

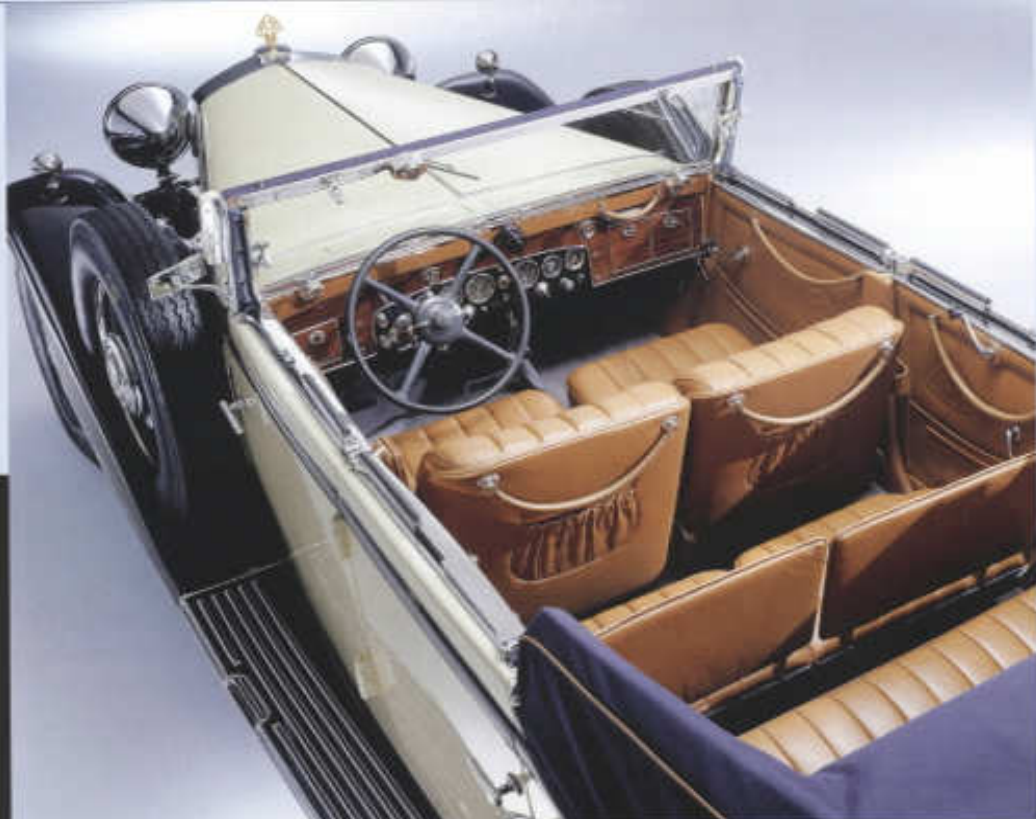
HRDÝ MAJESTÁT

Znovuzrozená značka Maybach zaměřila bez okolků na automobilový Olymp. Při stoupaní k výšinám se opírá, mimo jiné, o svoji slavnou minulost reprezentovanou hrdými a majestátními automobily se šestiválcovými a dvanáctiválcovými motory z třicátých let.



Wilhelm Maybach (1846–1929) sehrál významnou roli v pionýrských dobách motorismu. V roce 1869 ho jako technického kreslíře a konstruktéra angažoval Gottlieb Daimler (1834–1900), s nímž pak Maybach úzce spolupracoval po následující tři desetiletí. Jeho vrcholným dílem byly sportovní vozy Mercedes ročníku 1901, které odstartovaly éru klasických automobilů s motorem vpředu a pohonem zadní nápravy spojovacím hřídelem.

- > **Interiér kabrioletu DS 8 karosovaného v roce 1932 firmou Spohn z Ravensburgu**
- v **Kabriolet Maybach Zeppelin DS 8 ročníku 1932 s osmilitrovým motorem V12**



Po Daimlerově smrti se však Maybach stále častěji dostával do konfliktů s vedením a dozorčí radou automobilky, a tak na jaře 1907 firmu Daimler-Motoren-Gesellschaft opustil. V roce 1909 založil ve württemberském Bissingenu společnost na výrobu motorů pro vzducholodě, jejímž technickým ředitelem a šéfkonstruktérem se stal jeho syn Karl Maybach (1879–1960). O tři roky později firmu přestěhovali do Friedrichshafenu, sousedství továrny, v níž hrabě Ferdinand von Zeppelin stavěl svá létající monstra. Počínaje rokem 1911 byly vzducholodě Zeppelin – s výjimkou dvou – poháněny motory Maybach.

