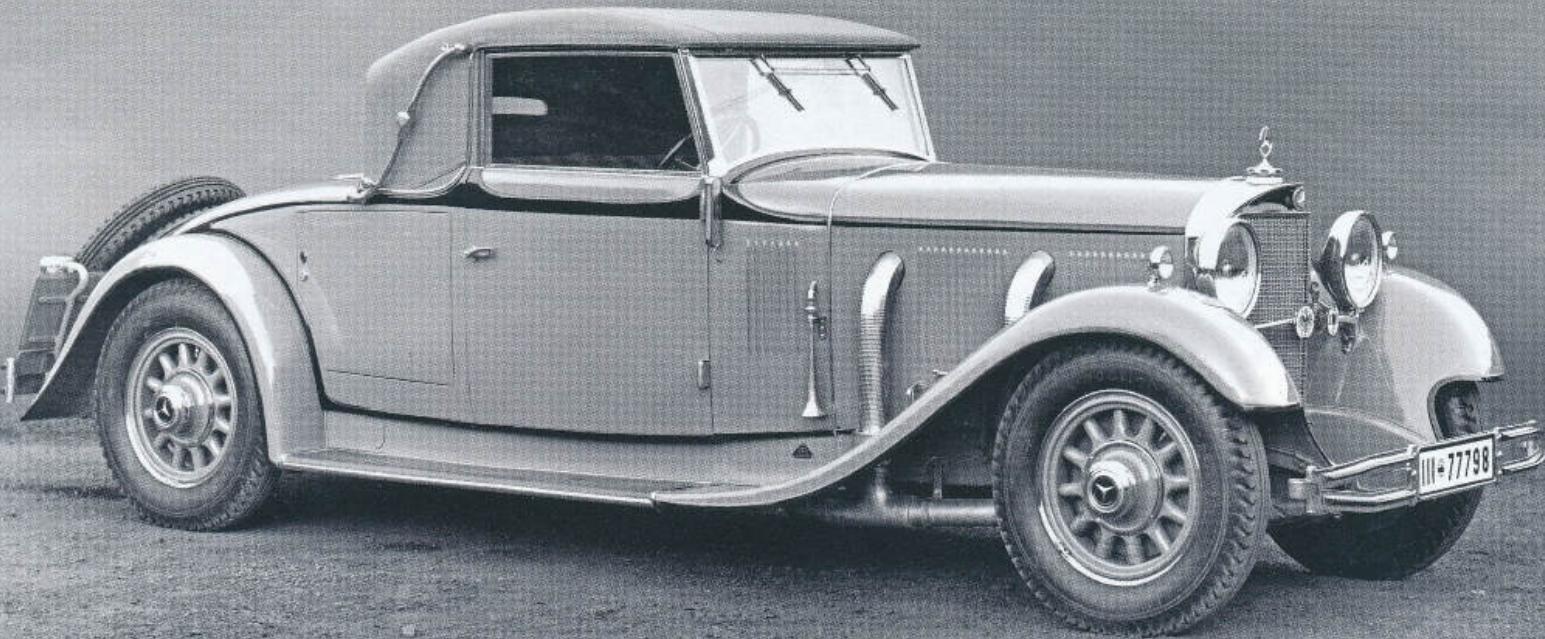
Při rozvoru náprav 3750 mm a rozchodu kol 1500 mm vpředu i vzadu byla sedmimístná limuzína Pullman dlouhá 5600 mm, široká 1840 mm a vysoká 1830 mm. Vykazovala hmotnost kolem 2700 kg, celková hmotnost měla hodnotu 3500 kg.

Vůz bez kompresoru dosahoval největší rychlosti 150 km/h, model s kompresorem přes 160 km/h. Spotřeba obou verzí se pohybovala kolem 30 l benzínu na 100 km.

### Za hodně peněz

Automobily Mercedes-Benz 770 řady W 07 patřily ve své době k nejdražším evropským vozům. Zákazník si mohl pořídit samotný podvozek a nechat jej karosovat u některé ze specializovaných firem, nebo si vybrat některou ze šesti továrních karoserií zhotovených v karosářských dílnách v Sindelfingenu. Konečná montáž vozů s továrními karoseriemi probíhala v Untertürkheimu.

