

# KOMFORTNÍ A BEZPEČNÉ ŠESTIVÁLCE

1959-1968



V této podobě se šestiválcový Mercedes-Benz 220 SE vyráběl v letech 1959 až 1965

HISTORIE

V létě 1959 odstartovala ve Stuttgartu výroba nového šestiválcového typu Mercedes-Benz 220. Byl to první automobil na světě s bezpečnostní konstrukcí karoserie, kterou vytvořil inženýr Béla Barényi (1907-1997). Měl tuhý a odolný prostor pro cestující, zatímco před a zád samonosné karoserie tvořily deformační zóny schopné pohltit energii případného nárazu.

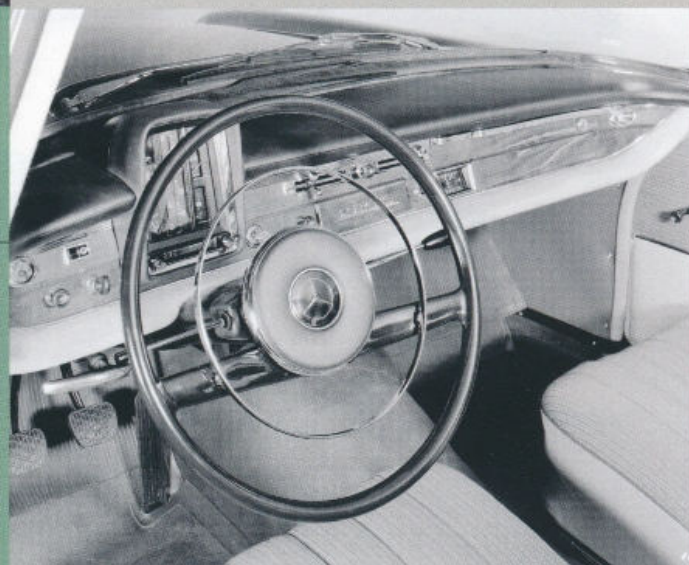
V novém stylu

**M**ercedes-Benz 220 ročníku 1959 s interním označením W 111 zahájil novou stylistickou éru automobilů s tříhvězdkou. Dostal osobitě tvarovanou před s tradiční maskou chladiče a svisle orientovanými oblými kryty světlometů. Na zadních blatnicích

2000  
1990  
1980  
1970  
1960  
1950  
1940  
1930  
1920  
1910  
1900

Limuzíny této řady měly osobitě řešený svisle orientovaný sdružený přístroj

Čelní bariérová zkouška vozu Mercedes-Benz 220 (W 111) provedená v září 1959



měl decentní „křídélka“, jimiž v umírněné podobě navazoval na tehdejší americkou módu.

Honosný vzhled vozu zdůrazňovaly zdvojené nárazníky a patřičná dávka chromovaných ozdob. Kabina byla opatřena klenutým čelním sklem a panoramatickým zadním oknem, zabíhajícím do zadních sloupků.

Palubní deska měla čalouněné obložení horní plochy, osobitým prvkem byl svisle orientovaný obdélníkový sdružený přístroj, jemuž dominoval sloupcový rychloměr. Volant měl zapuštěnou hlavu s pružným krytem, sloupek řízení byl opatřen deformačním členem,

který v případě čelního nárazu bránil posunu volantu proti řidiči.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na dvojicích příčných ramen, poháněná zadní kola na výkyvných polonápravách s dvojicí podélných svislých ramen. Odpružení obou náprav obstarávaly vinuté pružiny, vpředu byl příčný stabilizátor, zadní náprava byla vybavena příčnou vyrovnávací vinutou pružinou.

Řízení s oběžnými kuličkami vyžadovalo 3,75 otáček volantu mezi krajními polohami, s příplatkovým posilovačem jen 3,2. Třináctipalcová kola nesla zpočátku pneumatiky rozměru 6,70–13, od sezony 1960 pak větší 7,25–13.

Kapalinou chlazený řadový šestiválec OHC o objemu 2195 cm<sup>3</sup> měl v základním modelu 220 výkon 95 k (70 kW), v provedení 220 S dával 110 k (81 kW) a ve špičkové verzi 220 SE vybavené vstřikováním paliva 120 k (88 kW).

Čtyřstupňová mechanická převodovka měla řadící páku pod volantem. Od jara 1961 byla pro model 220 SE za příplatek k máni čtyřstupňová automatika Daimler-Benz, jež zvyšovala hmotnost vozu o 40 kg. Od léta 1962 ji mohly dostat i modely 220 a 220 S.