Bezprostředně po skončení první světové války nesmělo poražené Německo pokračovat v letecké výrobě pro válečné účely, a tak se Karl Maybach pustil do konstrukce automobilů. V roce 1919 firma Maybach-Motorenbau GmbH postavila prototyp cestovního vozu W 1 se šestiválcovým motorem, pro který použila upravený podvozek Daimler opatřený poháněcím ústrojím a zadní nápravou vlastní konstrukce. Další automobilový podvozek a také prototyp uzavřeného cestovního vozu, karosovaný stuttgartskou firmou Auer, vystavoval Maybach v roce 1921 na berlínském autosalonu. Na trhu se první vůz značky Maybach objevil na jaře 1922, byl to robustní automobil s rozvorem 3,66 m, oběma tuhými nápravami a šestiválcovým motorem 5,7 l o výkonu 70 koní (51,5 kW) pohánějícím zadní nápravu prostřednictvím dvoustupňové převodovky.

Není bez zajímavosti, že Karl Maybach původně nehodlal vyrábět vlastní automobily, jen dodávat motory a případně i jiné komponenty finálním výrobcům. Názor změnil pod dojmem neblahé zkušenosti s krachující nizozemskou automobilkou Spyker, jež z objednané tisícovky šestiválcových

motorů 5,7 l nakonec odebrala jen necelou čtvrtinu. Od podzimu 1926 už vozy Maybach poháněl větší šestiválec sedmilitrového objemu o výkonu 120 koní (88 kW), od jara 1928 převodovku doplnil rychloběh. Připomeňme, že ve dvacátých a třicátých letech stavěla firma Maybach pouze automobilové podvozky, které podle požadavků zákazníků oblékaly specializované karosárny.

Ve druhé polovině dvacátých let se znovu rozběhly dodávky velkých motorů pro vzducholodě, z nichž nejslavnější byl 236 m dlouhý obr jménem Graf Zeppelin, dokončený v létě 1928 a poháněný pěticí mohutných dvanáctiválců Maybach. Na jaře 1929 společnost Maybach-Motorenbau GmbH představila první automobil poháněný dvanáctiválcem, přesněji motorem V12 z lehké slitiny, který z objemu 6,9 l nabízel výkon 150 koní (110 kW). Třístupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu byla doplněna rychloběhem. Vůz s označením Maybach 12 dostal klasicky řešený podvozek s robustním rámem z ocelových U-profilů a oběma tuhými nápravami



odpruženými podélnými půlelptickými listovými pery doplněnými kapalinovými tlumiči.

Maybach 12 s rozvorem náprav 3,66 m a standardní pětimetrovou délkou vykazoval podle provedení hmotnost 2300 až 2800 kg a dosahoval rychlosti přes 140 km/h, ovšem při bezmála třicetilitrové spotřebě benzínu. Samotný podvozek stál 23 tisíc říšských marek, ceny karosovaných vozů Maybach 12 se pohybovaly v rozmezí 29 až 34 tisíc RM a byly srovnatelné s tím, co zákazníci

značky Mercedes-Benz platili za velké sedmilitrové šestiválce řady S. Nebylo divu, že stuttgartská automobilka odpovíděla v sezóně 1930 představením velkého prestižního osmiválce 7,7 l, typu 770, který v kompresorovém provedení dával až 200 koní (147 kW) a prodával se tehdy o třetinu draž, než dvanáctiválcový Maybach.

Ve Friedrichshafenu však také nezaháleli a v létě 1930 uvedli na trh zdokonalenou verzi dvanáctiválce se zvucným pojmenováním Maybach Zep-

pelin, zdůrazňujícím propojení značky s dvojitým M (Maybach-Motorenbau) s proslulým výrobcem vzducholoží. Model s označením DS 7 převzal sedmilitrový dvanáctiválec, ale v kombinaci s novou třístupňovou převodovkou s pneumatickým ovládním a předvolbou páčkami na volantu, opět doplněnou rychloběhem. Novinkou byl i posilovač mechanického ovládní brzd systému Bosch-Dewandre, který využíval podtlak v sacím potrubí motoru. Vedle standardního podvozku s rozvorem 3,66 m existoval Maybach Zeppelin také s rozvorem prodlouženým na 3,73 m. Na stejných podvozcích jako dvanáctiválec se vyráběl i levnější Maybach DSH vybavený řadovým šestiválcem 5,2 l o výkonu 130 koní (96 kW).

Novinkou sezony 1931 byl Maybach Zeppelin DS 8 s motorem V12 převrtaným na 7,9 l a výkonem naladěným na rovných 200 koní (146 kW). Spolu s novou čtyřstupňovou převodovkou s rychloběhem umožňoval majestátním vozům dlouhým až 5,5 m uhnět přes 150 km/h, zatímco lehčí modely se sportovními karoseriemi pětimetrové délky dosahovaly rychlosti až 170 km/h. Vzhledem k průměrné téměř třicetilitrové spotřebě benzínu nebyla v zádi uložena palivová nádrž o objemu 135 l nijak předimenzovaná. Zmínku si zaslouží i další provozní náplně: mazání motoru obstarávalo 12 l oleje, chladičí soustava pojala celkem 43 l vody.

