

SANITKY s třicípou hvězdou

Sanitní vozy Mercedes-Benz prosluly solidní stavbou, spolehlivostí a komfortem. Připomeňme si jejich podobu ze čtyřicátých až šedesátých let minulého století.

První tři desítky poválečných sanitních automobilů Mercedes-Benz vznikly v roce 1946 na podvozcích typu 170 V vyráběného již od roku 1936. Vůz klasické koncepce poháněný čtyřválcovým motorem 1,7 l o výkonu 38 k (28 kW)

měl čtyřstupňovou převodovku a zadní kola nezávisle zavěšena na výkyvných polonápravách s vinutými pružinami. Karoserie sanitek stavěla firma Lueg v Bochumi, při výrobě se vedle nedostatkového plechu uplatnilo dřevo.

Sanitky z prvních poválečných let měly dvoumístnou kabinu a za ní krabicovitou nástavbu, v níž bylo vpravo lehátko pro ležícího pacienta a vlevo sklopné sedadlo pro doprovod. To umožňovalo ponechat dostatek místa vlevo vpředu sedícímu řidiči, zatímco spolujezdec se musel uskovnit, aby za ním zůstal prostor pro lehátko. Na levém boku sanitní nástavby byla úzká dvířka s okénkem, v zadní stěně byly široké dvoukřídlé dveře, jimiž se nakládala a vykládala nosítka.

Sanitní Mercedes-Benz 180 ročníku 1955 karosovaný firmou Binz



Sanitní vozy Mercedes-Benz 170 V s rozvorem 2,85 m a délkou 4,5 m se v této podobě vyráběly do roku 1949, celkem jich vzniklo šest stovek. Prošly jen nevelkými změnami, v roce 1948 dostaly zaoblenější kabinu a více plechových částí karoserie.

Ve spolupráci stuttgartské automobilky s karosárnou Lueg se na přelomu čtyřicátých a padesátých let zrodila i druhá poválečná generace sanitek s třicípou hvězdou, tentokrát už s karoserií mnohem uhlazenějších tvarů. Základem byl opět podvozek typu 170 V a jeho modernizované verze 170 S-V s motorem 1,8 l o výkonu 45 k (33 kW), později se některé vozy dočkaly i montáže vznětového motoru téhož objemu o výkonu 40 k (29 kW). Většina podvozků použitých ke stavbě sanitních automobilů si zachovala starší provedení přední nápravy s dvojicí příčných listových per nad sebou.

Sanitka měla asymetrické uspořádání karoserie, v levém boku byly jen jedny dveře vpředu u řidiče, zatímco v pravém byly i druhé boční dveře umožňující přístup do sanitního prostoru. V zadní stěně byly opět dvoukřídlové dveře, vůz mohl přepravovat jednoho nebo dva ležící pacienty a s výkonnějším benzinovým motorem dosahoval na šestnáctipalcových kolech rychlosti kolem 110 km/h. Sanitní vozy tohoto typu stavěla firma Lueg až do roku 1955. Po ní převzaly štafetu karosárny Binz v Lorchu a Miesen v Bonnu.

V létě 1953 byla zahájena výroba zcela nového vozu Mercedes-Benz 180, elegantního sedanu se samonos-



V zadní stěně měla sanitka Binz z roku 1955 široké dvoukřídlové dveře
Pohled do sanitního prostoru v úpravě pro převoz dvou pacientů



