

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1900

(1929–1940)

Dvanáctiválce OD JEZERA





BOHATĚ VYBAVENÁ PŘÍSTROJOVÁ DESKA
AUTOMOBILU MAYBACH ZEPPELIN DS 8



SEDAN MAYBACH ZEPPELIN DS 8
ROČNIKU 1933 S MEZISTĚNOU ZA ŘIDIČEM

Před devadesáti lety, na podzim roku 1929, vyjely z továrny ve Friedrichshafenu u Bodamského jezera první automobily Maybach s motory V12 určené pro nejnáročnější klientelu. Od roku 1930 nesly zvučné pojmenování Zeppelin.

Ve vzduchu i na zemi

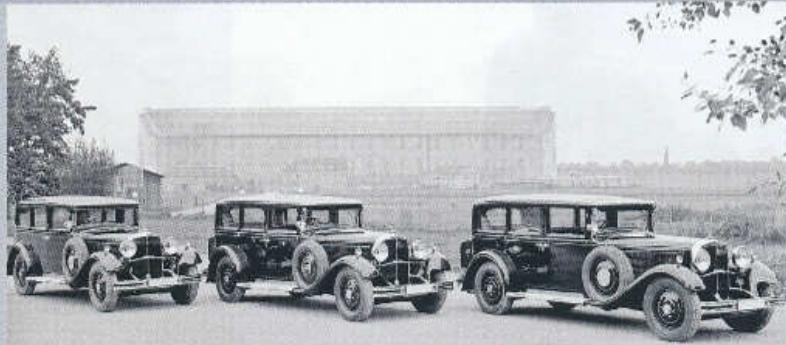
Firma Maybach-Motorenbau GmbH převzala na jaře 1918 štafetu společnosti, která už od roku 1909 dodávala motory pro vzduchoholce, jejichž výrobu ve Friedrichshafenu zavedl hrabě Ferdinand von Zeppelin (1838–1917). Po skončení první světové války Německo nesmělo létající stroje vyrábět, a tak továrna na motory musela zvolit jiný výrobní program.

Firmu vedl Karl Maybach (1879–1960), nejstarší syn jednoho z pionýrů automobilismu Wilhelma Maybacha (1846–1929), velmi úspěšný konstruktér motorů. V roce 1921 byl pod značkou Maybach představen první automobil poháněný řadovým šestiválcem 5,7 l. >

JEDEN Z PRVNICH:
ČTYŘDVEROVÝ
KABRIOLET
MAYBACH TYP 12
Z ROKU 1929



REKLAMA NA DVA-
NÁCTIVÁLCOVÝ
MAYBACH Z ČASO-
PISU MOTOR
Z DUBNA 1930



TŘI VOZY MAYBACH
ZEPPELIN PŘED
HALOU, V NIŽ
VZNIKALY
VZDUCHOLODĚ (1931)

➤ o pět let později následoval další model obdobné konstrukce s motorem sedmilitrového objemu.

Ve druhé polovině dvacátých let se ve Friedrichshafenu znovu rozběhla výroba vzducholodí a motorů pro ně, přičemž nejslavnější z nich, celých 236 m dlouhý stroj jménem Graf Zeppelin, poháněla pětice dvanáctiválců značky Maybach.

Do nejvýšších automobilních sfér zamířil Maybach typ 12, první německy osobní vůz s dvanáctiválcovým motorem, jehož zkoušky probíhaly od jara 1929. Karl Maybach jej vybavil dvanáctiválcem do V 60° s rozvodem OHV a blokem, kličkovou skříní i hlavami válců z lehké slitiny. Dvanáctiválec byl pružně uložen ve třech silentblockech a na předním konci klikového hřidele měl tlumič torzních kmití.

Motor V12 o objemu 6962 cm³ osazený dvěma dvojitými karburátory dával výkon 150 k (110 kW) už při 2800 1/min a vynikal klidným a pružným chodem. Jeho chlazení obstarávalo 43 l vody,



mazání 12 l oleje. Byl spojen s třistupňovou převodovkou doplněnou rychloběhem vlastní konstrukce Maybach.