V americkém stylu  
hardtop: kupé  
Mercedes-Benz 220 SE  
bez středních sloupků



Typickým  
prvkem kupé  
Mercedes-  
Benz 220 SE  
bylo  
panoramatické  
zadní okno

› Všechny sedany této řady měly zpočátku vpředu i vzadu bubnové brzdy doplněné posilovačem, do základní verze 220 dodávaným za příplatek. Modely 220 S a 220 SE dostaly přední kotoučové brzdy na jaře 1962, základní verze 220 se jich dočkala až v létě 1963 spolu s montáží dvouokruhové brzdové soustavy.

Mercedes-Benz 220 měl rozvor náprav 2750 mm, byl dlouhý 4875 mm, široký 1795 mm a vysoký 1500 mm, podle provedení vykazoval hmotnost 1320 až 1380 kg a dosahoval největší rychlosti 160 až 170 km/h. Jeho průměrná spotřeba se pohybovala kolem 14 až 15 l benzínu Super na 100 km, v zádi uložená palivová nádrž měla objem 65 l.

V březnu 1961 byl v Ženevě představen Mercedes-Benz 220 SE Coupé s dvoudveřovou karosérií bez středních sloupků. Kupé bylo postavené na podvozkové plošině s nezkráceným rozvorem 2750 mm, ale bylo o 50 mm širší a o 55 mm nižší než sedan.

Mělo decentně tvarovanou záď jen s náznakem „křídélek“ a menšími sdrúženými svítilnami. Uvnitř zaujalo palubní deskou ve sportovním stylu, osazenou dvěma velkými kruhovými přístroji: vlevo byl otáčkoměr a vpravo rychloměr.

Kupé dostalo od počátku přední kotoučové brzdy, dvouokruhového ovládání brzd se dočkalo v létě 1963. Vážilo 1450 kg a dosahovalo největší rychlosti 170 km/h. V září 1961 následoval z kupé odvozený čtyřmístný kabriolet 220 SE, jenž

byl v důsledku zesílení otevřené karoserie o 70 kg těžší a jezdil na pneumatikách 7,50–13. Ceník z podzimu 1961 nám prozradí, že zatímco sedan Mercedes-Benz 220 SE tehdy stál 14 950 DM, za kupé musel zákazník zaplatit 23 500 DM a za kabriolet 25 500 DM.

