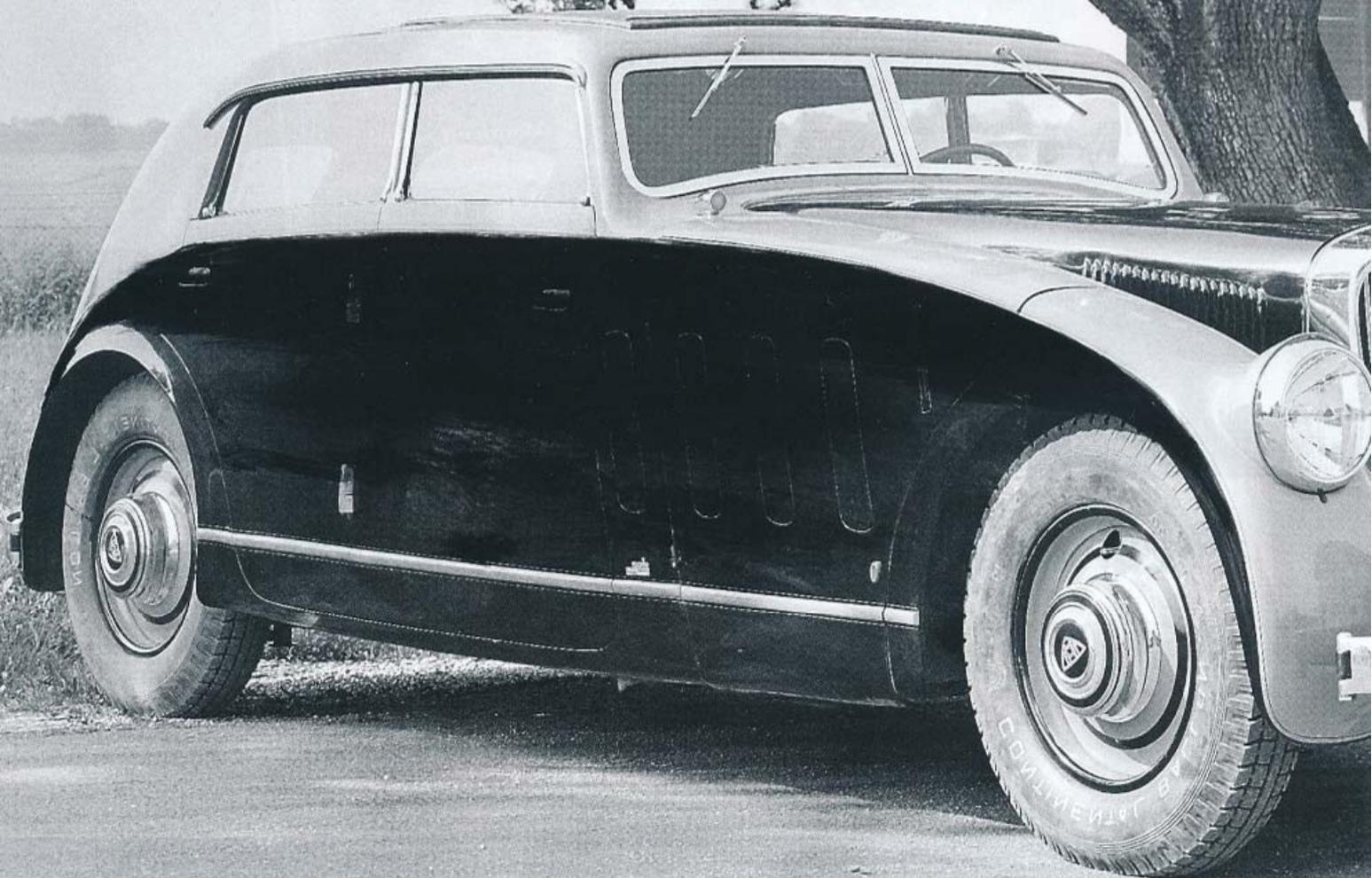


> JINÁ

Krásota

Vskutku osobitými tvary se vyznačovaly aerodynamické vozy Maybach, které ve třicátých letech karosovala firma Spohn.





