

Mercedes řady 220

- průkopník pasivní bezpečnosti

Milníkem ve vývoji bezpečných vozidel se stal před půl stoletím prestižní Mercedes 220 (W 111), který měl výstavní premiéru na Frankfurtském autosalonu v září 1959. Firemní oddělení pro výzkum bezpečnosti a nehod motorových vozidel bylo založeno již roku 1939 v závodě Sindelfingen a tam se na nejpřednější pozici vypracoval Béla Barényi, technik, který je držitelem celé řady patentů v oblasti ochrany posádky.

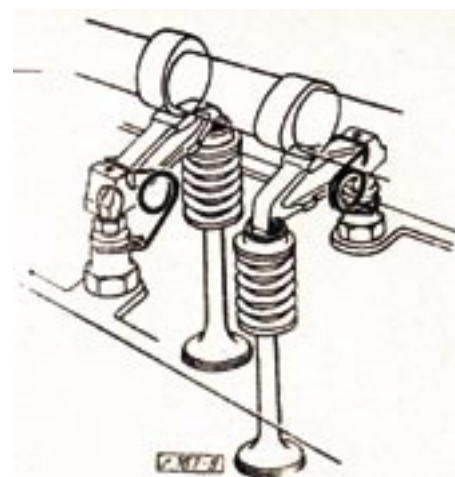
Mercedes „Dvěšestdvacítká“, v českých zemích známá jako „Křídla“ – je prvním hromadně vyráběným automobilem, u kterého jsou uplatněny principy stavby karosérie, kdy je vozidlo rozčleněno na tři zóny s odlišnou tuhostí. V prostoru cestujících by měla být tuhost co nejvyšší a naopak směrem k přední a zádi by jí mělo postupně ubývat a při eventuálním nárazu se bortit. Pohybová energie vozu je pak pohlcována deformační prací a je rozložena i na delší úsek. Ve sledu průkopnických úspěchů patří tato konstrukce k nejvýznamnějším počínům automobilových dějin a znamenala i všeobecný počátek bariérových testů (crash testů).

Koncept nové typové řady W 111/112 a o rok později i W 110 vytýčil šéfinženýr dr. Nallinger a na tvarovém řešení pracoval asi padesátičlenný tým specialistů, který vedl slavný malíř Paul Bracq a následně pak významný designér Bruno Sacco. Výsledkem se stal honosný



Přístrojová deska s výrazným „bezpečnostním“ čalouněním po svém obvodu a s neobvyklým tvarem sdruženého přístroje umístěném ve vysoké „kapličce“. Na svisle orientovaném rychloměru – v závislosti na rychlosti jízdy vystupoval zvláštní sloupec podobně jako v kapiláře teploměru.

a komfortní automobil pro klientelu (v té době) země hospodářského zázraku a také pro export do USA. Ve tvaru karosérie převládaly poněkud módní ostřejší prvky a lichoběžníkové (trapézovité) linie. Ty vynikaly u bočních oken a zvláště při pohledu ze strany ve výši zadní partie zavazadlového prostoru, které navíc zvýrazňoval lesk ozdobných lišt. A právě tento osobitý estetický prvek se stal v německy



Uložení jednoramenných vahadel ventilového rozvodu OHC na samostatných kulových čepích se samočinným vymezováním vůle.



Sedan řady 220 (W 111) s charakteristickým stylovým prvkem - ploutvovitým ukončením zadní partie karosérie. Na snímku v exportním provedení určeným pro USA se zdvojenými předními světlomety.

mluvících zemích podnětem k výstižnému názvu Heckflosse – co sice v doslovném překladu znamená zadní ploutev, ale u nás v Čechách se vžil pojmenování Křídla nebo také jen Křídlo.

