

Ostatni Maybach z gdyńskiego salonu?

4 kwietnia 2013, godz. 06:00 (26 opinii) [ZOBACZ OPINIE \(26\)](#)

W Trójmieście sprzedano właśnie jednego z ostatnich fabrycznie nowych Maybachów, przyczyniając się tym samym do finału współczesnego nam fragmentu historii niezwyklej, luksusowej marki, kojarzonej nie tylko z samochodami, ale także ze sterowcami, czołgami, a nawet stojącym w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kutrem pościgowym "ORP Batory".

Założyciel marki, **Wilhelm Maybach**, powinien stanąć wśród bardziej znanych ojców motoryzacji - Daimlera, Benza, Forda, Renault czy Duranta. Problem w tym, że do roku 1907 Maybach był zaledwie dyrektorem technicznym w zakładach Daimlera. Kiedy zaś założył własną firmę, ojców motoryzacji było już wystarczająco wielu, aby jego osoba spadła na dalszy plan.

Maybach był przede wszystkim silnikowcem. Stąd jego pierwsze samodzielne produkty napędzały samoloty i sterowce. Pierwszy samochód skonstruował dopiero w 1919 roku, kiedy wiadomo było, że Niemcy jeszcze przez długi czas nie będą posiadać statków powietrznych godnych tak znamienitego napędu.

W 1921 roku do sprzedaży trafił Maybach W3, będący motoryzacyjną ikoną Republiki Weimarskiej. Napędzany sześciocylindrowym silnikiem klejnot, mógł bez kompleksów stawać na jednym parkingu wytwórni Metro Goldwyn Mayer razem z kreacjami Rolls Royce'a, Hispano Suizy czy Farmana. Samochód napędzany był silnikiem o pojemności 5,7 litra i o mocy 70 KM, umożliwiał rozpędzenie się do prędkości maksymalnej wynoszącej 110 km/h. Rozstaw osi wynosił aż 3,6 metra. Do zbiornika mieściło się 120 litrów benzyny, a zużycie paliwa nie spadało poniżej 20 litrów na 100 kilometrów.

Najbardziej znanym przedwojennym Maybachem był model Zeppelin, produkowany od 1928 roku. Potężny silnik V12 o pojemności od 7 do 8 litrów i mocy do 200 KM napędzał to drugie w Europie auto z dwunastoma cylindrami pod maską. Jego przekraczająca 3,3 tony waga obligowała kierowców do uzyskiwania specjalnego prawa jazdy.

Kiedy europejska arystokracja i amerykańska finansjera wozila się Zeppelinami, firma powoli dostosowywała produkcję do oczekiwań swoich naturalnych klientów, na których czekała od 1919 roku. Potężne silniki zaczęły z powrotem trafiać na pokłady okrętów - w tym polskiego kutra ORP "Batory", którego możemy oglądać obecnie w Muzeum Marynarki Wojennej, oraz czołgów. Wszyscy miłośnicy militariów znają 12-cylindrowy, 700-konny silnik Maybacha HL230, montowanego w czołgach Panther i Tiger.

Po wojnie nie udało się wznowić ani produkcji silników, ani samochodów. Markę przejął i zamroził Mercedes, aby w 1997 roku pokazać światu prototyp superluksusowej limuzyny, która w dwóch wersjach trafiła do sprzedaży pięć lat później. Niezwykle wysoka cena, wynosząca ponad 300 tys. euro za podstawowy model, sprawiła, że nawet w ojczystych Niemczech sprzedano go zaledwie kilkadziesiąt sztuk.

Po Polsce jeździ takich aut około piętnastu. Najbardziej znanymi posiadaczami samochodów tej marki byli łódzki biznesmen **Piotr Misztal** i dyrektor Radia Maryja, ojciec **Tadeusz Rydzyk**. Ten ostatni był jednak właścicielem Maybacha tylko zaocznie. Przepisano mu bowiem auto należące do innego znanego biznesmena spod Torunia - **Romana Karkosika**.

Ostatnie ekskluzywne limuzyny z literką "M" na masce wyprodukowano w 2012 roku i właśnie taka limuzyna, w ekskluzywnej odmianie 62 S, sprzedała się niedawno w gdyńskiej firmie BMG.

Pod względem funkcjonalności 62 S zadowoli nawet najbardziej wymagających użytkowników szos. Specjalne szyby, które jednym guzikiem stają się nieprzezroczyste, elektrycznie przesuwane zasłonki, barek z wysuwającym stolikiem, a nawet 2 monitory i telewizor. Wymagania, jakie klienci stawiają takim limuzynom sprawiają, że gabarytowo to prawie dwa samochody w jednym. Taką fortecą musi rozpędzać potężny silnik. I rzeczywiście: Maybach 62 S pod maską kryje silnik V12.

Maybachy od początku zaprojektowano tak, żeby kierowcą był szofer, który zadba o komfortowe przewożenie notabla. Dlatego też samochód wyposażono w szereg niezbędnych do tego urządzeń jak np. terminal głosowy między kabiną pasażerską a szoferką, oraz odsuwana szyba działowa (również z możliwością elektronicznego zamglenia).

Za samochód sprzedany w BMG trzeba było zapłacić ponad 3 mln zł. Kto go kupił? To oczywiście tajemnica handlowa. W oficjalnym cenniku opublikowanym przez Daimlera, przy wszystkich pięciu modelach Maybacha oferowanych przez firmę, widnieje adnotacja "koniec produkcji". To oznacza, że gdyńskie auto zanim jeszcze przekroczyło bramę salonu, stało się częścią historii motoryzacji.

autor: BaWo

[ZOBACZ OPINIE \(26\)](#)[DODAJ OPINIĘ](#)

Więcej na ten temat

Miejsca

- **BMG Bogdan Goworowski** Łużycka 9, Gdynia

Inne aktualne wiadomości

- **Maja Sablewska: Prowadzę nudne życie** (61 opinii)
- **Galeon 640 Fly. Azjatycka wariacja na temat klasyki** (30 opinii)
- **Artezyjska czy morska z Hawajów? Wody dla spragnionych luksusu** (29 opinii)
- **Najlepszy smartfon na świecie** (126 opinii)
- **Krystyna Stańko: Czasem potrzebuję ciszy** (9 opinii)
- **Kobietę poznasz po... torebce!** (102 opinie)
- **Łóżka, z których szkoda wstawać** (42 opinie)
- **Nowe oblicze bursztynu, czyli jubileuszowa gala Amber Look** (22 opinie)
- **Apartamenty dla wymagających** (56 opinii)
- **Dorota Kolak: Świat otworzył się na mnie** (56 opinii)

[pełna wersja →](#)