



A MERCEDES-BENZ S600 PULLMAN TÖRTÉNETE

A mérce

Van egy Mercedes, amely igazán nagy hírnévnek örvend, és harminc évvel a gyártása befejezése után is kultusz autónak számít. Szerepelt számtalan filmben, hollywoodi sztároktól kezdve az államfőig sok ismert és gazdag ember ült a hátsó ülésén. Brezsnyev és Castro nagy kedvence volt.

Hogy a legendás autó története teljes legyen, vissza kell mennünk az 1800-as évek Amerikájáig. A történet 1831-ben indult, George Mortimer Pullman megszületésével. Pullman 1863-ban tervezte meg luxus felszereltségű hálókocsiját, és a rá következő évben már *sínen* volt a Pioneer. Az igény nagy volt, mivel az országban a hatalmas távolságokat akkoriban a leggyorsabban vasúttal lehetett átszeli. Jó példa a méretek érzékeltetésére a 4000 kilométeres New York–Los Angeles távolság. A Pullman Palace Car Company készítette a luxus hálókocsikat, a siker hatalmas volt: 1875-ben, már majdnem 700, minden igényt kielégítő Pullman hálókocsi üzemelt. Az üzlet nagyságát jól tükrözi, hogy 1925-ben, a vállalat fénykorában, a vasútvonalakon negyvenezer dolgozó működtette a 9800 darab háló- és étkezőkocsit! A hálókocsik magas színvonalú kialakításának köszönhetően a Pullman név szinonimájává vált a fényűző luxusnak, a pazar kényelemnek.

A Pullman történetéhez hozzátartozik, hogy az „autós” területre is áttértek, a buszok mellett személykocsikat is



gyártottak. Az angol Humber 1930-ban gördítette ki gyárából az első Pullman személygépkocsit, majd az Egyesült Államokban 1905 és 1917 között ezzel a jól csengő névvel készültek az autók. Nem csak a mindenek felett álló luxus a kapcsolódási pont a Mercedes-Benzhez.

A buszos vonalon is van kötődés, ugyanis a Pullman buszoknak volt egy korát megelőző tervezési elvük, ez a motor fölé helyezett fülke. Ennek következtében „eltűnt” a motorház, az így felszabaduló hely az utasoknak jutott. (A kanyargós, keskeny, szűkebb európai utak miatt az öreg kon-



A Mercedes nemcsak a világ első autógyártója, hanem több más téren is rekorder. A csillagos márka dobta piacra a világ legelső dízel személyautóját. A 260D-t 1936 és 1940 között készítették, 2545 cm³-s motorja 45 lóerőt tudott, ami 95 km/órás maximális sebességgel „repítette” a 260D-t.

tinensen nem terjedtek el a csőrösnek nevezett, hosszú motorházzal rendelkező kamionok, teherautók és iskolabuszok.) Azután a Mercedes alkalmazta ezt az elvet a buszainál, már az 1920-as, 1930-as években.

A világ első autógyárának luxusautói a korai időkre nyúlnak vissza, a mai S osztály elődei már az 1920-as évek elején futottak. Talán az első széria, a 11/40 HP Benz és a 16/50 Benz alapjaira épített Pullmanok. Később a Mannheim (W10) és a Nürburg (W08) voltak az igazi nagy nevek. A Nürburg volt az első szériában V8-as motorral készülő Mercedes. Az ultra luxus autók sorát a 770 (W07) és a W150-es széria követte, ez után jött a világ első dízel személyautója, a 260D és annak benzines kivitele.

Pontos meghatározást a Pullmanról, a *Kraftfarber und Kraftfahrzeug* című kézikönyvben találni, amit 1928-ban készített Oskar Appenzeller és

Wilhelm Keller. A Pullman típusjelzés egy személyautón olyan gépkocsit takar, amely nagy, komfortos, turrakra és reprezentációs megjelenésekre is alkalmas. Olyan extrákkal is fel lehet szerelve, mint a sofőrt és az utast elválasztó elhúzóható ablak.