Poprvé u této typové řady došlo k výraznému rozšíření výběru motorů od ekonomických čtyřválců, standardních šestiválců v provedení karburacním



nebo vstříkovém (E - einspritz) až po třílitr s výkonem 160 k. Tento typ 300 SE byl poprvé také dodáván v prodloužené verzi 300 SEL (L jako lang – dlouhý), kdy prodloužený rozvor o 100mm umožnil zvětšení prostoru pro nohy před zadními sedadly. Jízdní vlastnosti a výkony těchto vozů dosahovaly vynikajících parametrů a nebylo proto překvapením, že zasáhly i do oblasti sportu a získaly řadu úspěchů v nejrůznějších světových rallye. Jejich obliba zůstala v určité míře až do současnosti a díky zcela nadprůměrné trvanlivosti, stále přitažlivému vzhledu a jízdnímu komfortu mají své místo mezi automobilovými veterány – s puncem trvalé sběratelské hodnoty. ■



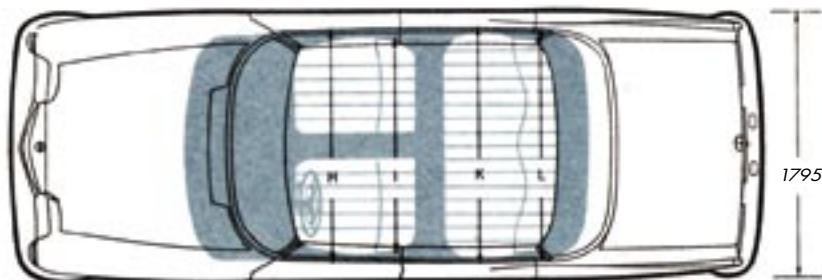
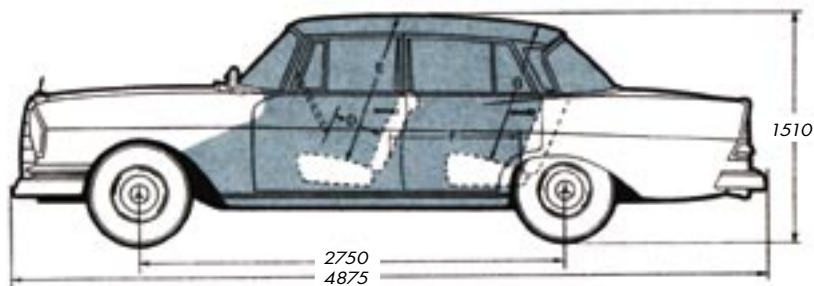
V nabídce druhů karosérií tohoto výrobce má své tradiční místo i elegantní kupé, které se v současnosti řadí mezi oblíbené sběratelské objekty.



„Malý křídlač“ 190/190 D (W 110) se čtyřválcovým benzínovým nebo naftovým motorem byl odvozen od základního typu posunutím přední nápravnice o 50 mm dozadu. Tím došlo ke zkrácení přední části karosérie, motorového prostoru i rozvoru a jeho celková délka měří 4730 mm.



Luxusní kabriolet se stejnými základními rozměry jako u karosérie sedan je dvoudvřevý a poskytuje dostatek prostoru i pěti cestujícím.



Základní technické údaje automobilu Mercedes-Benz 220 (W 111) roku výroby 1959

Motor – řadový šestiválec s ventily v hlavě válců a rozvodem OHC. Dva spádové karburátory Solex, u provedení SE pak vstříkování benzínu do sacího potrubí. Zdvihový objem 2195 ccm (vrtání 80 mm x zdvih 72,8 mm), výkon v rozmezí 95 k – 120 k (67 kW – 90 kW) při 5000 ot/min.

Převodové ústrojí – suchá jednodílná spojka, čtyřrychlostní převodovka.

Podvozkové skupiny – obě nápravy dělené, přední rovnoběžníková s nestejnou délkou ramen, doplněná příčným stabilizátorem, zadní kyvadlová. Odpružení vinutými pružinami. Brzdy bubnové, obě čelisti přední brzdy náběžné se samočinným vymezováním vůle a s posilovačem Ate. Pneu 6,70 – 13".

Karoserie – samonosná, bezpečnostní konstrukce, základní provedení sedan, odvozené kupé a kabriolet.

Rozměry a hmotnosti – rozvor náprav 2750 mm, délka 4875 mm, šířka 1795 mm, objem zavazadlového prostoru 640 l. Pohotovostní hmotnost 1310 kg až 1360 kg - dle provedení.

Provozní vlastnosti – největší rychlost 155 km/h až 170 km/h (verze SE), spotřeba paliva 8,5 až 12l/100 km.