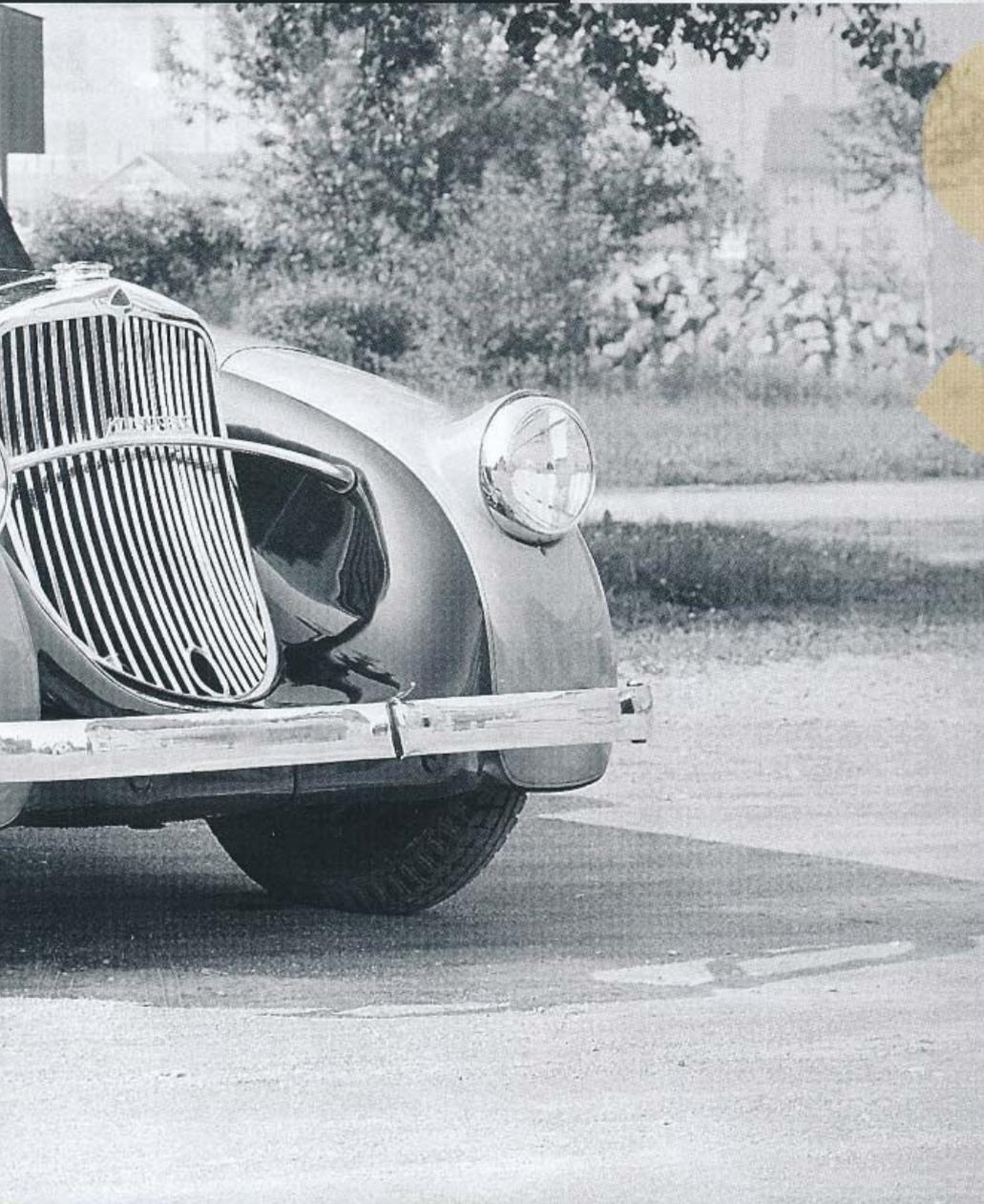
Linie vozu zdůraznil karosář Hermann Spohn dvoubarevnou kombinací