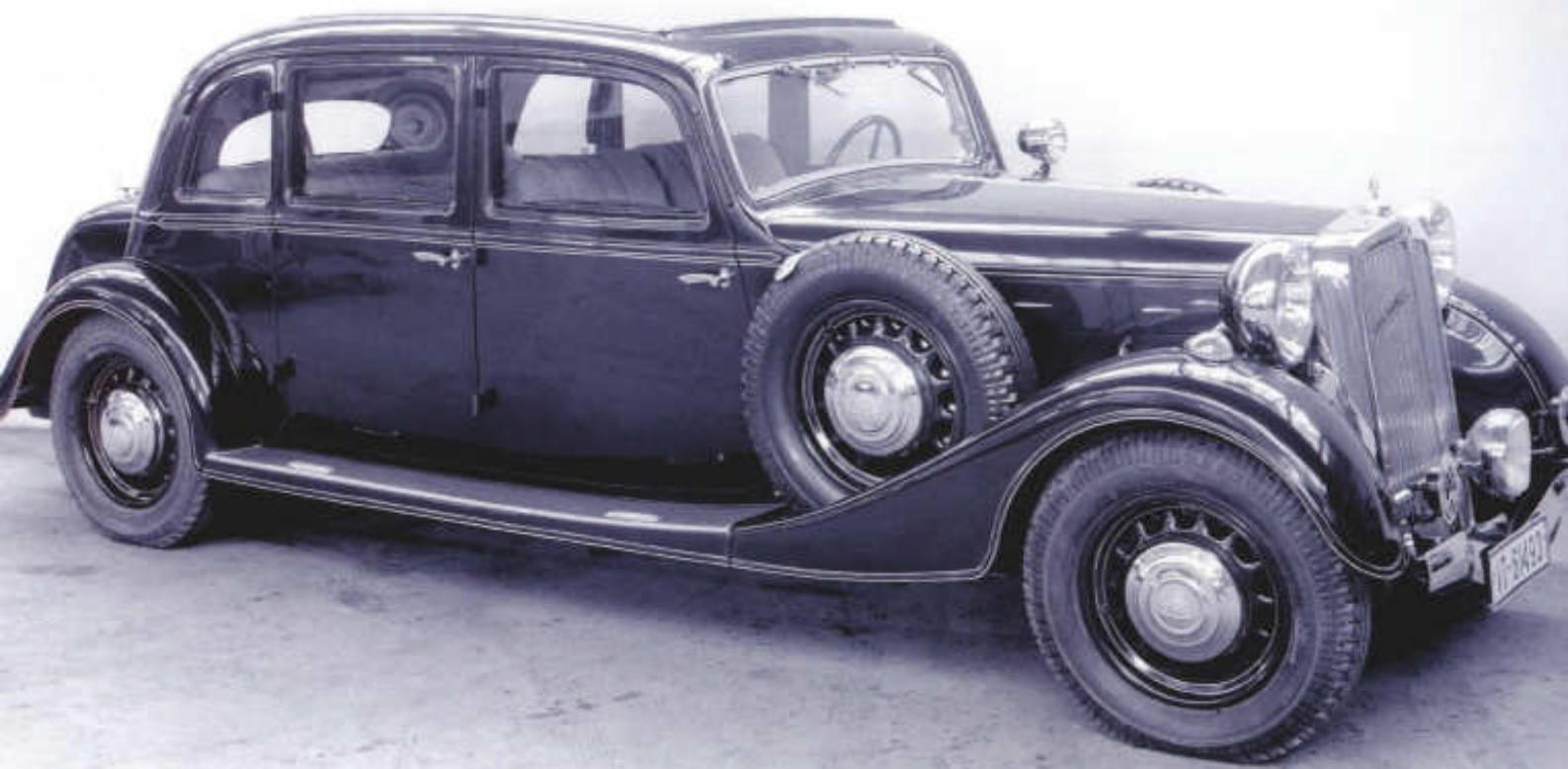
Vedle prodeje nových podvozků typu DS 8 automobilka vydělávala i modernizacemi starších



◀ *Expozice značky Maybach na autosalonu v Ženevě v březnu 1931*

▼ *Limuzína Maybach Zeppelin z roku 1930 se sedmilitrovým dvanáctiválcem*





▲ **Sedmimístná limuzína
Maybach SW 38
ročníku 1936
se šestiválcem 3,8 l**

▶ **Dvojice vozů Maybach
před halou, v níž se
montovaly vzducholodě
Zeppelin**



modelů, do nichž podle požadavků majetných zákazníků montovala výkonnější osmilitrový motor, novou převodovku a účinnější brzdovou soustavu. Z celkového počtu asi dvou stovek dvanáctiválcových vozů Maybach 12 a Maybach Zeppelin vyrobených do roku 1940 prošlo omlazovací kúrou v mateřské továrně několik desítek exemplářů. Některé podvozky luxusních dvanáctiválců, ale i o málo dostupnějších šestiválců, se postupně dočkaly několika karoserií v duchu měnících se módních trendů.

