

# DECENTNÍ KŘÍDLA

Koncem léta 1959 byly uvedeny na trh automobily Mercedes-Benz 220, 220 S a 220 SE se zcela novou karoserií, jejímiž typickými prvky byly oblé, svisle orientované světlomety a decentní „křídélka“ na zadních blatnících. Elegantní zevnějšek skrýval bezpečnostní konstrukci karoserie s tuhým prostorem pro cestující a deformačními zónami vpředu i vzadu.

STUTTGARTSKÁ  
KLASIKA ČTYŘVÁLCOVÝ  
MERCEDES-BENZ 220  
ROČNÍKU 1965





**MERCEDES-BENZ 220  
BYL V ROCE 1959  
NEJLEVNĚJŠÍM  
Z TROJICE NOVÝCH  
ŠESTIVÁLCŮ**

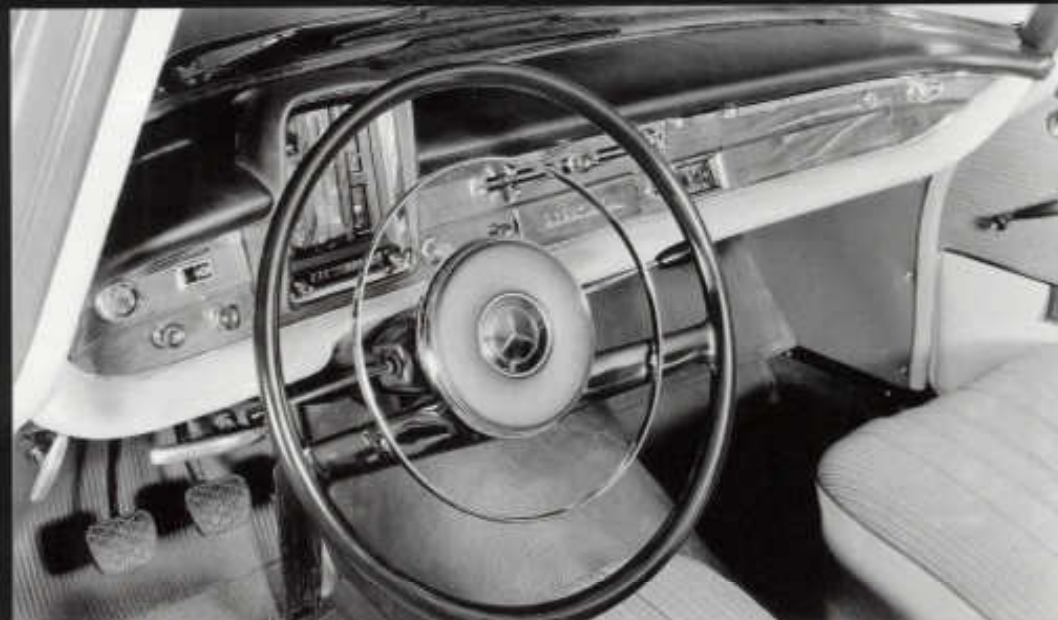
Vývoj nové řady sedanů začal v létě 1956 a už o rok později dospěla karoserie do definitivní podoby. Stylistické řešení a konstrukci samonosné karoserie vedl Karl Wilfert, významnou roli při jejím vzniku sehrál Béla Barényi (1907-1997), konstruktér maďarského původu, který navrhl bezpečnostní koncepci s tuhou střední částí chránící posádku vozu a deformačními zónami vpředu i vzadu, jež byly schopny pohltit kinetickou energii případného nárazu. Barényi u firmy Daimler-Benz AG pracoval od konce třicátých let, byl autorem řady patentovaných řešení a vysloužil si přezdívku „otec pasivní bezpečnosti“.

První prototyp nového sedanu byl dokončen v lednu 1958, další následovaly během roku 1958, kdy také proběhly ověřovací zkoušky. V únoru 1959 absolvovaly čtyři jen lehce kamuflované prototypy finální testovací jízdu ze Stuttgartu přes Alpy do Neapole. Zkušebními řidiči byli muži nad jiné povolaní: šéf vývoje Fritz Nallinger, Josef Müller zodpovědný za vývoj motorů, vedoucí vývoje podvozků Rudolf Uhlenhaut a již zmíněný Karl Wilfert. Zkoušky dopadly příznivě a vedení automobilky mohlo dát souhlas k sériové výrobě.

