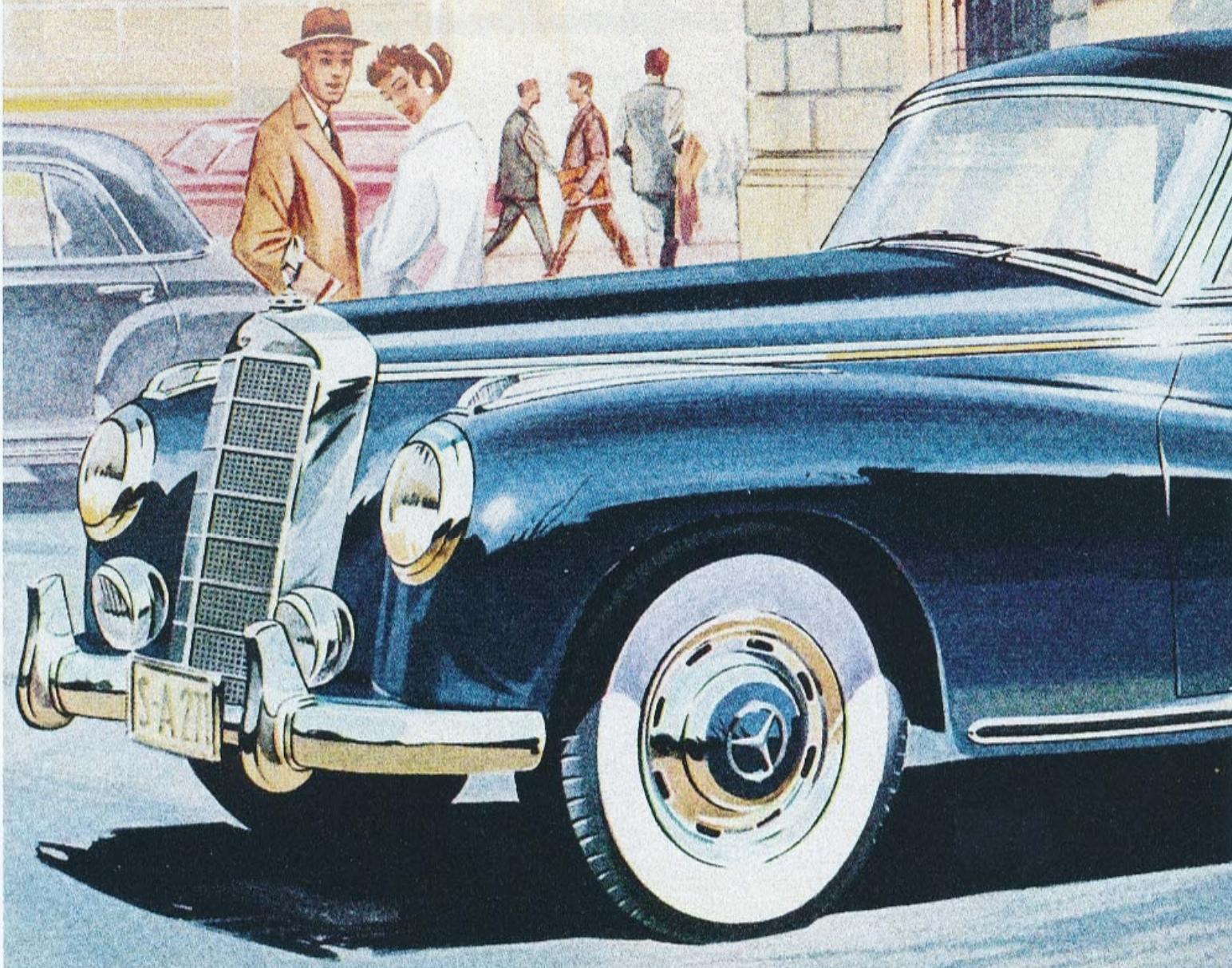


→ Symbol blahobytu

LUXUSNÍ ŠESTIVALEC MERCEDES-BENZ 300
PŘEDSTAVENÝ V DUBNU 1951
NA FRANKFURTSKÉM AUTOSALONU
SIGNALIZOVÁL, že ZÁPADNÍ ČÁSTI NĚMECKA
KONČÍ Poválečná Mizéria a vrací
se vytoužený Blahobyt. ovšem, jak
pro koho.