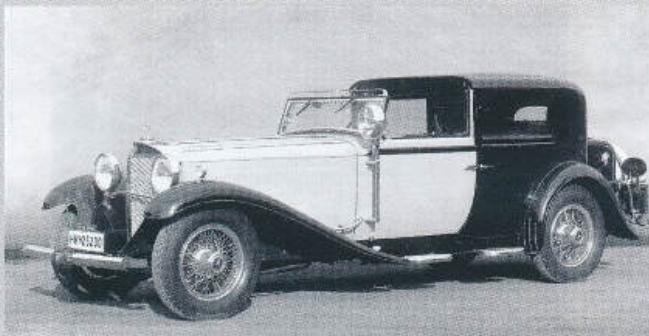
Podvozek typu 770 v provedení bez kompresoru továrna v roce 1931 nabízela za 29 500 říšských marek, s kompresorem za 32 500 RM. Pro srovnání uvedeme, že za 24 500 RM byla tehdy k mání limuzína Pullman typu Horch 600 se šestilitrovým motorem V12, obdobná limuzína Maybach Zeppelin DS 7 se sedmilitrovým motorem V12 stála 30 000 RM. Za nejdražší



Grosser Mercedes 8-Zylinder 2-sitziges Cabriolet Karosserie Auer

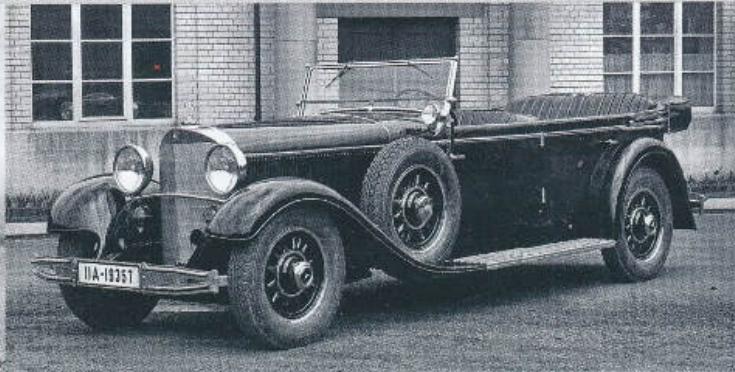
1230

Dvoumístný kabriolet karosovaný firmou  
Auer ze Stuttgartu-Cannstattu (1931)



Grosser Mercedes mit Neuss-Coupe

Model Sedanca de Ville karosovaný v roce  
1932 berlinskou firmou Neuss



Otevřený cestovní vůz Mercedes-Benz 770  
z roku 1931 s tovární karoserií

model Maybach Zeppelin DS 8 s osmilitrovým dvanáctiválcem, luxusní sedmimístný kabriolet, zákazník zaplatil 38 500 RM.

Limuzinu Pullman typu 770 s kompresorem a tovární sedmimístnou karoserií nabízela stuttgartská automobilka za 41 000 RM, čtyřdveřový otevřený cestovní vůz stal 42 000 RM. Za 44 500 RM byl k mání dvoudveřový kabriolet se dvěma bočními okny, tři další verze kabrioletů měly jednostrannou cenu 47 500 RM. Vedle dvoudveřového kabrioletu se čtyřmi bočními okny existovaly dva čtyřdveřové, jeden se čtyřmi a druhý se šesti bočními okny.

Posledně jmenované provedení vozu Mercedes-Benz 770 si v roce 1932 pořídil bývalý německý císař Vilém II. (1859–1941), který od listopadu 1918 žil v exilu v nizozemském Doornu.

