Zeppeliny szos

przez Zbigniew Kluczkowski | 10 sierpnia, 2026 — 0 komentarzy

Marka Maybach kojarzy się z drogimi, niegrzeszącymi urodą, limuzynami serii 57 i 62. Ich produkcja nie przynosiła żadnych zysków i firmę w 2011 roku zamknięto. Historia Maybacha jest jednak znacznie dłuższa i sięga 1909 roku. Pierwszymi udanymi konstrukcjami konstruktora Wilhelma Maybacha oraz jego syna Karla były silniki lotnicze, które napędzały m.in. legendarne sterowce Zeppelina. Dzięki temu marka stała się znana a produkowane przez nią silniki odegrały ważną rolę podczas walk na polach bitew I Wojny Światowej.

Na „szczęście" dla Maybacha wojna została przegrana. Konsekwencją kolejnych rozejmów było to, że Niemcy byli uzależnieni ekonomicznie i technologicznie od państw, które wojnę wygrały. Maybach miał zakaz konstruowania silników o dużych mocach, przez co rozpoczęto produkcję silników na potrzeby ciężarówek i limuzyn. Naturalną konsekwencją tego stanu była decyzja o produkcji pierwszego „cywilnego" samochodu osobowego w 1919 roku. Model nazwano W1 – litera „W" oznaczała imię konstruktora a cyfra kolejny model.

Maybach W1

Źródło: Daimler

Nie był to model wielkoseryjny, w przeciwieństwie do W3, którego po raz pierwszy pokazano w 1921 roku. Napędzał go 6 – cylindrowy silnik o poj. 5,7 dm^3 i mocy 70 KM, dzięki czemu dwutonowa limuzyna rozpędzała się do 110 km/h zużywając 16-18 dm^3 paliwa na 100 km. Klient mógł wybrać kilka wariantów nadwozia. Niezależnie od rodzaju zabudowy wnętrze zawsze było bardzo przestronne a rozstaw osi wynosił gigantyczne 366 cm. Prawdziwą rewolucją i awangardą w tej klasie okazała się model DS z 1929 roku, późniejszy ulubieniec nazistowskich generałów.

DS był napędzany ogromnym, dwunastocylindrowym silnikiem. Silnik ten pracował bardzo równo a z pojemności, początkowo 7 a nieco później aż 8 litrów, uzyskiwał od 150 do 200 KM (najmocniejszy z kompresorem). Najdroższe wersje tych modeli zyskały przydomek Zeppelin. Były równie luksusowe i drogie, tak samo dostępne dla przeciętnego Niemca jak zakup sterowca Zeppelina. Nie to jednak było najważniejsze. Ważniejsze były rozwiązania technologiczne zastosowane w serii DS, w tym w DS8, któremu należy poświęcić więcej uwagi.

> **Podobne teksty:** Płaska dwójka z Bristolu

DS8 wyposażono w ogromny, 8 – litrowy silnik o mocy 200 KM, oczywiście 12 – cylindrowy. Taka moc, pomimo znacznej wagi (około 2800 kg) oraz rozmiarów (5,52 m długości) pozwalała Maybachowi osiągać aż 170 km/h. Chcąc zachować luksusowy a nie wyczynowy charakter tego modelu specjalnie dla niego skonstruowano … aż 7– biegową manualną skrzynię biegów, w której każda zmiana zachodziła bardzo płynnie i bez żadnych szarpnięć. Przecież zgrzyt byłby ujmą dla kierowcy, który na Maybacha wydał 50 tys. ówczesnych marek (równowartość kilkudziesięciu DKW).

Maybach DS8 Zeppelin z karoserią projektu Paula Jaraya z 1931 roku

Źródło: Daimler

Najdroższy niemiecki samochód tamtego okresu miał jeszcze jedną zaletę. Otóż, kiedy opona utraciła powietrze można było załączyć sprężarkę, która uzupełniła braki ciśnienia i pozwoliła na kontynuowanie podróży do najbliższego wulkanizatora. Sprężarka była dość duża. Nie należy się temu dziwić, gdyż każda z opon miała średnicę 20 cali. Dzięki temu mógł być idealnym pojazdem dla każdego gangstera lub władz III Rzeszy, na które organizowano wiele zamachów. Na życzenie klienta Maybacha można było opancerzyć każdy oferowany pojazd.