Nosným modelem nové řady s interním označením W 111, jež byla oficiálně představena v září 1959 na frankfurtském autosalonu, byl Mercedes-Benz 220 S vybavený řadovým šestiválcem 2195 cm<sup>3</sup> o výkonu 110 k (81 kW) spojeným se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami doplněnými příčným stabilizátorem, vzadu na výkyvných polonápravách s podélnými rameny, vinutými pružinami a příčnou vinutou pružinou plnící funkci stabilizátoru. Pohon zadních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat. Brzdy byly zpočátku bubnové na obou nápravách, hydraulický okruh byl vybaven posilovačem. Uvnitř sedan nabízel pět pohodlných míst, typickým prvkem palubní desky byl svisle orientovaný obdélníkový přístroj s rychloměrem připomínajícím stupnici teploměru, komfortní atmosféru dotvářelo bezprůvanové větrání s výdechy na zadních sloupcích kabiny. Při rozvoru náprav 2750 mm byl sedan dlouhý 4875 mm, široký 1795 mm a vysoký 1450 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1350 kg a na pneumatikách 6,70 – 13 dosahoval největší rychlosti 165 km/h. Průměrně spotřeboval 13 až 15l benzínu na 100 km, palivová nádrž v zádi měla objem 65l.

Špičku nabídky tvořil Mercedes-Benz 220 SE, jehož šestiválec 2,2l byl opatřen mechanickým vstříkáváním paliva Bosch, takže dával výkon 120 k (88 kW) a uděloval sedanu největší rychlost přes 170 km/h. Stejnou karoserii – jen méně zdobenou chromovanými prvky – a podvozek měl i nejlevnější člen této řady, model 220 se šestiválcem 2,2l o výkonu 95 k (70 kW). Navenek se model 220 vyznačoval disky kol i poklicemi v barvě karoserie, absencí chromované lišty na horním okraji zadních

**PALUBNÍ DESKA MODELU  
220 S SE SVISLE  
UMÍSTĚNÝM  
SDRUŽENÝM  
PŘÍSTROJEM**







MERCEDES-BENZ 190  
RESP. 190 D V PRVNÍM  
PROVEDENÍ Z ROKU  
1961

blatníků a jednoduchým zadním nárazníkem bez přidavných chromovaných prvků kolem zadních světel. Uvnitř nabízel pevná opěradla předních sedadel místo seřiditelných a cestující vzadu se museli obejít bez sklopné loketní opěrky. Ve standardním provedení stál 11 500 DM, zatímco model 220 S se prodával za 13 250 DM a sedan 220 SE za 14 950 DM.

V dubnu 1961 debutoval luxusní Mercedes-Benz 300 SE s interním označením W 112 a šestiválcem 2996 cm<sup>3</sup> o výkonu 160 k (118 kW), zpočátku jen v kombinaci se čtyřstupňovou automatickou převodovkou. Měl kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech a pérování vzduchovými vaky. Jezdil na pneumatikách 7,50 H 13, posilovač řízení patřil ke standardní výbavě. Navenek dávala „třístovka“ svoji nadřazenost najevo chromovanými doplňky: podélnou lištou na boku, lemy výřezů blatníků i prahů a také lištou kolem výdechu větrání na zadním sloupku, jež nesla plaketu s nápisem 300 SE. To vše za 23 100 DM, tedy za cenu pěti vozů Volkswagen Brouk v exportním provedení. Sedan s pohotovostní hmotností necelých 1700 kg dosahoval s automatickou převodovkou rychlosti 175 km/h, později s manuální převodovkou 180 km/h.