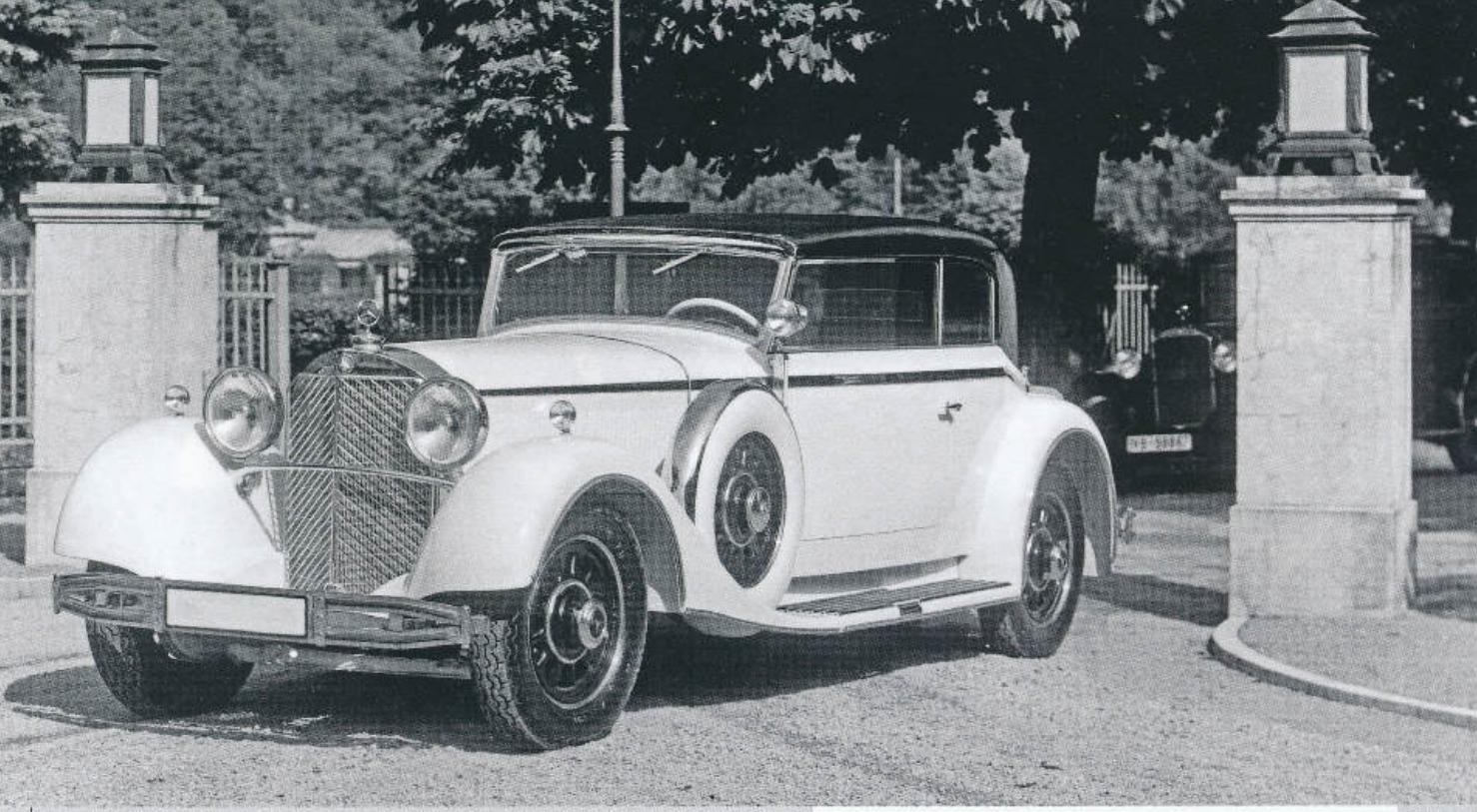
Jako jeden z pouhých třinácti zákazníků si objednal vůz bez kompresoru, zato s individuální výbavou, v níž nechyběla sit na maršálskou hůl a schránka na dalekohled. Vůz s pravostranným řízením byl vyveden v šedozeLENÉ barvě někdejšího císařského válečného loďstva a na zátkce chladiče měl místo obvyklé třípicí hvězdy v kruhu stylizovaný erb rodu Hohenzollernů, jehož byl bývalý císař a pruský král hlavou.

Když Vilém II. počátkem června 1941 zemřel, byla z automobilu odmontována střední a zadní část karoserie, kterou nahradila plošina s katafalkem pro přepravu císařovy rakve.

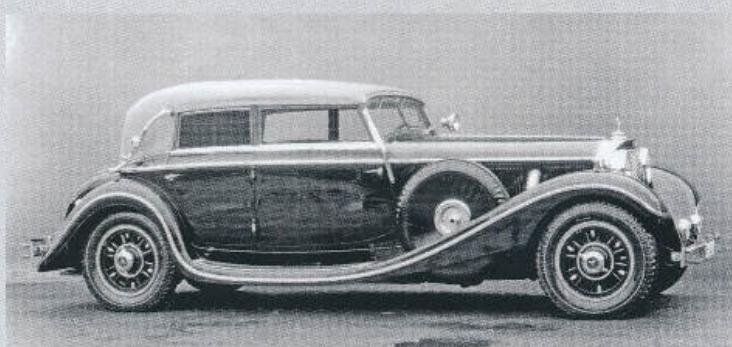
Japonský císař Hirohito (1901–1989) si v letech 1932 až 1935 nechal pro svůj dvůr zhotovit půl tuctu automobilů Mercedes-Benz 770 s volantem vpravo. Vedle limuzín v císařském parku figuroval i landaulet Pullman se šesti bočními okny, pevnou střechou nad řidičem a skládací textilní střechou nad zadní partii karoserie.

