

## Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

### "Cysorz to ma klawe życie ..."

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 listopada, 2021 0 komentarzy

Brytyjski oddział Daimlera powstał w 1893 roku. Dwa lata po wyprodukowaniu pierwszego automobilu opartego na licencji niemieckiego Daimlera współpraca została zerwana i Brytyjczycy, pomimo zachowania nazwy, tworzyli już własne konstrukcje. Były to modele luksusowe, wyposażone w duże, bardzo solidne silniki. Znakiem szczególnym Daimlera była (i jest) pofalowana obudowa chłodnicy. Od 1960 roku, po przejściu marki przez Jaguara Daimlery to najdroższe wersje Jaguara – z najlepszym wyposażeniem i najmocniejszym silnikiem.

Najbardziej znanym Daimlerem nie jest model Eight czy Super Eight, czyli luksusowe wersje Jaguara XJ a model DS 420, który do dziś używany jest na wielu dworach królewskich oraz w filmach. Jest duży, niezbyt piękny, ale ma w sobie najlepsze brytyjskie cechy. Od ponad 50 – lat towarzyszy koronowanym głowom, w tym Elżbiecie II. Korzystają z niego nawet szwedzki oraz duński dwór królewski. Auto zagrało w „Patriocie” z Harrisonem Fordem i w „Jutro nie umiera nigdy”, gdzie wiozło na lotnisko Jamesa Bonda. To prawdziwy motoryzacyjny celebryta.

Historia modelu DS420 zaczęła się w 1968 roku. Auto zastąpiło starszy model – DR 450. Nie było własnym dziełem Daimlera i bazowało na wielu podzespołach Jaguara, w tym na przedłużonej płycie podłogowej modelu 420C. Przejęło nawet jego silnik – o poj. 4,2 dm<sup>3</sup> i mocy 245 KM. Ciężkie, zwalitse nadwozie nie stumliło osiągnięć, dzięki czemu auto osiągało nawet 172 km/h – była to wartość imponująca, zwłaszcza na masę 2100 kg. Oczywiście Rolls – Royce był lżejszy, pomimo zastosowania większego silnika i ... wolniejszej.

Daimler DS 420



Źródło: AROnline

Wśród ciekawostek konstrukcyjnych można wyróżnić: niezależne zawieszenie, hamulce tarczowe na wszystkich kołach czy 3 – biegową, automatyczną skrzynię biegów. Dopiero w połowie lat 70-tych auto doczekało się klimatyzacji i elektrycznych szyb (pomimo luksusowego charakteru). Wczesne modele nie miały ścianki dzielącej strefę kierowcy od tylniej kanapy, zamontowano je dopiero na początku lat 70-tych. W części aut montowano dwa dodatkowe siedzenia umieszczone w centralnej części nadwozia tyłem do kierunku jazdy. Były to miejsca przeznaczone dla ochroniarzy.

Wymiarami DS 420 dorównywały tylko przedłużone modele R-R, Mercedes Pullman i amerykańskie królowniki. Długość nadwozia – 573 cm w połączeniu z rozstawem osi równym 358 cm gwarantowała królewskie warunki podróży. Pomimo dużego, 6- cylindrowego silnika ukrytego pod 1,5 metrową maską, w kabinie miejsca było pod dostatkiem. Szerokość nadwozia wynosiła 197 cm (z lusterkami), wysokość – 161 cm już nie zagrażała fryzuirom i kapeluszym żon dygnitarzy. Nawet tylny słupek ustawiony pod dużym kątem nie zabierał przestrzeni nad koronowaną głową.

Wnętrze Daimlera



Źródło: LuxuryAutoMotoSale.com

Podczas, gdy przestrzeń dla koronowanych głów była nieprzezwyciężalnie długa, szofer siedział wyprostowany na (długiej) i płaskiej kanapie. Miejsce pracy kierowcy (w modelach po modernizacji) od „części reprezentacyjnej” było oddzielone dzieloną, odsuwaną szybą, ale przestrzeń była więcej niż np. w Pullmanie. Szczególnie na wysokość i szerokość – i to pomimo zastosowania opancerzenia w większości wersji. Obsługa wielu urządzeń była taka sama jak w Jaguarze, choć ich wykończenie było jeszcze lepsze. Brytyjski „DS” mógł śmiało rywalizować z konkurencją, ale preferencji klientów nie dało się zmienić.

Na obronę gigantycznych rozmiarów należało uznać lekką kreskę projektu. Atrapa chłodnicy była taka sama jak w Jaguarze Mark X, linia przednich błotników przechodziła przez całe nadwozie i strono zniżala się ku tylnemu błotnikowi, w połowie którego ulegała załamaniu. Wysoki dach z szerokim tylnym słupkiem dodawał solidności a kanciasty bagażnik krył dużo miejsca na bagaże oraz dwa 10 – galonowe zbiorniki paliwa. Dlaczego dwa? To dla wyrównania masy i komfortu podróży. Takie rozwiązanie pomagało również uciec w przypadku utraty paliwa wskutek ostrzału.