Robustní podvozek měl obdélníkový rám z ocelových profilů průřezu U, obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými listovými pery doplněnými kapalinovými tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly mechanické ovládání ocelovými lankami, disková kola nesla pneumatiky rozmeru 32 x 6.75 nebo 17 x 50. Do palivové nádrže umístěné za zadní nápravou se vešlo 135 l benzínu.

Samotný podvozek s rozvorem náprav 3660 mm a rozchodem kol 1490 mm vpředu i vzadu vážil 1890 kg, karosované vozy více než pětimetrové délky vykazovaly hmotnost 2500 až 2800 kg. Navzdory tomu dokázaly vyuvinout rychlosť přes 140 km/h, průměrně ovšem spotřebovaly kolem 27 l benzínu na 100 km.

Materiálská automobilka vyráběla pouze kompletní podvozky, které podle přání zákazníků oblékaly specializované karosárny. Prim mezi nimi hrála karosárna Hermanna Spohna z Ravensburgu

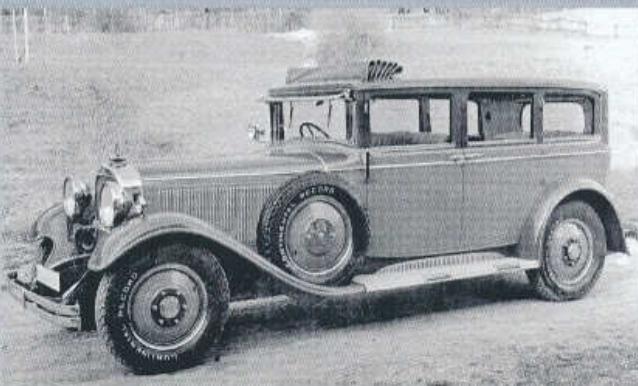


SPORTOVNÍ KABRIOLET TYPU DS 8 ROČNÍKU
1931 S OSMILITROVÝM MOTOREM V12

REKLAMA Z ROKU
1931 ZDURAZNOVALA,
ŽE DVANÁCTIVALEC
LEHCE ZDOLAVÁ
I HORY



LIMUZÍNA
MAYBACH ZEPPELIN
SE SHRNOVACÍM
TEXTILNÍM DÍLEM
STŘECHY (1930)



ležícího dvě desítky kilometrů severně od Friedrichshafenu.

Dvojitá šestka

V říjnu 1930 byl na pařížském autosalonu představen nový typ dvanáctiválcového vozu Maybach Zeppelin s označením DS 7. To bylo zkratkou výrazu Doppel-Sechs (dvojitá šestka) zdůrazňující počet valců doplněnou číslicí upřesňující objem válců v litrech.

Nápis Zeppelin zdobil spojovací trubku mezi světlomety, značka MM (Maybach-Motorenbau) se objevovala nejen v emailovém trojúhelníku na masce chladiče, ale také v podobě nepřehlédnutelné plastiky na zátece chladiče.

Vůz vyvinutý během jara a léta 1930 měl poněkud snížený podvozek s rozchodem kol rozšířeným vpředu i vzadu na 1520 mm, přičemž rozvor mohl mít hodnotu 3660 nebo 3735 mm. Účinnost mechanického ovládání brzd zvyšoval podtlakový posilovač Bosch-Dewandre.

KARL MAYBACH (1879–1960)



Kola mohla být disková nebo drátová s pneumatikami rozměru 7,00–20 nebo 17 × 50, nejtěžší vozy DS 7 s delším rozvorem jezdily na pneumatikách 7,50–20 resp. 19 × 50.

Sedmilitrový motor V12 měl nadále výkon 150 k (110 kW), nově však mohl být spojen s třístupňovou převodovkou s pneumatickým ovládáním a předvolbou páčkami na volantu, opět doplněnou rychloběhem.

Hmotnost podvozku vzrostla na 1950 kg u verze se standardním rozvorem a na 2110 kg u prodlouženého provedení. Hmotnost delších karosovaných vozů Zeppelin, které do délky měřily přes 5,5 m, se výhoupla nad hranici tří tun, jejich nejvyšší přípustná hmotnost měla hodnotu téměř 3800 kg.