Ha már a gépkocsivezetőt említettük, akkor egy rövid utazást kell tennünk az autó előtti időszakba, a hintók világába, ahonnan is a landaulet kifejezés származhat. Az elnevezés eredete bizonytalan, a németországi város, Landau névéből is képződhetett, de a német nyitott kocsit kifejezést is takarhatja. A landaulet egy nyitott karosszéria forma, amelyet manapság már ritkán alkalmaznak. A landauletnél az autó tetejének a kerete megmarad, a fém tető helyére azonban a kocsit hátulján eltűnő vászon került. A luxusosztályban kicsit mást jelent a landaulet.

A hosszú autóknál összecukható vászontetővel helyettesítik a tető hátsó részét.

A hintóknál pont fordított volt a helyzet: a lovat hajtó személy volt a szabad ég alatt, és az utas pedig fedett helyen. Ez a felépítés a korai taxiknál is népszerű volt.

A karosszéria építő cégeknek fontos szerepe van a luxus autók kivitelezésében. Az 1940-es évekig teljesen másként működött a drága autók piaca, mint mostanság. Akkor az volt a divat, hogy a gyár elkészítette a jármű működőképes technikáját, a vevő pedig ezt

a közlekedésre képes részt elvitette a karosszéria építőjéhez, aki elkészítette a kívánt felépítményt. Ezért sok egyedi autó készült akkoriban.

Mercedes-Benz neve, presztízse más volt a II. világháborúig. A csillagos márka luxusautói a Rolls-Royce-szal, Bentleyvel és a ma kevésbé ismert Maybachsal, Horchsal voltak egy szinten.





A Nürburg azzal is beírta magát az autótörténelembe, hogy ez a jármű volt a világ első gyárilag páncélozott személyautója. Az 1928-ban legyártott négykerékűnél elhúzható acéllemezek kerültek az üvegekre, a sofőr pedig kis résen át szemlélte az utat. Vész esetén a tetőre szerelt periszkóp segítségével tudtak kinézni az utasok a fülkéből. Hogy némi misztika is kerüljön a történetbe, az első páncélozott jármű tervei elvesztek, csak a fotók alapján lehet információkat szerezni a kocsirol.

A gyár által készített autónak az egész világban híre ment, és Hirohito japán császár személyesen választotta ki a páncélozott Nürburgot. A távol-keleti uralkodó autója 1971-től a Mercedes gyári múzeumában látható.

A II. világháború után az 1950-es évekre normalizálódott a gazdasági helyzet, és igény lett a luxusautóra. Az 1951-ben megjelent 300-as limuzin volt a közvetlen elődje a legendának, 1956-ban annyi változás állt be a típusnál, hogy megérkezett a hosszított tengelytávú kivitel, így már a hátsó ülésen kényelmesen elfért a Német Szövetségi Köztársaság első, köztudottan nagyon magas kancellárja is (Konrad Adenauer). Ez a típus nem véletlenül kapta az Adenauer Mercedes nevet, mert a német kancellár és az akkori XXIII. János pápa is ezt a típust használta. A Mercedes-Benz S600-at és annak Pullman kivitelét,

A Maybach luxusmárka megszűnésével valamit ki kellett találnia a stuttgarti gyárnak, hogy meg tudja hódítani az 50 millió forint feletti luxusautókra vágyó vevőket. A jövő év eleje körül bemutatandó új S osztálynak lesz a megszokottól fényűzőbb kivitele, ami a cikkben bemutatott S600-ra próbál hasonlítani. Ez lesz az a jármű, amivel helyettesítik a megbukott Maybachot.

technikai megoldásai, formája és eleganciája miatt, az autós szakmában etalonként emlegetik. Nem véletlen, hogy harminc évvel a gyártás befejezése után, még mindig sokak emlékezetében él. A karosszéria vonalvezetése egészségesen szögletes, úgy sikerült megrajzolni, hogy az S osztály örökbecsű darabja legyen. A megfelelő padlószintről és a kényelemről a szintszabályozós rugózás gondoskodott, a motortérben természetesen V8-as erőmű foglalt helyet. A 6332 cm³-s nyolchengeres kereken négyezres fordulaton adta le a 250 lóerőt, nyomatéka 500 Nm. Ez az erőcsomag 205 km/órás



végsebességet és tíz másodperces százra gyorsulást biztosított az akkori csúcs Mercedesnek. A karosszéria méretei impozánsak, az 5450 mm-es hosszhoz 1950-es szélesség tartozik, a magasság pontosan 1,5 méter. A tengelytáv 3200 mm az átlagos kivitelnél, a hosszított Pullman verziónál ez 3900 mm, ekkor a hossz 6240 mm!