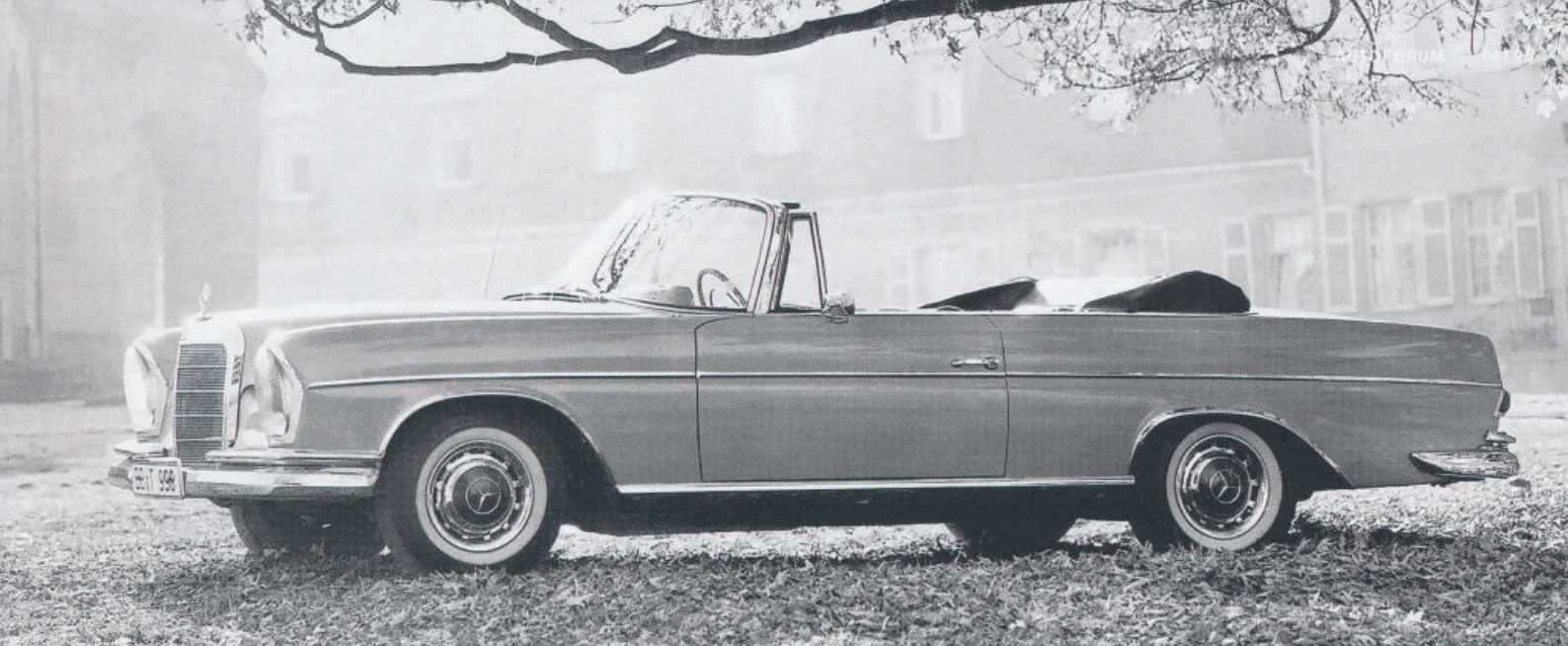
### Třilitry i kombi

V červenci 1961 byla zahájena výroba špičkového sedanu Mercedes-Benz 300 SE. Jeho řadový šestiválec OHC s blokem i hlavou válců z hliníkové slitiny byl vybaven vstříkováním paliva a z objemu 2996 cm<sup>3</sup> dával výkon 160 k (118 kW).

Čtyřstupňová mechanická převodovka mohla mít dle přání zákazníka řadicí páku pod volantem, nebo na středním tunelu. K máni byla také čtyřstupňová automatická převodovka s voličem u volantu.

Model 300 SE s interním označením W 112 měl vzduchové pérování a stabilizátory na obou nápravách, přičemž zadní byla opatřena regulátorem světlé výšky. Jako první sériový vůz své značky dostal na všechna čtyři kola kotoučové brzdy s dvoukruhovým ovládním.

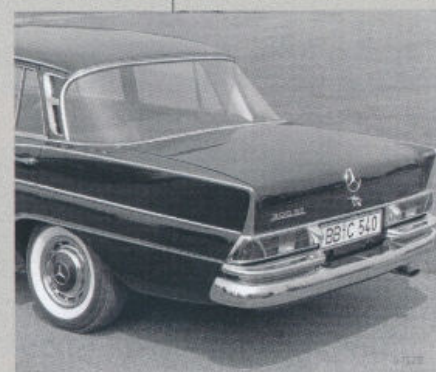
Navenek se nový třilitr odlišoval chromovanou boční lištou a logem 300 SE na zadním sloupku kabíny. Jeho základní cena byla stanovena na 23 100 DM.



Čtyřmístný kabriolet Mercedes-Benz 300 SE rozšířil nabídku v předjaří roku 1962

Chromem bohatě vyzdobená zad špičkového modelu Mercedes-Benz 300 SE

Symbolem blahobytu byla v letech 1961 až 1965 limuzína Mercedes-Benz 300 SE



Sedan 300 SE s pohotovostní hmotností 1580 kg dosahoval maximální rychlosti 180 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 13 s. Průměrně spotřeboval 17 až 19 l benzínu Super na 100 km, původní nádrž o objemu 65 l nahradila od ledna 1963 nová, zvětšená na 82 l.

V únoru 1962 debutovaly vozy Mercedes-Benz 300 SE Coupé a Cabriolet, které převzaly karoserie modelů 220 SE nově ozdobené boční lištou. Vážily 1600 a 1700 kg a dosahovaly největší rychlosti 180 km/h. Na jaře 1962 stálo kupé 31 350 DM a kabriolet 33 350 DM.

V březnu 1963 byl představen Mercedes-Benz 300 SEL s rozvozem prodlouženým na 2850 mm. Měl o 100 mm prodloužené zadní dveře a prostor pro nohy cestujících vzadu. Mohl dostat prosklenou přepážku, jež oddělovala řidiče a spolujezdce vpředu od prominentů na zadních sedadlech. Spouštěcí okno přepážky mělo elektrické ovládání.

Mercedes-Benz 300 SEL měřil do délky 4975 mm a vážil 1630 kg, jeho základní cena se vyšplhala na 26 400 DM.

Od ledna 1964 se do třílitrových modelů montoval motor vyladěný na 170 k (125 kW). Zároveň do nich výrobce vedle standardního stálého převodu 3,92 začal nabízet i „delší“ s hodnotou 3,75, s nímž uháněly rychlostí až 200 km/h.

Výroba vozů typu 220 (W 111) byla ukončena v srpnu 1965, celkem vzniklo 297 tisíc sedanů a 17 tisíc kupé a kabrioletů. V létě 1965 opustily výrobní linku i poslední čtyřdveřové vozy 300 SE a SEL (W 112), z celkového počtu 6750 bylo 1546 v delší verzi SEL. Kupé a kabriolety 300 SE dostaly v létě 1965 zesílenou zadní nápravu, do ukončení výroby v prosinci 1967 jejich produkce jen lehce překročila tři tisíce kusů.