Nejméně jedna limuzina typu 770 dodaná do země vycházejícího slunce v roce 1935 byla pancéřovaná. Měla silná neprůstřelná skla v oknech a ocelovými pláty chráněné boky, podlahu i střechu karoserie. Navzdory zvýšené hmotnosti se i ona obešla bez kompresoru.

Kabriolet Viléma II. i Hirohitova pancéřovaná limuzína jsou dnes vystaveny ve značkovém muzeu ve Stuttgartu. Zatímco první vůz si zachoval původní ozdobu zátky chladiče, červeno-černá limuzína japonského císaře má nyní nahrazena chladiči třípicou hvězdu, jež nahradila původní



Kabriolet karosovaný v Sindelfingenu  
na snímku z Baden-Badenu (1932)



*Gesamt-Mercedes-Limousine 770*

2170C

Elegantní čtyřdveřový kabriolet zhotovený v roce 1935 v tovární karosárni



Pancéřovaná limuzina Mercedes-Benz 770  
japonského císaře Hirohita (1935)

> plastiku zlatého slunce. Zlaté císařské emblémy ji zůstaly jen na zadních dveřích.

Mezi prominentními uživateli vozů Mercedes-Benz 770 řady W 07 figurovali průmyslníci, bankéři a šlechtici z několika evropských zemí, ale také řada nacistických pohlavářů.

Necelé dvě desítky podvozků typu 770 byly podle přání zákazníků expedovány do externích karosáren, kde dostaly na miru střížené obleky, takže jejich pořizovací cena obvykle překročila hranici 50 000 RM. Mezi tyto solitery patřil mohutný dvoumístný kabriolet postavený v roce 1931 v karosárně Auer, jež sídlila ve Stuttgartu-Cannstattu.

Jedním ze zakázkových vozů typu 770 ročníku 1931 byl i elegantní čtyřdveřový landaulet, který oblékla stuttgartská karosárna Baur. Koncem roku 1931 dohotovila další stuttgartská karosárna Reutter čtyřmístný dvoudveřový kabriolet se dvěma bočními okny.

Pozoruhodný Mercedes-Benz 770 v provedení označovaném Sedanca de Ville postavila v roce 1932 karosárna Neuss v Berlině-Halensee. Vůz měl otevřený prostor pro řidiče a za ním dvoudveřovou kabинu s pevnou střechou pro prominentní cestující.