Obok najdroższych serii, Maybach oferował modele przeznaczone dla szerszej grupy klientów. SW 35, SW 38 i SW42 produkowano do 1941 roku. Te jednak nie odniosły większego sukcesu rynkowego. Sukces przyszedł z innej strony. Firmie zależało na tym, aby dorównać osiągami francuskiemu Delage i Delahaye oraz włoskiej Alfie Romeo, których cywilne wersje osiągały już granicę 200 km/h. W tym celu potrzebne były odpowiednie opony. Te do rekordowego prototypu dostarczył znany niemiecki producent opon – Fulda.

Oparty o mechanizmy modelu SW38 pojazd pokonał tę granicę bez najmniejszego problemu. Nie była to limuzyna a zbudowane na tym samym podwoziu coupe wyposażone w 150 – konny silnik oraz opony Fulda, które jako jedyne dostępne dla każdego klienta posiadały indeks prędkości umożliwiający jazdę z takimi prędkościami. Powstała tylko jedna sztuka i nie trafiła w ręce klienta. Podobny sukces kilkadziesiąt lat później powtórzyło coupe Excelero, które na oponach Fuldy osiągnęło ponad 351 km/h. To również był prototyp.

> **Podobne teksty:** Pierwsza gwiazda ciężkiego formatu

Maybach SW 38 Fulda Coupe i Maybach Excelero (poniżej)

Źródło: Daimler

Do końca 1941 roku Daimler wyprodukował tylko około 2100 pojazdów., co w przeliczeniu na 20 lat wytwarzania daje liczbę około 100 – 110 aut rocznie. Maybach zaprzestał produkcję pojazdów na rzecz sprzętu wojskowego potrzebnego III Rzeszy do prowadzenia działań wojennych. Po przegranej II Wojnie Światowej próbowano wznowić produkcję, ale ostatecznie udało się to w 2002 roku. Wcześniej, bo 1960 roku prawa do marki przejął Daimler-Benz. W 2002 roku na nowojorskim Manhattanie zaprezentowano nowe modele serii 57 i 62. Trzy lata później pokazano nowe coupe Excelero.

Produkcja na zamówienie klienta jednak nie była opłacalna i w 2011 roku markę zamknięto. Według ekspertów nowe auta nie były warte swojej ceny a ich stylistyka nawiązywała raczej do świata raperów niż poważnych biznesmenów. Excelero powstało tylko w 1. egzemplarzu i zyskało miano „pojazdu Drakuli". Choć osiągało ponad 350 km/h, nie przypominało auta sportowego a raczej karawan. W Polsce właścicielami Maybacha byli: były poseł Samoobrony (na pewno) i znany duchowny (źródła niepotwierdzone).

Obecnie Maybach to najdroższe odmiany seryjnych Mercedesów z największymi silnikami lub w wydłużonych odmianach nadwozia. Kilka lat po spektakularnej klęsce serii 62 i 57 Mercedes zaiwał nowy pomysł na Maybacha. Obecnie największym zainteresowaniem klientów cieszą się Mercedesy klasy S i klasy G sygnowane przez Maybacha. Nadal nie są to „pojazdy dla ludu", ale po raz pierwszy w historii można nabyć je nawet z 6 – cylindrowym oszczędnym silnikiem. Jednym z najważniejszych rynków zbytu tej marki jest Arabia Saudyjska i … Polska.

Visited 14 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tags: FuldaCoupe , Maybach , MaybachDS8 , MaybachExcelero , WilhelmMaybach, Zeppelin

Nawigacja wpisu
← Retro po japońsku
Porsche – człowiek, który zmienił świat →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 2026

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
31						

« lip

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Fondu i cuda z Rygi
Nasze plany i nadzieje …
Zawód dla twardzieli
Moskiewskie odkrycia i wynalazki

Tagi:

AlfaRomeo (9) Audi (6) Bentley (9) BMW (22) Bugatti (13) Cadillac (7) cechy-marki (38) cenyczęści (7) Chrysler (6) Citroen (9) Dacia (5) Daihatsu (12) DNA-marki (31) felieton (66) Ferrari (17) Fiat (23) Ford (15) Formuła1 (7) Jaguar (5) kierowcywyścigowi (17) kitcar (5) Lancia (7) Mercedes (23) MG (6) napędparowy (5) Nissan (10) Opel (7) Packard (6) Peugeot (13) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (9) pojazdywojskowe (11) Porsche (12) pracownieka-roseryjne (8) projektancisamochodów (15) prototypy (13) reklama (8) rekordy-prędkości (9) Renault (10) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (7) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 15 907

Wszystkie wpisy: 488