Aerodynamický Maybach Zeppelin DS 8 s motorem V 12 z roku 1932

V zádi byla dvě okénka a pod nimi dvě víka zavazadlového prostoru



Aerodynamický Maybach DS 8 na berlínském autosalonu v roce 1933

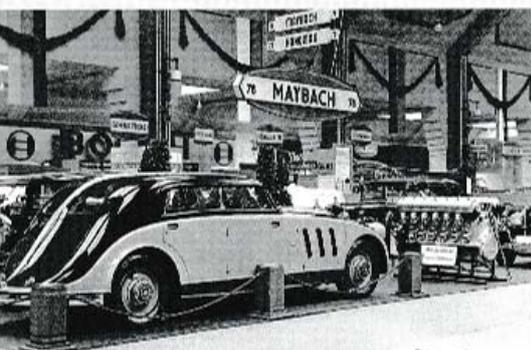


Společnost Maybach-Motorenbau GmbH se sídlem ve Friedrichshafenu na břehu Bodamského jezera proslula výrobou motorů pro vzducholodě Zeppelin a ve dvacátých a třicátých letech minulého století také produkcí luxusních automobilů se šesti- a dvanáctválcovými motory. Dvorním karosářem značky Maybach byl od počátku třicátých let Hermann Spohn, který od roku 1920 působil ve württemberském Ravensburgu. Solidně stavěné Spohnovy kreace pokrývaly celou šíři karosářských verzí – od dvoudveřových dvoumístných kabrioletů až po sedmimístné limuzíny Pullman se čtyřmi dveřmi a šesti bočními okny.

Tentokrát se zaměříme na okrajovou, ale o to zajímavější část spolupráce tandemu Maybach-Spohn, jejímž výsledkem byly dnes už téměř zapomenuté automobily osobitých aerodynamických tvarů.

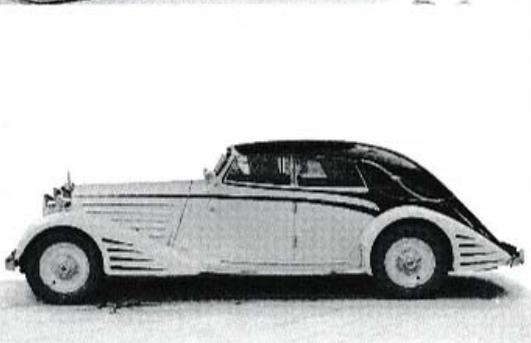
Dvanáctiválec

První v řadě byl mohutný čtyřdveřový sedan postavený v roce 1932 na podvozku tehdy nejdražšího modelu Maybach Zeppelin DS 8, přesněji jeho kratší verze s rozvorem 3,66 m. Vůz klasické koncepce s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půlelptickými listovými pery měl pod kapotou vidlicový dvanáctiválec OHV s blokem, vanou i písty z lehké slitiny. Z objemu 7978 cm³ dával rovných 200 k (147 kW) při 3200 1/min a byl spojen s pětistupňovou převodovkou. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání lanky. ▶



Také tomuto vozu DS 8 dal Hermann Spohn modní splyvavou zád' (1934)

Aerodynamický Maybach SW 35 postavený podle Jarayova návrhu (1935)



Na stánku vůz sousedil s dieselem V 12 pro motorák „Létající Hamburčan“

Čtyřdveřový kabriolet Maybach DS 8 se splyvavou zád' z roku 1934



► které podporoval posilovač Bosch-Dewandre, jenž využíval podtlak v sacím potrubí motoru. Devatenáctipalcová kola byla obuta do pneumatik Continental Ballon rozměru 19 x 50. Samotný podvozek vykazoval hmotnost kolem 1950 kg, celý automobil pak téměř 2500 kg.

U firmy Spohn oblékli drahocenné šasi v nekonformním stylu: rozměrnou masku chladiče prohnuli do oblouku, po stranách před ní zabíhaly zaoblené blatníky, na nichž byly umístěny světlomety. Rovné boky pontonu byly za výřezy předních kol opatřeny dvíčky, za nimiž se po obou stranách skrývalo náhradní kolo.

Ve srovnání s vysokým pontonem byla střeška kabiny poměrně nízká, měla snížená boční okna a otvor ve stropě krytý střešovicí. Přední i zadní dveře byly zavěšeny na středních sloupcích, kliky byly zapuštěné do prohlubni ve dveřích. Mírně prohnutá zád' s páteřovým výstupkem uprostřed byla nahoře opatřena dvěma oddělenými okénky, pod nimi byla dvě víka zavazadlového prostoru. Ta byla zavěšena po stranách a otevírala se podobně jako u šatní skříňe. Prostor pro zavazadla byl svislou příčkou rozdělen na levou a pravou polovinu, do každé se vešly nad sebe dva na míru zhotovené kufry. Přední nárazník byl rovný, zadní kopiroval zaoblený spodní okraj zádě. Efektní linie karoserie zdůrazňovala dvoubarevná kombinace.