Ve Stuttgartu ovšem nezapomněli na klientelu ze středních vrstev, pro kterou byly šestiválcové vozy příliš drahé. V červnu 1961 byly uvedeny na trh modely 190 a 190 D s interním označením W 110 a čtyřválcovými motory, které převzaly upravenou samonosnou karoserii i podvozkové skupiny typu 220. Měly rozvor lehce zkrácený na 2700 mm, přední partie karoserie byla kratší o 145 mm a opatřena kruhovými světly. Délka vozu byla 4730 mm, rozměry prostoru pro cestující a zavazadla odpovídaly šestiválcům, jen objem palivové nádrže byl snížen na 51 l. Přední i zadní nárazník čtyřválců byl jednoduchý, pouze vozy určené pro americký trh dostávaly na nárazník přidavné svislé členy, na zadních sloupcích kabiny chyběly výdechy větrání, blikáče měly své místo nahofe na předních blatnících, těsně přede dveřmi. Celkově tyto automobily působily skromnějším, ale elegantním dojmem. Model 190 poháněl zážehový čtyřválec 1897 cm<sup>3</sup> o výkonu 80 k (59 kW), sedan 190 D měl čtyřválcový diesel 1988 cm<sup>3</sup> o výkonu 55 k (40,5 kW), převodovka byla v obou případech manuální. Zatímco sedan 190 dosahoval rychlosti 150 km/h, diesel jel nejvýše 130 km/h. Mercedes-Benz 190 byl v letech 1961 a 1962 posledním vozem své značky nabízeným za méně než deset tisíc marek – přesněji za 9950 DM – zatímco diesel 190 D byl o 500 DM dražší.

V dubnu 1962 dostaly modely 220 S a 220 SE přední kotoučové brzdy, od léta 1962 si zákazník k zážehovým motorům – i ke čtyřválcům – mohl objednat čtyřstupňovou automatickou převodovku. V srpnu 1963 se do všech vozů této řady začala montovat dvouokružová brzdová soustava a také modely 190, 190 D a 220 se dočkaly předních kotoučových brzd. Za příplatek výrobce nabízel od léta 1963 přidavné vzduchové pérování, ve stejné době byla nabídka automatické převodovky rozšířena i na nejslabší model 190 D.

MERCEDES-BENZ 300 SE  
S TŘÍLITROVÝM  
MOTOREM SE  
VSTŘIKOVÁNÍM (1961)







NA JARĚ 1963 DEBUTOVAL  
MERCEDES-BENZ 300 SEL  
S DELŠÍM ROZVOREM



BOHATĚ ZDOBENÁ  
ZADÍ MODELU 300 SE  
S VELMI  
DECENTNÍMI  
"KŘÍDELKAMI"



MODEL 300 SEL MOHL  
MÍT PŘEPÁŽKU  
ODDĚLJÍCI ŘIDIČE  
OD CESTUJÍCÍCH  
VZADU

Novinkou jara 1963 byl Mercedes-Benz 300 SEL s rozvorem prodlouženým o 100 mm na 2850 mm a celkovou délkou 4975 mm. Vůz s delšími zadními dveřmi poskytoval více prostoru cestujícím vzadu. Na přání mohl mít mezi řidičem a cestujícími na zadních sedadlech přepážku, jejíž horní skleněná část se dala elektricky stahovat. Model 300 SEL byl asi o 50 kg těžší, než standardní 300 SE a stejně jako ostatní šestiválcové dostal palivovou nádrž zvětšenou na 82 l. Navenek se odlišoval výdechem větrání na zadním sloupku překrytým panelem v barvě karoserie s jemným chromovaným lemem, tentokrát bez typového označení. V lednu 1964 díky novému vstřikovacímu čerpadlu Bosch vzrostl výkon třilitrového motoru na 170 k (125 kW), takže vozy s manuální převodovkou dosahovaly rychlosti až 200 km/h a verze s automatem 190 km/h.

Model 300 SEL se v Německu prodával za 26 400 DM a do léta 1965 vznikl v počtu pouhých 1546 exemplářů, zatímco produkce sedanů 300 SE dosáhla 5200 kusů. Vozů 220 S bylo v letech 1959 až 1965 vyrobeno přes 161 tisíc, produkce levnějšího modelu 220 se přiblížila hranici 70 tisíc, sedanů 220 SE bylo 66 tisíc. Nejrozšířenějším vozem této řady byl čtyřválcový diesel 190 D, vyrobený v počtu 225 tisíc kusů, sedanů 190 se zážehovým čtyřválcem vzniklo do léta 1965 přes 130 tisíc.