Sanitní vozy Mercedes-Benz 170 V vyráběné v letech 1946-47

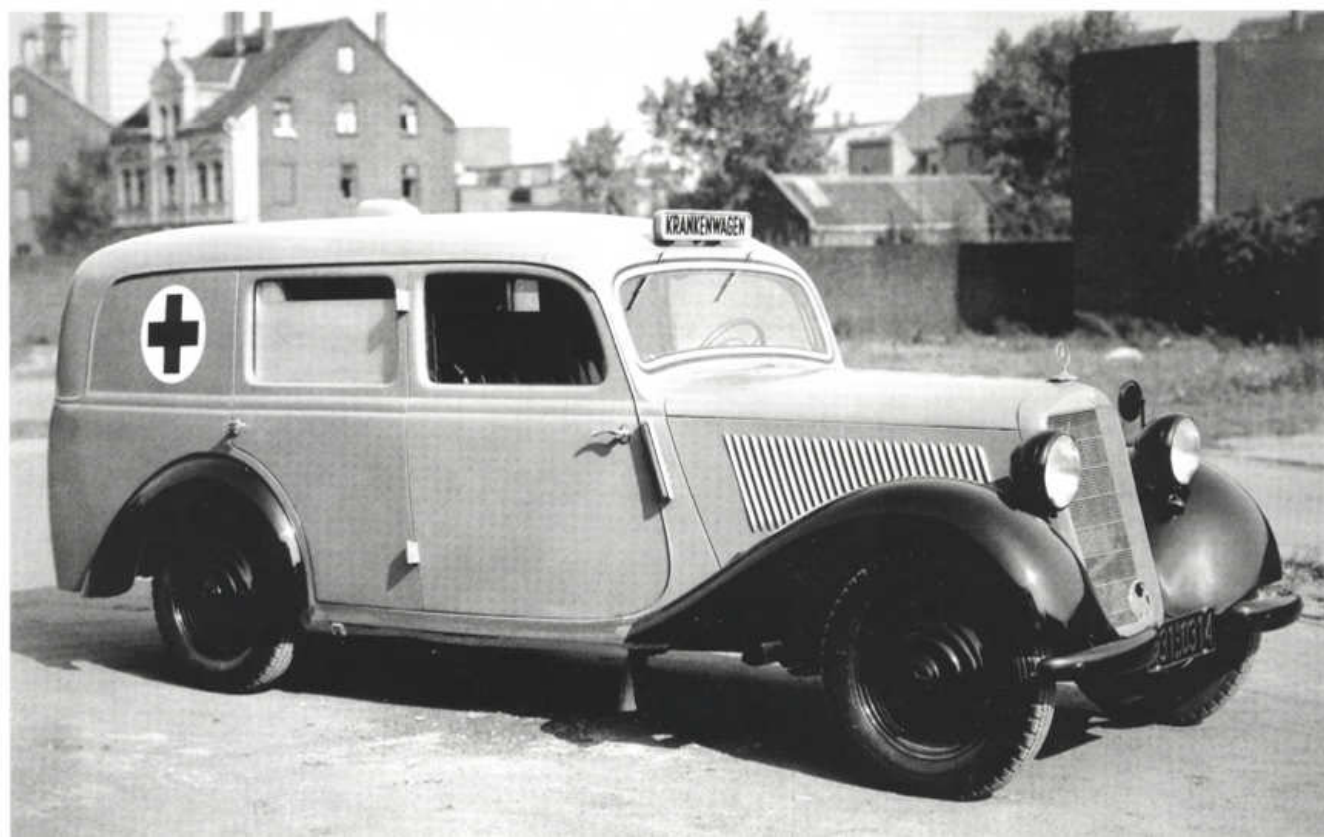




Sanitní automobil Mercedes-Benz 170 V z konce čtyřicátých let
Skromný interiér poválečné sanitky typu 170 V s jedním lehátkem