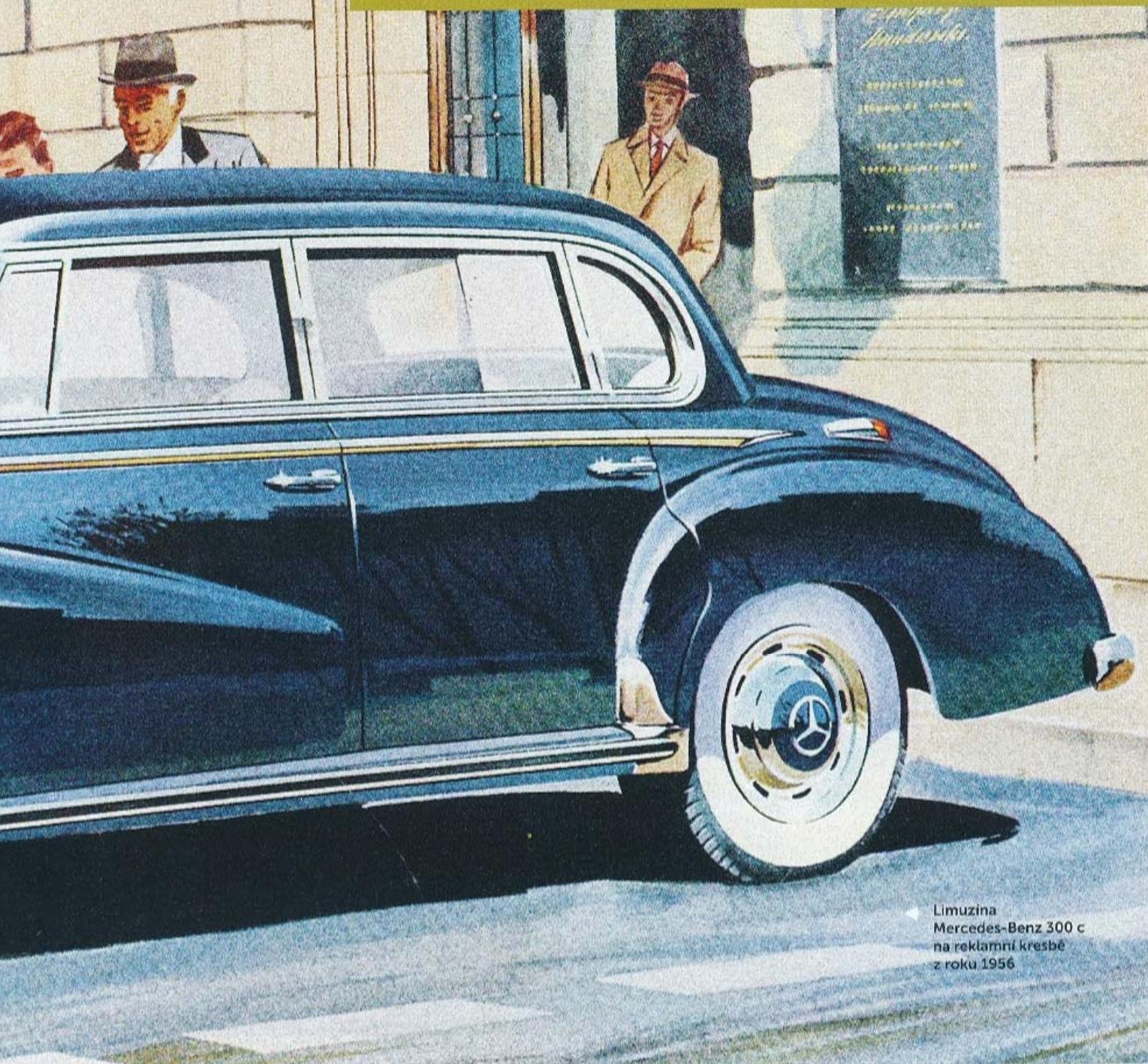
Limuzína i kabriolet

Mercedes-Benz 300 byl postaven na robustním rámě ve tvaru X, se dvěma podélníky z oválných rour, jež se uprostřed vozu blízily těsně k sobě, zatímco vpředu se rozbíhaly pro uložení motoru a vzadu pro umístění palivové nádrže.

Pohon obstarával vodou chlazený řadový šestiválec OHC o objemu 2996 cm³, který se dvěma karburátory dával výkon 115 k (85 kW). Jeho chladicí okruh měl účty hodný objem 20 litrů. Na motor navazovala čtyřstupňová manuální převodovka s řadicí pákou u volantu, poháněná byla samozřejmě zadní kola.

Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na dvojicích příčných ramen, vzadu na výkyvných polonaprávách, pérovali obstarávaly vinuté pružiny, vzadu zdvojené. Zadní náprava byla navíc opatřena přídavným odpružením dvojicí podélných zkrutných tyčí, které mohly řidič elektricky aktivovat v případě vyššího zatížení vozu.

Mercedes-Benz 300 ročníku 1951 měl rozvor náprav 3050 mm, rozchod kol 1480 mm vpředu a 1525 mm vzadu, byl dlouhý 4950 mm, široký 1840 mm a vysoký 1640 mm. Coby uzavřená ►



Limuzína
Mercedes-Benz 300 c
na reklamní kresbě
z roku 1956



► Jeden ze dvou prvních kabrioletů Mercedes-Benz 300 z roku 1951

► čtyřdveřová limuzína se šesti bočními okny vážil 1780 kg a jeho celková hmotnost dosahovala 2135 kg, u čtyřdveřového kabrioletu byly obě hodnoty o 50 kg vyšší.

Obě karosařské verze jezdily na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 7,00–15, dosahovaly největší rychlosti kolem 160 km/h a průměrné spotřebovaly 16 až 18 l benzínu na 100 km. Nádrž o objemu 72 l jim tak vystačila na 400 až 450 km jízdy bez nutnosti tankování.

Limuzína i kabriolet měly uvnitř zaoblené zadě po stranách svisle umístěna dvě náhradní kola, mezi nimiž byl dosti velký prostor pro zavazadla. Při případném defektu se dala rezerva vymout bez nutnosti manipulovat s kufry. Výrobce za příplatek nabízel sadu na míru střížených zavazadel, jež umožňovala prostor v zádi co nejlépe využít.

Mercedes-Benz 300 slavil premiéru v dubnu 1951 ve Frankfurtu nad Mohanem, jeho výroba se však začala rozvíhat až na podzim, celkem

v roce 1951 vzniklo pět desítek automobilů, včetně dvou prvních kabrioletů.

Adenauer

K prvním uživatelům limuzíny, jejíž decentní zaoblené tvary navrhl Hermann Ahrens, patřili nejvyšší představitelé mladé Spolkové republiky Německo, kancléř Konrád Adenauer (1876–1967) a prezident Theodor Heuss (1884–1963). Zejména Adenauer, který jako historicky první spolkový kancléř v této funkci vydržel dlouhých čtrnáct let (1949–1963), byl velkým milovníkem „říšovky“. A tak není divu, že se jeho jméno mezi motoristy – a později veteránisty – stalo synonymem tohoto vozu.

V roce 1952 dosáhla produkce automobilů Mercedes-Benz 300 rekordní výše 2921 kusů, z toho 262 kabrioletů, jejichž sériová výroba odstartovala v březnu 1952. Limuzína typu 300 se tehdy prodávala za 19 900 DM a čtyřdveřový kabriolet stál 23 700 DM. Pro srovnání: sedan

Limuzína Mercedes-Benz 300 z první série zhotovené v roce 1951

Komfortní interiér předsériové limuzíny Mercedes-Benz 300 (1951)

Kabriolet model 300 b s větracími okénky v předních dveřích (1954)





▲ Prodloužená limuzína 300 c s otvírací pláténou střechou z roku 1956



▲ Kancléř Konrád Adenauer vystupuje z prodloužené limuzíny 300 c



▲ Limuzína Mercedes-Benz 300 d s novou karoserií hardtop z léta 1957

Mercedes-Benz 170 Vb se čtyřválcem 1,8 l byl k mání za 7900 DM, jeho modernější sourozeneц 170 Sb za 10 100 DM a za sedan typu 220 poháněný šestiválcem 2,2 l zákazník zaplatil 11 925 DM.

Od jara 1954 do léta 1955 se vyráběly zdokonalené automobily s označením 300 b. Jejich motor díky vyššímu stupni komprese a novým karburátorům dával výkon 125 k (92 kW), objem chladicí soustavy byl lehce zvýšen na 21 l. Bubnové brzdy měly větší brzdou plochu (ale nezměněný průměr 260 mm), navíc byly standardně doplněny podtlakovým posilovačem. Lepší chlázení brzd umožňovaly nové děrované disky kol.