Samostatnou zmínku si zaslouží kombi, která od roku 1962 na bázi sedanů 190 a 190 D stavěly firmy Mieser v Bonnu a Binz v Lorchu. Pětidveřová kombi se zvýšenou střešou byla konstrukčně

JEDNO Z PRVNÍCH  
KOMBI MERCEDES-  
BENZ 190 UNIVERSAL  
KAROSOVANÉ V BELGIU







MERCEDES-BENZ 200  
UNIVERSAL KOMBI  
SE ŠESTIVÁLCOVÝM  
MOTOREM (1966)

bližká sanitkám z těchto karosáren. Vyráběla se kusově a tomu odpovídala i cena vyšší o 40 % ve srovnání s výchozím sedanem. Počátkem roku 1965 byla představena nová pětidveřová kombi s označením 190 a 190 D Universal, která pro mateřskou automobilku vyráběla belgická karosárna IMA. Malosériová produkce těchto vozů se však rozběhla až na podzim 1965, po změně výrobního programu.

V létě 1965 skončila kariéra šestiválcových modelů 220 až 300 SEL, které nahradily nové sedany řady W 108 a W 109 s modernější karoserií. Původní karoserie s nevelkými úpravami si zachovaly jen čtyři nadále nabízené vozy. Kratší verzi karoserie s kruhovými světlomety, pod nimiž přibyla kombinace obrysových a směrových světel, měly vozy Mercedes-Benz 200 se zážehovým čtyřválcem 1988 cm<sup>3</sup> o výkonu 95 k (70 kW), model 200 D s dieselem téhož objemu a výkonem 55 k (40,5 kW) a nový sedan 230 vybavený šestiválcem 2281 cm<sup>3</sup> nabízejícím 105 k (77 kW). Nově se na zadních sloupcích těchto vozů objevily výdechové ventily. Jediným sedanem s delší předí ozdobenou svisle orientovanými světlomety byl model 230 S, poháněný šestiválcem 2281 cm<sup>3</sup> naladěným na 120 k (88 kW). Ve všech případech – i u poměrně slabého dieselu – mohl zákazník volit mezi čtyřstupňovou manuální a automatickou převodovkou. Od léta 1966 se i do kratšího modelu 230 s kruhovými světlomety montoval šestiválec o výkonu 120 k (88 kW). Inovované čtyřválcové i šestiválcové měly dvouokruhovou brzdovou soustavu s předními kotoučovými brzdami a posilovačem, v zádi kratší i delší karoserie byla palivová nádrž o objemu 65 l.

V sezoně 1966 figurovala v ceníku vedle sedanů i pětidveřová kombi Universal odvozená z modelů 200, 200 D, 230 a 230 S. Belgická firma IMA je stavěla v malých sériích, celkový počet těchto vozů nepřekročil dva tisíce, tedy necelou polovinu původně plánovaného množství. V roce 1967 nabídku nakrátko obohatila i sedmimístná verze modelu 200 D s rozvorem prodlouženým o 650 mm na 3350 mm a celkovou délkou 5380 mm. Automobil se dvěma sklopnými sedadly ve druhé řadě mohl dopravovat sedm osob podle vzorce 2+2+3 a sloužil především jako taxi a coby hotelový vůz pro přepravu hostů na letiště nebo nádraží. Jeho výroba byla zastavena už pod devíti měsíci, celkem vznikly jen dvě stovky těchto vozidel. Malý počet prodloužených vozů dostal pod kapotu místo čtyřválcového dieselu zážehový šestiválec modelu 230.

Výroba automobilů řady W 110 a W 111, modelů 200, 200 D, 230 a 230 S byla ukončena v předjaří roku 1968. Čtyřválců vzniklo celkem 232 tisíc, z toho přes 161 tisíc modelů 200 D se vznětovým motorem, produkce šestiválců dosáhla 81 tisíc, přičemž těsnou většinu – 41 tisíc – tvořily modely 230 S s delší karoserií. ◀

MERCEDES-BENZ 200  
PRO AMERICKÝ TRH  
S PŘÍDAVNÝMI ČLENY  
NA NÁRAZNIKU



SEDMIMÍSTNÝ 5,38 M  
DLHÝ MERCEDES-  
BENZ 200 D ROČNÍKU  
1967