Privilegované vztahy udržovala firma Maybach s karosárnou Spohn v Ravensburgu, jejíž majitel Hermann Spohn nabízel zájemcům o vozy s dvojitým M ve znaku celou řadu předem zpracovaných návrhů karoserií, od sportovních kabrioletů až po luxusní limuzíny a landaulety. Podvozky značky Maybach však oblékala i řada dalších renomovaných karosáren – např. Papler z Kolína nad Rýnem, Autenrieth z Darmstadtu, dráždan-

ský Gläser a berlínská firma Erdmann a Rossi. Zajímavostí je, že některé vozy Maybach karosovala i sousední továrna Zeppelin, jež se kromě vzducholodí specializovala na zpracování lehkých kovů a slitin.

V únoru 1935 měl na berlínském autosalonu premiéru Maybach SW 35 se zcela novým podvozkem s oběma dělenými nápravami odpruženými příčným listovým perem a vinutými pružinami. Poháněl jej řadový šestiválec 3,4 l o výkonu 140 koní (103 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou. Zpočátku se vyráběly podvozky s rozvorem 3,08 a 3,48 m, v modelovém roce 1936 se však nabídka ustálila na hodnotách rozvoru 3,38 a 3,68 m, přičemž celková délka vozů nové generace se pohybovala mezi 4,6 až 5,1 m. Nabídka karoserií – opět stavěných mimo mateřskou továrnu – byla velmi pestrá, prim i nadále hrála karosárna Spohn, elegantní kabriolety nabízel i dráždanský specialista Heinrich Gläser. Od roku

1936 se do inovovaného typu SW 38 montoval šestiválec s prodlouženým zdvihem a objemem 3,8 l, jenž se vyznačoval příznivějším průběhem točivého momentu při nezměněném výkonu 140 koní (103 kW). Tuto hodnotu si zachoval ▶

Reklama z počátku třicátých let zdůrazňovala příbuznost aut a vzducholodí



► I Maybach SW 42 vyráběný v letech 1939 až 1941 se šestiválcovým motorem zvětšeným na 4,2 l.

Šestiválcových vozů Maybach SW 35, SW 38 a SW 42 vzniklo v letech 1935 až 1941 asi 850, až do roku 1940 se však sporadicky vyráběly i velké dvanáctiválce Maybach Zeppelin s osmišestilitrovým motorem, jenž byl od roku 1938 spojen s novou sedmistupňovou převodovkou, opět s pneumatickým řízením s předvolbou. Připo-



▲ *Sportovní kabriolet
Maybach SW 38 ročníku
1938 se šestiválcovým
motorem*

◀ *Maybach Zeppelin
z roku 1934
s aerodynamickou
karoserií od firmy Spohn*

► *I odzadu působil
dvanáctiválcový
Maybach Zeppelin
majestátním dojmem*

▼ *Čtyřdveřový sedan
Maybach Zeppelin
z roku 1938
s osmišestilitrovým motorem
V12*

meňme si, že podvozek dvanáctiválcového modelu Zeppelin DS 8 po roce 1937 nabízený už jen s delším rozvorem 3,73 m stál v sezóně 1938 celých 29 500 říšských marek, uzavřená limuzína s karoserií Spohn se dala pořídit za 34 tisíc RM a landaulet za 36 tisíc RM. Podvozek šestiválcového modelu SW 38 se v téže době prodával za 13 800 RM a ceny nejdražších karosářských verzí SW 38 se pohybovaly kolem 22 až 24 tisíc RM, což byl desetinásobek ceny vozu Opel Kadett s litrovým čtyřválcem.

Během druhé světové války firma Maybach vyráběla především motory pro tanky a válečná plavidla, poslední automobily SW 42 opustily továrnu koncem roku 1941. Jeden z podvozků Maybach SW 42 dostal za války z Berlína darem prezident



slovenského státu Jozef Tiso, jako sedmimístnou limuzínu obých tvarů vůz karosovala vysokomýtská firma Sodomka. V poválečných letech bylo několik starších podvozků typu SW 38 překarosováno, obvykle do podoby luxusních limuzín, z nichž jednu v padesátých letech používal i německý velvyslanec v Londýně. Na obnovení hrdého majestátu si však značka Maybach musela počkat až do nového tisíciletí, přesněji do léta 2002.

Jan Tuček