Vůz dosahoval nejvyšší rychlosti přes 160 km/h, osmilitrový motor V 12 ovšem spotřeboval kolem třiceti litrů benzínu na 100 km, takže v zád' uložená palivová nádrž o objemu 135 l nebyla nijak předimenzovaná. Mimochodem – okruh chlazení měl objem 43 l, mazání motoru obstarávalo 12 l oleje.

Pozoruhodně tvarovaný sedan Zeppelin DS 8 s karoserií Spohn se stal v únoru 1933 hvězdou stánku Maybach na automobilové a motocyklové výstavě IAMA v Berlíně. Společnost mu tam mimo jiné dělal impozantní vznětový motor V 12, který firma Maybach-Motorenbau zhotovila pro motorový expres „Létající Hamburčan“ (Fliegender Hamburger). Podle některých pramenů měl být v Berlíně vystavený exemplář aerodynamického sedanu vlastně jen lehce upravenou verzí původního vozu, jistě to ale není. V každém případě měl řadu

odlišných detailů a novou barevnou kombinaci se světlými boky pontonu a tmavou střechou i zád'. O rok později se na berlínském autosalonu představil čtyřdveřový kabriolet Zeppelin DS 8 s karoserií Spohn, která kombinovala tradičně tvarovanou přední partii a hladkou splyvavou zád' aerodynamického tvaru. V sezóně 1934 byl v této podobě zhotoven nejméně jeden další kabriolet DS 8.

Jaray

V roce 1935 byl přizván ke spolupráci Paul Jaray (1889–1974), průkopník automobilové aerodynamiky, jenž se jí intenzivně věnoval od počátku dvacátých let a od roku 1926 měl v Německu čtrná řešení patentově chráněna. Ve Švýcarsku žijící Jaray spolupracoval s řadou automobilek, jedním z prvních nabyvatelů jeho licenci byla kopřivnická Tatra.

Pro značku Maybach vytvořil Jaray ideový návrh dvoudveřového proudnicového kupé s kapkovitým tvarem kabiny a zakrytými zadními koly. Realizace se opět ujal Hermann Spohn, základem aerodynamického automobilu se tentokrát stal podvozek nového typu SW 35 s rozvorem 3,08 m a šestiválcovým motorem třípůllitrového objemu.

Maybach SW 35 byl vozem nové generace, měl nezávislé zavěšení všech čtyř kol – předních na dvojicích příčných ramen a zadních poháněných na výkyvných polonápravách. Odpružení vpředu i vzadu obstarávala kombinace příčného listového pera, jež plnilo i funkci stabilizátoru, a dvojice vinutých pružin. Sedmáctipalcová kola nesla pneumatiky 6,50 – 17, bubnové brzdy měly nadále mechanické ovládání s podtlakovým posilovačem.

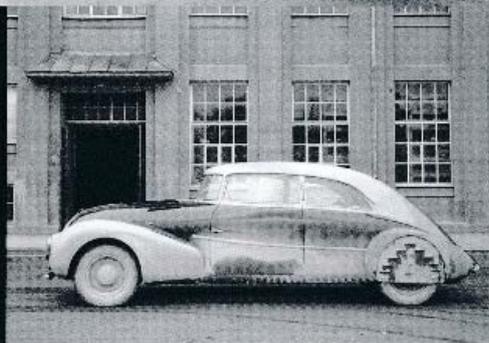
Vpředu uložený řadový šestiválec OHC o objemu 3435 cm³ dával výkon 140 k (103 kW) při 4500 1/min, pětistupňová převodovka s pátým převodem coby rychloběhem byla vzadu, v bloku s rozvodovkou. Hmotnost podvozku nepřevyšovala 1250 kg, celý vůz vážil kolem 1800 kg. Jezdil rychlostí přes 140 km/h a spotřeboval necelých 20 l benzínu na 100 km, takže vystačil s nádrží na 80 l paliva.