Karawan na podwoziu Daimlera




Źródło: pinterest

Do końca produkcji w 1992 roku auto było kilkakrotnie modernizowane. Zmiany były tylko kosmetyczne. Zmieniono tylny słupek, który stał się bardziej przejrzysty, wprowadzono większe zderzaki oraz drobne elementy wnętrza. Charakterystyczna bryła nadwozia pozostała. Przez cały okres produkcji oferowano tylko jedną wersję silnikową, która nawet w roku lat 90-tych nadal oferowała dobre osiągi. Pozostawiono również bardzo miękkie, powodujące duże przetchyby, zawieszenie. Jednak DS 420 nie służył jako auto sportowe. Dla pasażerów ważniejszy był komfort.


Wśród 4116 powstałych egzemplarzy były nawet wersje z nadwoziem typu karawan. Nie było odmian z dłuższym ani krótszym nadwoziem. Karawany różniły się tylko tylną częścią nadwozia i obok specjalnych odmian R-R pozwalały zmieścić w należytą im pompą rozstać się z tym światem. Do dziś w większości państw zależnych od brytyjskiej Korony Daimler DS 420 służy jako transport najważniejszych osób w państwie. Był używany przez władców Karaibów oraz w Afryce a do dnia dzisiejszego służy na dworze Elżbiety II.

Od zakończenia produkcji DS-a Daimler to marka wyróżniająca najdroższe Jaguary. Najdroższa, oferowana w latach 90-tych wersja Daimlera, była jedną z kilku limuzyn dysponujących silnikiem V12. Ostatnie Daimlery oparte o Jaguara XJ powstały na koniec 2008 roku. Obecny, najdroższy Jaguar nie zastępuje na to, aby nosić nazwę Daimler. Marka, podobnie jak Jaguar i Land Rover jest własnością hinduskiej Tata Motors – producenta Taty Nano. Połączenie nazw Nano i Daimler wydaje się niestosowne w wytwornym Świecie. Dlatego nowego Daimlera już nie kupimy.


#### Podobne wpisy:




[Jednosładowy Rolls](#)




[Rozżyna na swóim](#)




[Karoseria Superleka. część pierwsza](#)




[Koreański kucyk](#)




[Szaleństwo Eugeniusza](#)




[Zępcelny szos](#)




[Cichym jeździć lotem](#)



[Crosley - mikrosamochód w wielkiej Ameryce](#)



[Eugene prosto z Nowogrodu](#)



**Zbigniew Kluczkowski**

Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zdunskowolskim „Elektroniku”.

Share this... [f](#) [t](#) [in](#) [w](#) [e](#) [p](#)

Kategoria: "Historyczne" wpisy Tagi: brytyjski Daimler, DS 420, Elżbieta II, limuzyna, Patriota

Zobacz wpisy

— Alfa wspomagana komputerowo Bugatti – mewa, czy może motyl? —>



Pogoda:

-1°C
1°C

01 styczeń
02 styczeń

Pogoda  
Pogoda Warszawa

Kalendarz

kwiecień 2014						
P	W	Ś	C	P	S	N
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

[maj >](#)

Wyszukiwarka:

Szukaj według kategorii:

Wybierz kategorię

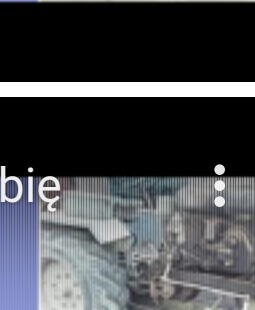
Archiwum:

Wybierz miesiąc


Popularne na kanale Youtube:


**Power Power**


zapoznana ca film po...  
Power power czyli kasał...  
posiadania roweru w II  
Rzeczpospolitej





Najczęściej czytane:


- 


Mówiłem „Stój”?  
by Zbigniew Kluczkowski 30/04/2018
- 

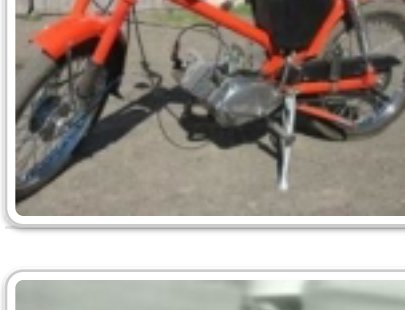
Strona główna:  
by Zbigniew Kluczkowski 19/04/2022
- 

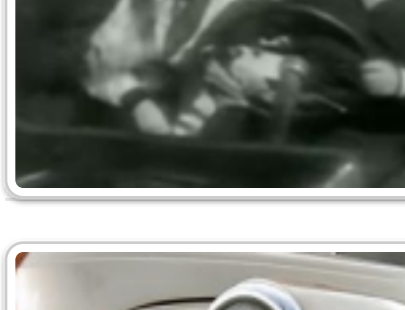
Citroen, zakonnica, kaczka i żandarm  
by Zbigniew Kluczkowski 20/05/2014
- 