1963 szeptemberében indult hódító útjára a legenda és szokatlanul hosszú ideig volt porondon. A búcsúzásra 1981-ben került sor. A hosszú élet egyik titka – a népszerűség mellett –, hogy az 1970-es évek eleji olajválság hatására a Mercedes leállította a luxusautók fejlesztését.

A majd húsz éves pályafutás alatt 2677 darab S600 készült, a rövid tengelytávú kivitelből 2190 gördült le a futószalagokról, míg a Pullmanból 428 darab. Emlegetnek két kupét is, úgyhogy kétajtós kivitel is napvilágot látott belőle, egyiket a Mercedes leköszönő vezére kapta búcsúajándékként. Golyóálló kivitel is készült természetesen, ezt a kicsit magasabb tetőről lehet megismerni. Ezekon felül ott vannak a landauletek (59 darab), amelynél a hátsó rész elhúzható vászontetőt kapott. Az S600 népszerűségéről annyit, hogy Elvis Presley, John Lennon, Jack Nicolson és a Playboy alapító Hugh Hefner is birtokolta egy-egy példányát. A Jamiroquai együttes frontembere, a nagy autórajongó Jay Kay is rendel-

kezik egy darabbal. A művészek és hírességek mellett diktátorok, politikai vezetők és a világ leggazdagabb emberei is fuvaroztatták benne magukat. A stuttgarti cégnél kifüggesztett VIP vevők tábláról rég leszedték Szaddam Huszein, Leonyid Breznyev, Fidel Castro és Nicolae Ceausescu nevét...

A Mercedes S600 után olyan karizmatikus utód még nem született, mint a legenda, de azért érdekes darabokat találni a kínálatban. A legdrágább a páncélozott kivitel.

A II. világháború után a politikai helyzet folyamatosan fokozódott, és egyre nagyobb lett az igény a páncélozásra. A legendás S600 is kérhető volt gyári védelemmel. Kevésbé ismert adat, hogy az autógyárak között a páncélozás terén, a Mercedesnek van a legnagyobb tapasztalata. Több mint nyolcvan éve állítanak elő gyárilag páncélozott autókat.

A világ legelső gyárilag elkészített taxiját 1897 májusában szállították le Friedrich August Greinernek, aki az 1329-es számú rendelésen adta le igényét a taxiórával felszerelt Victoria modellre. A rendőrségi engedélyek beszerzése után indul el a taxi szolgálat.