Všechny vozy 300 b měly svíslé členy na předním i zadním nárazníku, jež se dříve montovaly jen na exportní verzi, jejich délka tak vzrostla na 5065 mm. Novinkou typu 300 b byla i větrací okénka v předních dveřích.

V září 1955 následovala další inovace. Vozy s označením 300 c došaly zdokonalené zadní polonápravy vedené podélnými rameny, větší pneumatiky rozměru 7,60–15 na širších discích a zvětšené zadní okno kabiny. V nabídce výbavy na přání, za příplatek 1500 DM, se poprvé objevila třístupňová automatická převodovka Borg-Warner.

Zatímco limuzíny se v tomto provedení vyráběly do léta 1957, výroba kabrioletů 300 c byla ukončena už v červnu 1956 a nepřekročila 51 exemplářů.

V letě 1956 vznikla první prodloužená verze limuzíny Mercedes-Benz 300 c, jejímž iniciátorem a prvním uživatelem byl kancléř Adenauer. Díky prodloužení rozvoru o 100 mm na 3150 mm a posunutí zadních sedadel o 40 mm dozadu se prostor pro nohy cestujících vzadu zvětšil o 140 mm. Celková délka vozu vzrostla na 5165 mm, kancléř si prodlouženou limuzínu objednal s prosklenou přepážkou za řidičem a s otvorem ve stropě krytým posuvnou textilní střechou.

Prodloužená limuzína 300 c se v oficiálním ceniku výrobce objevila až v březnu 1957, příplatek činil 3000 DM a celková cena včetně automatické převodovky byla 26 500 DM.

V americkém stylu

Nejvýraznější proměnou prošel Mercedes-Benz 300 v létě roku 1957, kdy byla zahajena výroba limuzíny 300 d. Ta měla standardně delší rozvor 3150 mm, její celková délka vzrostla na 5190 mm, šířka na 1860 mm, zatímco výška se mírně snížila na 1620 mm. ▶



◀ Otevřený kabriolet Mercedes-Benz 300 b na snímku z roku 1954

► Reklama na limuzinu 300 d zdůrazňovala absenci středních sloupků



► Vůz dostal nově tvarovanou příd s hranatými mlhovkami pod kruhovými světlomety v nových rámečcích. Čtyřdverová karoserie byla přestavěna v americkém stylu hardtop, obešla se tedy bez středních sloupků.

Novým prvkem bylo panoramatické zadní okno kabiny, celkem vzrostla prosklená plocha karoserie o 30 %. Víko zavazadlového prostoru bylo vyšší a delší, tomu odpovídala i nová linie zadních blatníků zakončených svislými skupinovými světly.

Třifiltrový šestiválec byl v typu 300 d opatřen vstřikováním paliva Bosch. Jeho výkon vzrostl na 160 k (118 kW) a standardně byl spojen s třistupňovou automatickou převodovkou. Limuzina o hmotnosti 1990 kg s ní dosahovala maximální rychlosti 165 km/h. Na prání zákazníka mohl vůz dostat čtyřstupňovou manuální převodovku, s niž uhnáél přes 170 km/h. Cena limuziny 300 d byla v tom případě snížena o 1500 DM, z 28 500 na 27 000 DM. Za takové peníze se tehdy dalo koupit sedm vozů VW Brouk se standardní výbavou, nebo tři sedany střední třídy Opel Kapitán se šestiválcem 2,5 l.

Typ 300 d se od svých předchůdců odlišoval i nově naladěným podvozkem s měkkým pérováním v americkém stylu, za příplatek 750 DM mohly vozy s automatickou převodovkou dostat posilovač řízení, od konce roku 1958 pak za 3500 DM i klimatizaci.

V prosinci 1958 se v ceníku znovu objevil čtyřdveřový kabriolet, nyní samozřejmě odvozený z typu 300 d, tedy s rozvorem 3150 mm, nově tvarovanou karoserií a motorem se vstřikováním paliva. Standardní verzi s automatickou převodovkou výrobce nabízel za astronomických 37 000 DM, kabriolet s manuální rychlostní skříní stál 35 500 DM.

Traduje se, že ceny otevřených vozů 300 d byly nadšeny proto, že v karosárně v Sindelfingenu nebyla dostatečná kapacita pro jejich výrobu. Vyžadovaly totiž nemalý podíl ruční práce. Faktem je, že podle dostupných statistik jich v letech 1958 až 1962 vzniklo jen 65, z toho většina v období 1959–1960. Produkce limuzin 300 d přitom od srpna 1957 do března 1962 překročila tři tisíce. Celkově bylo od roku 1951 do jara 1962 zhotoveny přes 11 tisíc automobilů Mercedes-Benz 300, včetně sedmi stovek kabrioletů.