Vedle nových sedanů typu 250 a 300 řady W 108 a 109 se zcela novou karosérií se od léta 1965 do ledna 1968 vyráběl i sedan 230 S s dřívější karosérií řady W 111 a šestiválcem 2306 cm<sup>3</sup> o výkonu 120 k (88 kW).

Do ledna 1968 vzniklo 41 tisíc těchto vozů, včetně tří stovek pětidveřových kombi Mercedes-Benz 230 S Universal, která od léta 1966 stavěla karosárna IMA v belgickém Mechelenu.

## Na sportovních tratích

V letech 1960 až 1964 vybojovaly sedany Mercedes-Benz 220 SE a 300 SE desítky vítězství v soutěžích i v závodech na okruzích. Připomeňme si alespoň některá z nejcennějších.

V lednu 1960 vyhráli Manfred Schock a Rolf Moll se sedánem 220 SE Rallye Monte Carlo, prvenství si odvezli i z květnové Rallye Akropolis a v závěru roku se stali mistry Evropy. >



Mercedes-Benz 300 SEL  
měl o 100 mm  
prodloužený rozvor, délku  
a zadní dveře

Solitér: Mercedes-Benz 220 SE  
Shooting Estate z bruselské  
karosárny Coune (1963)

Mercedes-Benz 230 S  
Universal z karosárny IMA  
v belgickém  
Mechelenu (1967)



› V lednu a únoru 1961 získaly vozy Mercedes-Benz 220 SE dvojnásobné vítězství v 11 500 km dlouhé africké Rallye Alger Centrafrigue. První byli v cíli Karl Kling a Rainer Günzler, hned za nimi dojeli Sergio Bettoja a Hermann Eger.

Další dvojnásobné prvenství sedanů 220 SE následovalo na přelomu března a dubna při East African Safari Rally. Vítěznou posádku tvořili John Constantin Manussis, Bill Coleridge a David Beckett, druhý stupeň na podiu obsadili William Fritschy a Viscount Mandeville.

Počátkem srpna 1961 vyhráli Eugen Böhringer a Rauno Aaltonen Rajd Polski, o dva týdny později Rauno Aaltonen a Väinö Nurmimaa zvítězili v Rallye 1000 jezer.

V listopadové Velké ceně Argentiny cestovních vozů 1961, jež se jela po 4600 km dlouhé trase, vedoucí převážně po prašných cestách, triumfoval tovární Mercedes-Benz 220 SE dvojice Walter Schock a Manfred Schiek.

V sezoně 1962 se stal mistrem Evropy v rallye Eugen Böhringer, jemuž v kabině sedanu 220 SE sekundoval Peter

Lang. Nejcennější vavříny si odvezli z květnové Rallye Akropolis. Vítězství si Böhringer v Řecku zopakoval i v roce 1963, tentokrát s třilitrovým vozem 300 SE a se spolujezdcem Klausem Kaiserem.

Události roku 1962 bylo prvenství, které v podzimní Velké ceně Argentiny cestovních vozů v silné mužské konkurenci vybojovala s vozem Mercedes-Benz 220 SE švédská dámská posádka, kterou tvořily Ewy Rosqvist a Ursula Wirth. Ve sbírce už měly řadu dámských cen a cenných umístění z velkých klání a byly respektovanou součástí továrního týmu.

Argentinskému maratonu cestovních vozů, v té době nejdelšímu silničnímu závodu světa, vládly automobily Mercedes-Benz i v letech 1963 a 1964. Oba ročníky vyhráli Eugen Böhringer a Klaus Kaiser se sedanem 300 SE, v listopadu 1964 navíc tovární vozy tohoto typu obsadily všechny tři stupně vítězů.

Druzí skončili Dieter Glemser a Martin Braungart, třetí byla Ewy Rosqvist, kterou tentokrát navigovala Eva-Maria Falk. Mimochodem, před cílovou čarou, po absolvování trasy dlouhé téměř 4800 km, pustili Böhringer i Glemser dámy galantně před sebe. <



Mercedes-Benz 220 SE  
posádky Schock-Moll  
zvítězil v Rallye Monte  
Carlo 1960

Kombi Mercedes-Benz  
230 S Universal nabízelo až  
2,7 m<sup>3</sup> prostoru pro náklad

Böhringer (vpravo) a Knoll  
se sedanem 300 SE  
vyhráli Rallye  
Akropolis 1963



Tři sedany Mercedes-Benz 300 SE  
na Velké ceně Argentiny  
cestovních vozů 1964

Švédka Ewy Rosqvist  
vybojovala třetí místo v cíli  
argentinského maratonu (1964)