Také automobily Zeppelin DS 7 dokázaly pokročit hranici 140 km/h a většinu stoupání zdolávaly na první záber. Spotřeba kolem 30 l benzínu na 100 km jejich majetní vlastníky zřejmě netrápila, nádrž o objemu 135 l byla nadále dostatečná.

ČTYŘDVEŘOVÝ
KABRIOLET
ZEPPELIN DS 8
Z ROKU 1932
VÁŽIL PRÁZDNÝ
3050 KG



LUXUSNÉ
VYBAVENÝ
INTERIÉR
ŠESTIMÍSTNÉHO
KABRIOLETU DS 8
ROČNIKU 1932



MOHUTNÝ
ŠESTIMÍSTNÝ
FAETON
ZEPPELIN DS 8
PRO MAHÁRÁDŽU
Z PATILY (1933)



Pohled do dobových ceníků nám prozradí, že dvanáctiválcový Maybach Zeppelin DS 7 patřil v sezoně 1930 k nejdražším automobilům německé výroby, úplně nejdražší ale nebyl. Podvozek DS 7 se tehdy prodával za 23 000 říšských marek, šestimístná limuzina Pullman stála 30 000 RM a šestimístný čtyřdveřový kabriolet 32 000 RM. Konkurenční Mercedes-Benz SS poháněný sedmilitrovým šestiválcem s kompresorem byl o více než třetinu dražší: jeho sási stálo 31 000 RM a luxusní šestimístný kabriolet plných 44 000 RM.

Osm litrů

Ve Friedrichshafenu nelenili a do boje o nejzámožnější zákazníky, kteří si navzdory probíhající hospodářské krizi mohli dovolit vrcholný luxus, nasadili ještě těžší kalibr. V únoru 1931 byl na berlinské automobilové výstavě představen zdokonalený Maybach Zeppelin DS 8 v podobě leštěného podvozku a čtyř karosovaných vozů.

Hlavní změny se týkaly poháněcího ústrojí. Objem motoru V12 byl zvětšením vrtání z 86 na 92 mm při zachování zdvihu 100 mm zvýšen k osmilitrové hranici, přesněji na 7978 cm³.

Dvanáctiválec se dvěma dvojitými karburátory a zvýšeným stupněm komprese dával rovných 200 k (147 kW) při 3200 1/min.

Nové byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou Maybach DSG s předvolbou a dvojitým rychloběhem. Řadici páka na středním tunelu sloužila jen k volbě směru jízdy – kupředu, nebo vzad. V prvním případě byly vozy DS 8 schopny vyvinout největší rychlosť až 160 km/h.

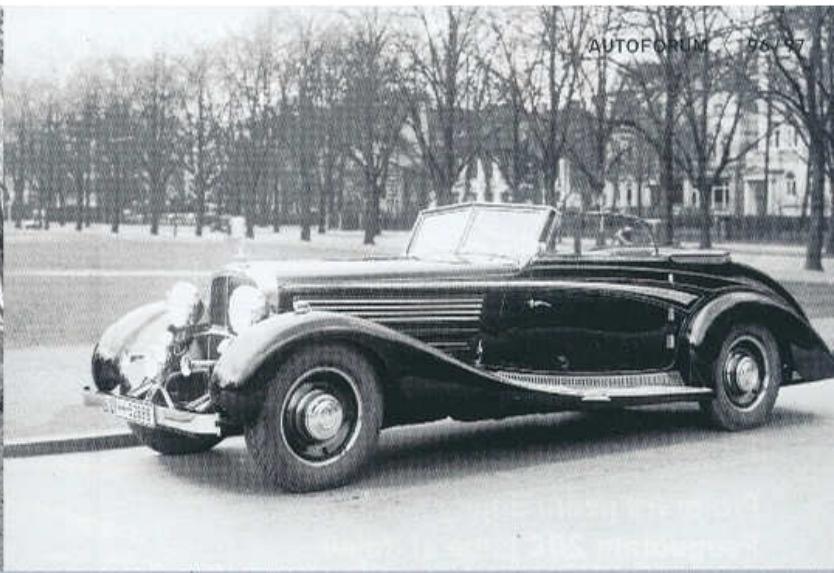
Podvozek s robustním obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami s podélnými listovými pery zůstal prakticky beze změn, stejně jako brzdová soustava s mechanickým ovládáním a posilovačem Bosch-Dewandre využívajícím podtlaku v sacím potrubí dvanáctiválce.