V nové podobě: sanitní Mercedes-Benz 170 V Lueg ročníku 1950

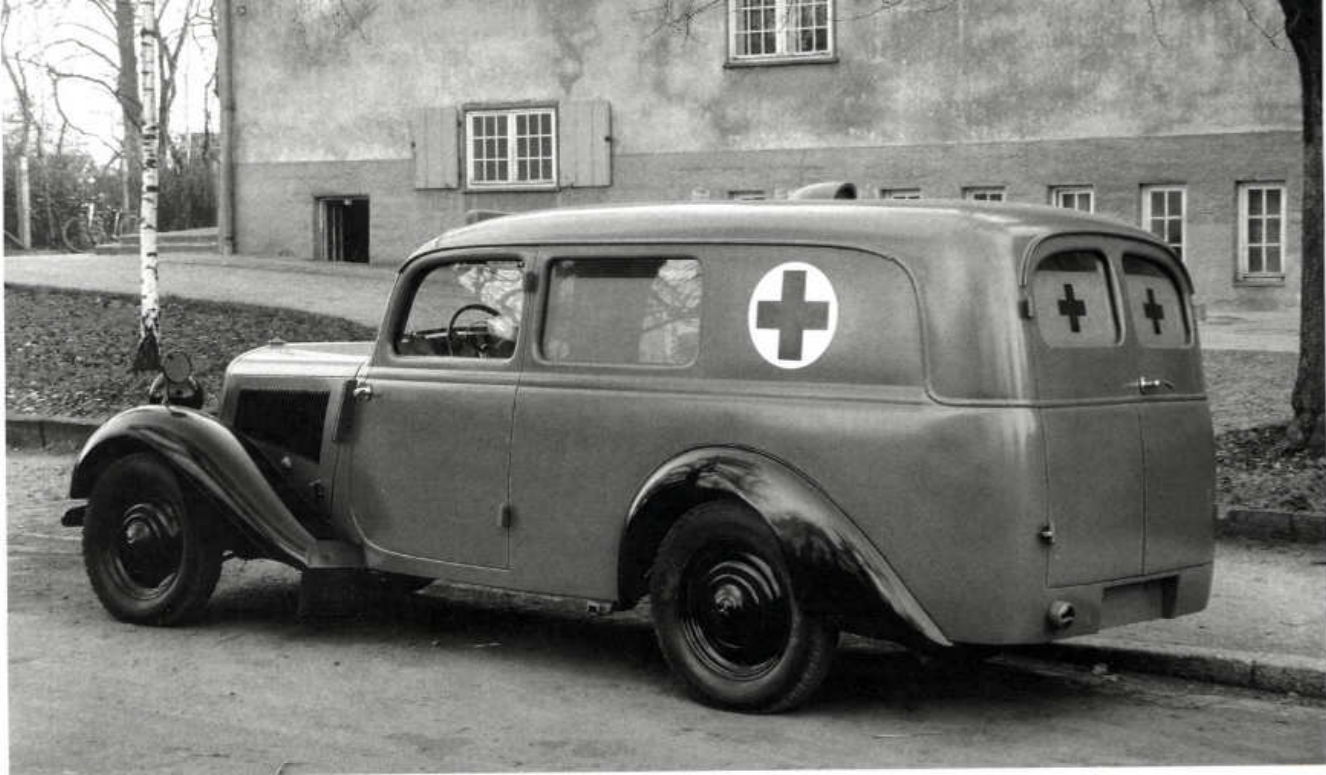


nou celokovovou karoserií pontonového typu. Do vínku dostal novou přední nápravu s dvojicí příčných ramen, vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, poháněná zadní kola měl opět nezávisle zavěšena a jezdil na menších třináctipalcových pneumatikách. Pohon obstarával benzinový čtyřválec 1,8 l o výkonu 52 k (38 kW), u typu 180 D pak diesel téhož objemu o výkonu 40 k (29 kW) od září 1955 lehce zvýšený na 43 k (31,5 kW). Přestavba nového typu v sanitní vůz byla konstrukčně i technologicky náročnější, výsledkem však byla sanitka, jež neměla v té době v Evropě konkurenci.

Sanitní vozy této řady vyráběné karosárnami Binz a Miesen se navzájem poněkud lišily. Obě provedení vycházela ze standardní podvozkové plošiny s rozvorem 2,65 m, užitečnou hmotností zvýšenou na 650 kg a s tím související montáží kol opatřených pneumatikami s vyšší únosností a rozměrem 6,70 – 13. Obě verze měly čtyři boční dveře a symetricky dělené dvoukřídle dveře v zadní stěně.

Délka obou verzí 4,44 m se lišila jen v milimetrech a šířka 1,74 m byla shodná, provedení od firmy Miesen bylo vysoké 1,70 m, zatímco sanitka Binz měřila do výšky jen 1,60 m. S tím souvisela i větší zasklená plocha první verze, zatímco druhá působila poněkud robustnějším dojmem.

Od roku 1956 se základem pro stavbu sanitních vozů této řady stal i typ 190 s motorem 1,9 l o výkonu 75 a později 80 k (55 a 59 kW), v sezóně 1959 přibyl diesel 190 D naladěný na 50 k (37 kW) a výkonnějších motorů se dočkaly i vozy typu 180 a 180 D. Do roku 1962 překonala produkce sanit-



Na levém boku měla sanitka od firmy Lueg jen jedny dveře u řidiče

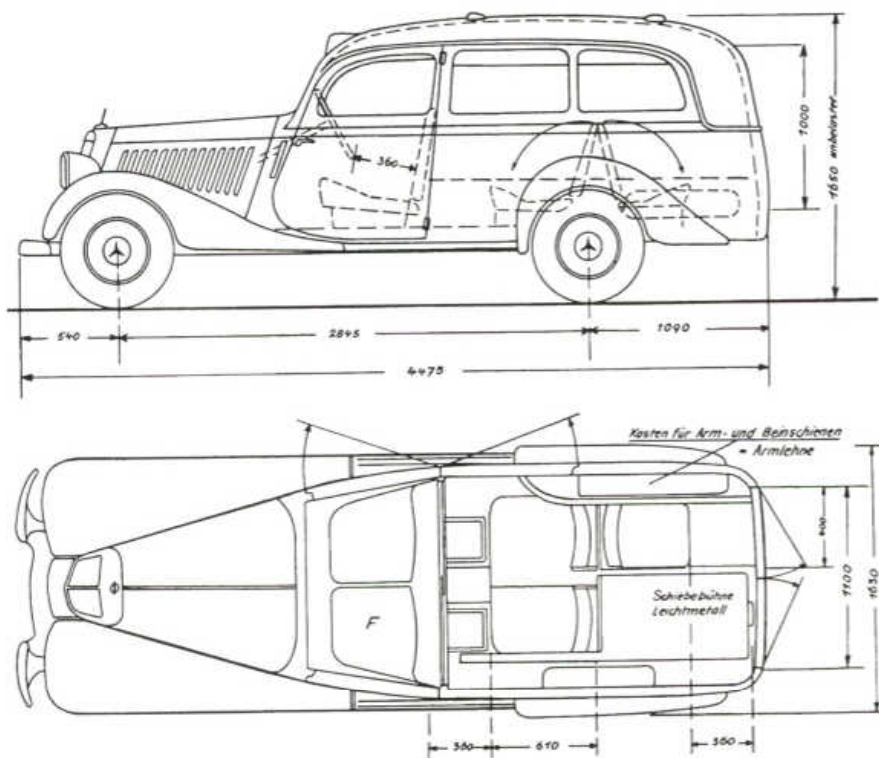
ních automobilů této generace 5 tisíc kusů, z nichž nemalá část byla vyvezena do zahraničí. Několik exemplářů jezdilo i v Československu.