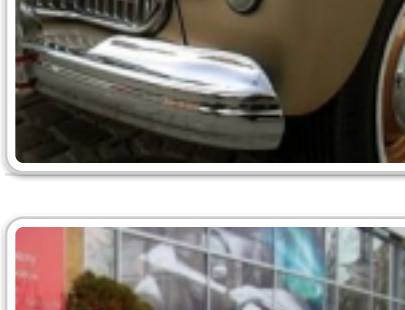
Super Duo  
by Zbigniew Kluczkowski 28/03/2025
- 

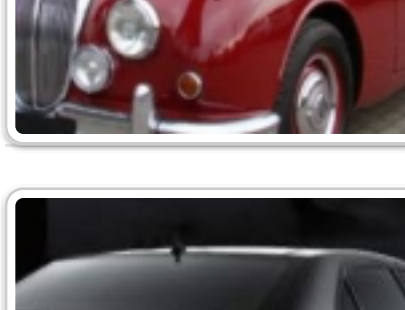
Porsche, James Dean i opowieść grozy  
by Zbigniew Kluczkowski 09/05/2014
- 


MTT – jednosładowy śmigłowiec  
by Zbigniew Kluczkowski 18/04/2015
- 

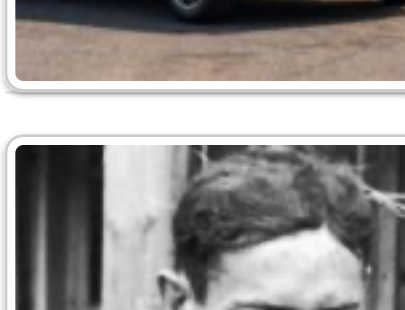
541 prędkości  
by Zbigniew Kluczkowski 14/11/2016
- 

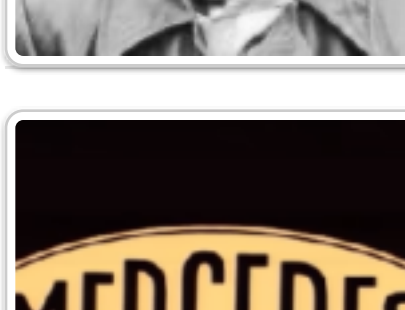
Komar – prawdziwy król polskiej wsi  
by Zbigniew Kluczkowski 25/11/2016
- 

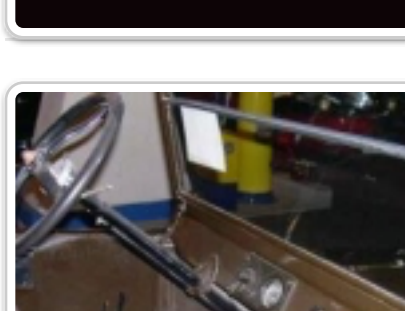
Flig i Flap w samochodzie  
by Zbigniew Kluczkowski 20/03/2017
- 


Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się...  
by Zbigniew Kluczkowski 08/12/2017
- 


Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się...  
by Zbigniew Kluczkowski 15/12/2017
- 


Brabus czyli ... Bodo i jego zabawki, część druga  
by Zbigniew Kluczkowski 05/02/2018
- 


50 twarzy ... Gofa, część pierwsza – Golf Mk1  
by Zbigniew Kluczkowski 25/05/2018
- 

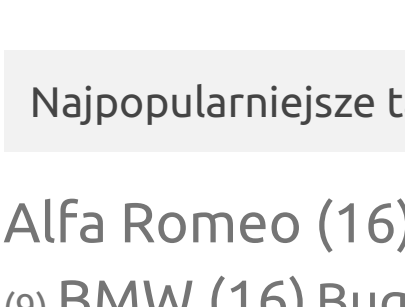
Motocykle i zegarki Michała Nałocińskiego  
by Zbigniew Kluczkowski 16/11/2018
- 

Mercedes i Benz – wspólna historia  
by Zbigniew Kluczkowski 15/03/2019
- 

Jak prowadzić Forda F7  
by Zbigniew Kluczkowski 23/05/2014
- 

Klasykany wybór, czyli youngtimery do 100 tysięcy...  
by Zbigniew Kluczkowski 11/04/2019
- 

Skto, siewnik i biznes rodzinny  
by Zbigniew Kluczkowski 30/08/2019
- 

SKUTECZNA REKLAMA WARSZTATU SAMOCHODOWEGO...  
by Zbigniew Kluczkowski 14/02/2020
- 

Zaporózec w wersji de luxe  
by Zbigniew Kluczkowski 18/10/2014

Najpopularniejsze tagi:

Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (14) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (9) Lamborghini (9) wskie konstrukcje (7) Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) ww (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodowy (9) wyższości długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta

Zaloguj się  
Kanał wpisów  
Kanał komentarzy  
WordPress.org