Aerodynamický Maybach SW 35 s karoserií Spohn slavil premiéru v říjnu 1935 na pařížském autosalonu. Měl zaoblenou před, světlomety zasazené do oblých předních blatníků a třídílné čelní okno. Mezi jeho



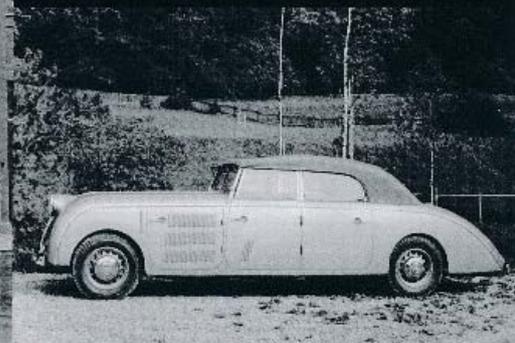
Paul Jaray navrhl i tento vůz SW 35 vystavený na podzim 1935 v Paříži

Vzácný snímek aerodynamického vozu SW 35 při jízdních zkouškách



Aerodynamický Maybach SW 35 měl výrazně zúženou záď kabiny

Osobitě stráženy čtyřdveřový kabriolet Maybach SW 38 z roku 1937



dvěma do rohů zaoblenými díly bylo uprostřed malé větrací okénko, jež se dalo vyklápět vzhůru a aretovat. K větrání čtyřmístného interiéru sloužila i mírně výklopná zadní boční okénka.

Podle Jarayových principů se záď kabiny výrazně zužovala, byla v ní dvě velmi malá okénka oddělená náznakem hřbetní „ploutvičky“. Přístup do nevelkého zavazadlového prostoru byl jen z vnitřku vozu. Vpředu i vzadu karoserii chránil trubkový nárazník kruhového průřezu. Díky aerodynamickým tvarům kupé uhanělo rychlostí přes 150 km/h a uvažovalo se o tom, že bude sloužit u nově vytvářené německé dálniční policie. Absolvovalo jízdní zkoušky, nakonec je ale odkoupil populární boxer Max Schmeling, šampion těžké váhy a manžel české filmové divy Anny Ondrákové, v Německu známé pod uměleckým jménem Anny Ondra.

Další aerodynamický Maybach SW 35, karosovaný ve stejném stylu firmou Spohn, si ve stejné době pořídil německý filmový herec Gustav Fröhlich. Zajímavostí je, že proudnicová kupé podle Jarayových návrhů měla volant na pravé straně, i když se v Německu jezdilo vpravo a naprostá většina ostatních tehdy vyráběných vozů s dvojitým M ve znaku (Maybach-Motorenbau) měla volant vlevo.

Tank

Ve Francii se pro karoserie, o níž bude řeč na závěr, používalo vcelku přílehavé označení „tank“. Čtyřdveřový kabriolet s mohutnou pontonovou karoserií pětimetrové oélky navrhla a postavila firma Spohn v roce 1937 na podvozku Maybach SW 38 s rozvorem 3,68 metru.

Typ SW 38 se od svého předchůdce odlišoval šestiválcovým motorem s prodlouženým zdvihem a objemem zvětšeným na 3817 cm³. Výkon se nezměnil, stejně jako uspořádání podvozku. Sedmnáctipalcová kola už byla tentokrát paprsková, s větracími otvory.

Kabriolet pontonového tvaru měl zaoblenou před, z níž vystupovaly jen světlometry. Dvoukřídlá kapota motorového prostoru byla zavěšena v podélné ose vozu, obě poloviny se samostatně otevíraly vzhůru. Za výřezy předních blatníků byla vlevo i vpravo dvířka, za nimiž se skrývalo náhradní kolo. Dvířka byla opatřena stejnou do karoserie zapuštěnou klikou, jako dveře prostoru pro cestující zavěšené na středních sloupcích.

Vůz měl vpředu i vzadu kůži potažené nedělené sedadlo a podle tehdy platných předpisů mohl přepravovat až šest osob. Plátěná střecha se dala zcela ukryt do prohlubně za zadním sedadlem, takže nerušila linii vozu ani výhled vzad.

Objemná zaoblená záď dokázala pojmout značné množství zavazadel, benzinová nádrž o objemu 85 l byla pod podlahou zavazadlového prostoru a navzdory vlastní dvoutunové hmotnosti dokázal pětimetrový kabriolet flirtovat s rychlostí 150 km/h, ovšem při více než dvacetilitrové průměrné spotřebě. Kde a jak skončil, nevíme.

Navzdory dvoutunové vlastní hmotnosti dokázal pětimetrový kabriolet flirtovat s rychlostí 150 km/h, ovšem při více než dvacetilitrové průměrné spotřebě. Kde a jak skončil, nevíme. <



Rezerva ukrytá v předním blatníku a otevřená polovina kapoty motoru

Mohutný kabriolet pontonového tvaru měl objemnou zaoblenou záď