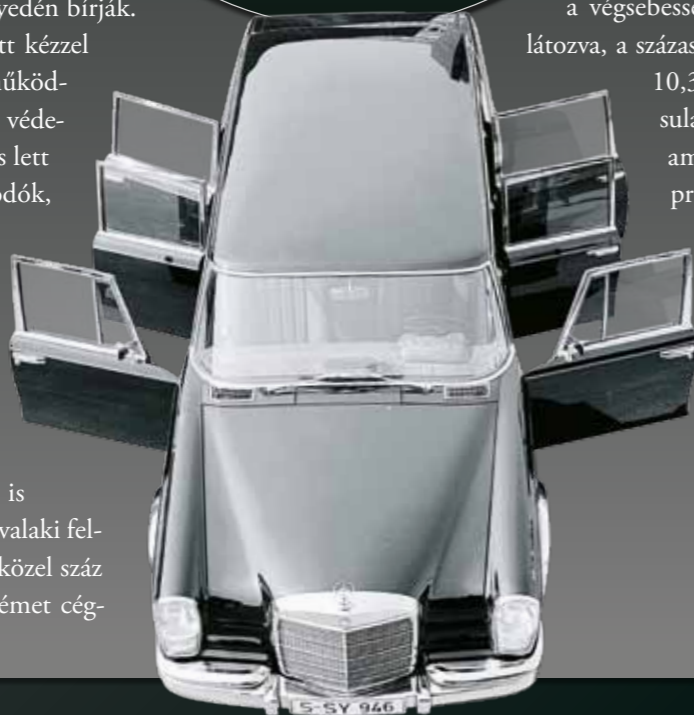




Nem csak a félelemben élő teherósek kiszolgálása vezérli a Mercedest a *Guard* széria kifejlesztésekor, üzleti része sem rossz a rettegésnek: a hivatalos kínálatban *Guard* néven található a különféle szinten védett Mercedesek is.

A megszokott S csúcsmo-
dell mellett az E, G osztály is elérhető különféle szintű védelemmel. A gyári páncélnak igen sok az előnye, de a legfőbb, hogy már az autó születésénél együtt dolgoznak a biztonsági szakemberek a tervező mérnökkel. A ma futó S osztálynál a másfél tonna plusz súly miatt át kellett alakítani a futóművet, a fékeket, hogy az extra terhelést könnyedén bírják. Az ajtók a tetemes súly miatt kézzel nem csukhatók, motorok működtetik. Ezek és a magas szintű védelem miatt, hazai árrekorder is lett az S600 Pullman. Az uralkodók, államfők által használt, igen csak meghosszabbított tengelytávú jármű a magas szintű védelemnek köszönhetően 300 millió forint körüli összegbe kerül. Ez még nem a csúcs, ha a NATO elvárásainak is megfelelő színvonalra akarja valaki feltornászni a védelmet, akkor közel száz millió forintot kell még a német cégnek átutalnia.

A Mercedes-Benz nagy tévedése volt a Maybach márkanév feléléstése. A háttér és az örökség nagyszerű volt: Wilhelm Maybach a mérnökök királya volt, és pazar autókat készített, amelyek a Rolls-Royce vetélytársai voltak. A Mercedes műszaki alapjaira épültek az 2002-ben feléléstett márka autói, sajnos Németországon kívül nem igazán volt ismert a név, ez és az átlagos külső mélyrepülést hozott az eladásokban. Ezért a Maybach gyártását megszüntették.



Benedek Attila

Árban alatta marad a gyári páncélozású S-nek a Brabus mozgó irodája. A Mercedes modellek átalakításával foglalkozó Brabus igazán extrém S osztállyal lepte meg a cégvezetőket. A Brabus 800 iBusiness 2.0 típus a merész átalakítások közé tartozik, az érdekesség, hogy a külsőn nem nagyon látszik a drágaság és az extrémítás. Az izgalmas dolgot a karosszérián belül kell keresni. Kezdsenek ott a 800 lóerőt és 1420 Nm-t teljesítő motor, a turbós tucathengeres nyomatéka felveszi a versenyt a teherautókkal. Ez a hatalmas teljesítmény sportautós menetteljesítményeket biztosít a testes autónak, a végsebesség 350km/órán van lekorlátozva, a száz tempót 3,9 mp alatt éri el, a 10,3 másodperces kétszázra gyorsulásról annyit, hogy ez olyan idő, amit egy erősebb átlagos autó produkál százra. A külseje nem nagyon feltűnő, az utastérben több iPad 2 található, yachtoktól átvett faborítás, pazar bőrülések található a méregdrága sportautóval keresztezett limuzinban.

VIZES HÁZAK szigetelése!

Aqua Pont
Épületszigetelés
Az Aqua pont-osszigetelések



**injektálás
falszárítás
hőszigetelés
acéllemez szigetelés**

Vízzáró bevonatok, lélegző vakolatok, terasz és pince szigetelés.

**Szigetelések
5-10 év
garanciával!**

Aqua Pont Bt.

2760 Nagykáta, Petőfi utca 5/b.

Telefon: 30/9342-909

www.aquapont.hu

e-mail: aquapont@t-online.hu