Mezitím na jaře 1961 debutovaly nové sedany Mercedes-Benz 190 a 190 D s rozvorem 2,70 m a prostornou 4,7 m dlouhou karoserií, jejíž zadní blatníky zdobila decentní stylizovaná křídélka. Benzinový čtyřválec 1,9 l dával výkon 80 k (59 kW), dvoulitrový diesel typu 190 D nabízel 55 k (40,5 kW). V létě 1965 se v téže karoserii představily typy 200 a 200 D, přičemž výkon převertaného zážehového čtyřváce vzrostl na 95 k (70 kW), zatímco diesel si zachoval původních 55 k. Paletu rozšířil typ 230 s benzinovým šestiválcem, jehož počáteční výkon 105 k (77 kW) byl záhy zvýšen na 120 k (88 kW).

Pro výrobce sanitních vozů však bylo důležitější, že ve stejné době automobilka vedle podvozků se standardním rozvorem 2,70 m začala v menších počtech vyrábět i šasi s rozvorem výrazně prodlouženým na 3,35 m. To umožňovalo stavbu velkoprostorových karoserií s délkou kolem 5,3 až 5,4 m a až dvoumetrovou výškou, jež se hodily pro sanitní vozy nového typu. V nich mohl lékař poskytovat pacientovi intenzivní péči už během přepravy do zdravotnického zařízení.

Komfortně laděný podvozek byl další z předností sanitek Mercedes-Benz nové generace, které od poloviny šedesátých let nabízely firmy Miesien a Binz. Většinu produkce ovšem nadále tvořily sanitní vozy pro přepravu nemocných a zraněných stavěné na podvozcích se standardním rozvorem.

Další generační změna následovala v roce 1968, kdy se rozběhla výroba



Kresba sanitního vozu Mercedes-Benz 170 V se zvýšenou střechou

Prospekt sanitního vozu Mercedes-Benz 170 Vb Lueg z let 1952-53





Mercedes-Benz 180 karosovaný bonnskou firmou Miesen (1955)
Pečlivě zpracovaná karoserie od firmy Miesen dostala větší okna



Mercedes-Benz 180 s karoserií Binz s majákem na střeše (1960)





Dlouhá a vysoká sanitka typu 200 D Lang s karoserií Binz z roku 1965

nové řady vozů Mercedes-Benz 200 až 280 se čtyřválcovými a šestiválcovými motory, jejichž typickým znakem byly svisle orientované obdélníkové světlomety. Ke stavbě sanitek sloužily podvozky se standardním rozvorem 2,75 m i s rozvorem prodlouženým na 3,40 m, nová zadní náprava se šikmými závěsy mohla za příplatek dostat hydro-pneumatické udržování světlé výšky bez ohledu na okamžité zatížení vozu. Bezpečnost provozu zvyšovala dvouokružová brzdová soustava s kotoučovými brzdami vpředu i vzadu.

Špičkové sanitní vozy s obchodním označením Miesen Bonna a Binz Europ nabízely pestrou škálu vnitřního vybavení, včetně polohovacích a odtlumených lůžek a přenosných křesel. Samozřejmě byly zvýšené boční dveře pro vstup do sanitního prostoru, jako alternativu k nahoru vyklápěcí zadní stěně nabízela karosárna Miesen vodorovně dělené zadní dveře, jejichž horní část s oknem se odklápěla nahoru a spodní se sklápěla dolů.

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let tak sanitní automobily s třícípou hvězdou znovu potvrdily svoji pozici ve světové špičce.



Sanitní Mercedes-Benz 230/6 Lang karosovaný firmou Binz (1968)

Sanitní Mercedes-Benz 220 se standardním rozvorem v úpravě Miesen