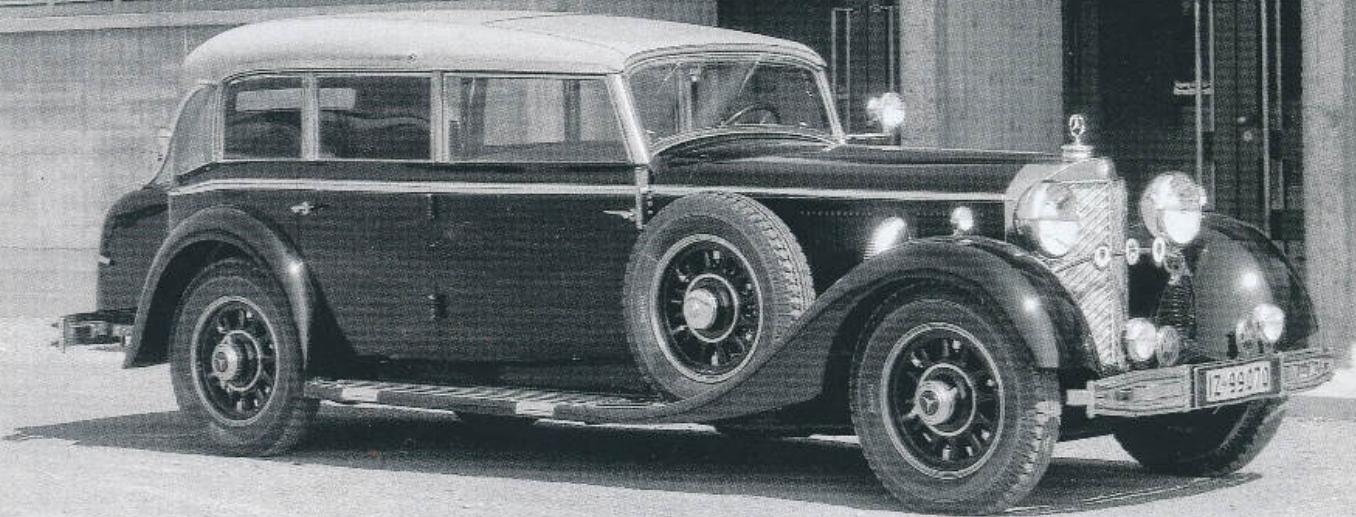
## Bylo jich 117

Podle tovární statistiky bylo v letech 1930 až 1938 vyrobeno celkem 117 automobilů a podvozků Mercedes-Benz 770 s interním označením W 07. Do tohoto počtu nejsou zahrnutý prototypy, jež měly být nejméně dva.

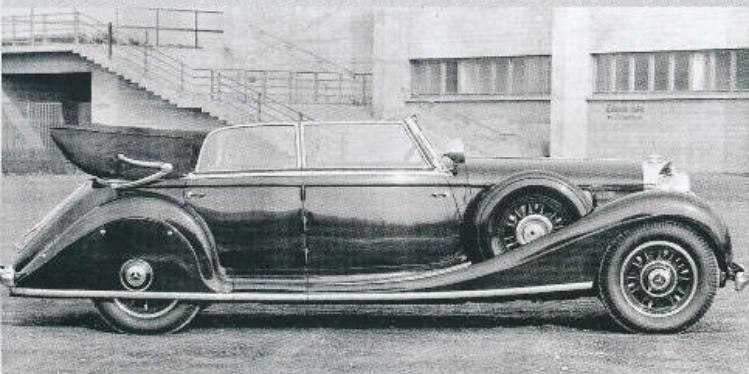
Nejrozšířenějším karosářským provedením byly tovární sedmimístné limuziny Pullman, kterých vznikly čtyři desítka, po nich následovaly necelé tři desítky otevřených cestovních vozů se čtyřdveřovou sedmimístnou karoserií.

Z továrních kabrioletů byly nejpočetnější čtyřdveřové modely se čtyřmi bočními okny zhotovené ve dvou desítkách exemplářů. Většina z nich byla vybavena dělicí stěnou za řidičem opatřenou spouštěcím oknem. Počínaje sezónou 1935 dostaly tyto v Sindelfingenu stavěné vozy oblejší tvary, objemnější blatníky a zavazadelník integrovaný do zadě karoserie.

Největší sedmimístné kabriolety se šesti bočními okny měly na zadě objemný zaoblený kufr připomínající někdejší tradiční řešení s odnímatelným zavazadelníkem na sklopém nosiči.



Mohutný kabriolet se šesti bočními okny  
karosovaný v Sindelfingenu (1935)



Kabriolet Mercedes-Benz 770 z roku 1937  
se zakrytými zadními koly



Interiér kabrioletu s dělící stěnou za řidičem  
opatřenou spouštěcím oknem

Nově upravené palubní desce dominovaly dva velké kruhové přístroje, vlevo otáčkoměr nyní cejchovaný do 4000 ot/min a vpravo rychloměr se stupnicí končící u 200 km/h. Elektrické hodiny menšího průměru se přestěhovaly k pravému okraji přístrojového panelu.

Přibyl rozhlasový přijímač značky Telefunken s reproduktorem umístěným vpravo pod palubní deskou. Voz byl vybavené dělící stěnou za řidičem v ní mely uprostřed druhý reproduktor pro cestující vzadu.

V nabídce příplatkové výbavy figuroval vedle přidavných světlometů včetně mlhových také elektrický rozmrazovač čelního skla, který mohl posloužit i k jeho odmlžení.

V roce 1937 se v továrně karosárně v Sindelfingenu zrodilo několik zajímavých exemplářů typu 770. Byl mezi nimi nestandardně řešený čtyřdveřový kabriolet s přepážkou za řidičem a zakrytými zadními koly, ale také sedmimístná limuzina Pullman s oblym oknem nad horním okrajem čelního skla a s obdélníkovým otvorem ve stropě krytým shrnovací textilní střechou.



Kariéra automobilů Mercedes-Benz 770 řady W 07 skončila v roce 1938, štafetu převzaly vozy řady W 150 nesoucí opět typové označení 770. Poháněl je osvědčený osmiválec 7,7 l s lehce zvýšeným výkonem, dostaly však zcela nový podvozek s nezávislým zavěšením předních kol a zadní nápravou De Dion, v obou případech s pěrováním vinutými pružinami. <