Šasi s rozchodem kol 1520 mm vpředu i vzadu se i nadále vyrábělo s rozvorem náprav 3660 nebo 3735 mm, podvozky z továrny odcházely ke specializovaným karosářům. „Dvorním“ dodavatelem karoserií pro dvanáctiválce Maybach zůstával Hermann Spohn z Ravensburgu.

Vyrobené vozy Zeppelin DS 8 se stejně jako u dřívějších typů počítaly jen na desítky, přičemž každý z nich byl solitér odlišující se od svých sourozenců karoserií i výbavou.



SEDAN ZEPPELIN PATRNÉ KAROSOVANÝ
FRANKFURTSKOU FIRMOU DÖRR A SCHRECK



SPORTOVNÍ ZEPPELIN DS 8 S KAROSERIÍ
OD FIRMY SPOHN Z RAVENSBURGU (1938)



SEDAN MAYBACH ZEPPELIN DS 8 ROČNIKU
1938 S OSMILITROVÝM MOTOREM V12



TAKÉ TENTO ČTYŘDVEŘOVÝ KABRIOLET DS 8 OBLÉKLA
KAROSÁRNA HERMANNA SPOHNA

V nabídce figurovaly dvoudveřové sportovní kabriolety s kratším rozvorem, čtyřdveřové sedany se čtyřmi bočními okny, šestimístné limuziny i mohutné čtyřdveřové šestimístné kabriolety dlouhé přes 5,5 m.

Cena kompletного podvozku DS 8 vzrostla na 29 500 RM, nejdražší limuziny i kabriolety se prodávaly za 36 500 až 38 500 RM. U speciálně vybavených automobilů se cena snadno výhoupala nad hranici 40 000 RM.

To byl mimo jiné případ impozantního šestimístného faetonu Zeppelin DS 8, který si v roce 1933 objednal maharádža Dírhaj z Patialy. Čtyřdveřový otevřený vůz s lůžkovou úpravou sedadel a velkým zavazadlovým prostorem v oblé zadí postavila karosárna Spohn a v Indii spolehlivě sloužil až do konce šedesátých let.

Poslední inovace

Od roku 1936 už se vyráběly jen vozy Zeppelin DS 8 s delším rozvorem 3735 mm, pro sezónu 1937 následovala poslední inovace. Osmilitrový motor V12 zůstal beze změn, byl však spojen s novou sedmistupňovou převodovkou Maybach SRG, opět s převolbou a dvojitým rychloběhem.

Z nabídky se vytratila dříve módni drátová kola, plechové disky nesly pneumatiky rozměru 210–20. Automobily s hmotností kolem tří tun na nich dosahovaly rychlosti až 160 km/h.

Dvoudveřový kabriolet na šasi v tomto provedení pořídila v roce 1937 berlínská karosárna Erdmann a Rossi pro nizozemského prince Bernharda. Několik exemplářů sedanů a kabrioletů s osobitě stříženými dlouhými blatníky zhotovila koncem třicátých let karosárna Dörr a Schreck z Frankfurtu nad Mohanem. Většinu z posledních dvanáctiválků z Friedrichshafenu však i nadále oblékal Hermann Spohn.

V letech 1938 až 1940 už dvanáctiválce Zeppelin DS 8 vznikaly jen po jednotlivých kusech, obvykle jeden vůz za měsíc, zároveň ale továrna na přání zákazníků omlazovala dříve zhotovené automobily, do nichž montovala osmilitrové motory a nové převodovky. Drahocenné podvozky se také mnohdy dočkaly nových karoserií, některé i v letech poválečných.

Ze dvou stovek vyrobených automobilů Maybach Zeppelin se dodnes dochovalo jen pár desítek exemplářů. O to výš stoupají jejich ceny. <