Tři unikáty

Zvláštní zmínku si zaslouží tři vyjimečné automobily Mercedes-Benz 300 z roku 1960, z nichž každý byl vlastní unikátem. Všechny vznikly v dílnách mateřské automobilky v Sindelfingenu.

Základem všech tří byl prodloužený podvozek typu 300 d s třifiltrovým šestiválcem o výkonu 160 k (118 kW) spojeným s třistupňovou

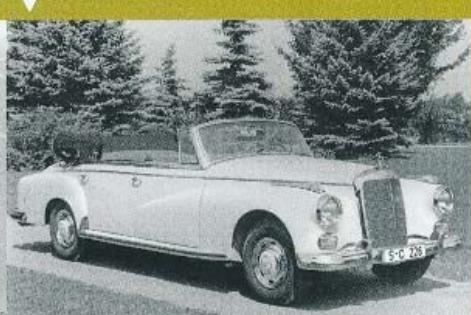
Solitér: dlouhá limuzína 300 d Pullman se zvýšenou střechou (1960)



Reprezentační limuzína měla otvírací díl střechy nad zadními sedadly



Jeden z mála kabrioletů Mercedes-Benz 300 d z let 1958 až 1962





Impozantní 5,6 m dlouhý
landaulet Mercedes-Benz 300 d
z roku 1960



Limuzína Mercedes-Benz 300 d
s panoramatickým zadním
oknem

automatickou převodovkou. Rozvor měl tentokrát hodnotu 3600 mm, tedy o 450 mm víc než u sériových vozů.

Vozidlem pro přepravu nejvyšších spolkových představitelů a jejich hostů byla limuzína Pullman dlouhá 5640 mm, široká 1995 mm a vysoká 1720 mm, tedy o 100 mm vyšší než sériová. Její zvýšená kabina byla bohatě prosklená, široké zadní boční dveře nahore zahibaly až do okraje střechy, takže prominentním pasažérům umožňovaly nastupování a vystupování s kloboukem na hlavě.

Vůz nebyl pancéřován, jeho hmotnost nicméně úpravami vzrostla k hranici 2400 kg. Za řidičem a spolujezdcem vpředu byla prosklená přepážka, za ní pak dvojice menších skládacích sedadel pro iluminočníka a doprovod sedící zády ke směru jízdy.

Komfortní zadní sedadlo bylo tvarováno jako dvoumístné se sklopnou laketní opěrkou uprostřed. Čalounění interiéru bylo velurové, sloupky a vnitřní rámy oken mely obložení z ušlechtileho dřeva. Ve stropě nad celou zadní částí kabiny byl otvírací díl střechy, který se odsouval kupředu.

Státnická limuzína i v letech činné služby zůstávala v majetku automobilky Daimler-Benz, od níž si ji spolková vláda a úřad spolkového

prezidenta pro jednotlivé příležitosti pronajímaly. Totež platilo i pro další výjimečný automobil, reprezentační landaulet dlouhý stejně jako limuzína 5640 mm.

Landaulet měl nad řidičem a spolujezdcem vpředu pevnou plechovou střechu zakončenou svíslou dělicí stěnou, opatřenou rozměrným oknem. Za ní byla dvě sklopna sedátka, vzadu pak pohodlné sedadlo, stejně jako u limuzíny dvoumístné. Interiér tohoto vozu měl kožené čalounění, opět doplněné leštěným dřevem. Pod prahem zadních dveří landauletu se na obou stranách vozu skrývalo stupátko, jež se samočinně vysouvalo při otvírání dveří.

Stejnou vymožeností se mohl pochlubit i další dlouhý landaulet Mercedes-Benz 300, třetí z unikátů ročníku 1960; speciálně zhotovený pro papeže Jana XXIII. Od svého sourozence se odlišoval velurovým čalouněním interiéru a hlavně tím, že vzadu měl jen jediné bohatě polstrované a výškově nastavitelné kreslo, tedy papežský trůn.

K pohodlí hlavy katolické církve přispívala opěrka pro nohy na podlaží, informovanost zajišťoval radiopřijímač vestavěný v dosahu papežovy pravé ruky. ◀



◀ Papežský landaulet
z roku 1960 měl vzadu
jen jediné sedadlo – trůn