



1. Mercedes-Benz 450 SE
115 bodů
2. Fiat X1/9
99 bodů
3. Honda Civic
90 bodů

MERCEDES-BENZ 450 SE/SEL (W116) ■

Do světové špičky zamířil Mercedes-Benz 450 SE,
představený v březnu 1973.
Pyšnil se dokonce evropským titulem *Vůz roku 1974*...

Mercedes-Benz 450 SEL 6.9,
nejdražší z řady W116



SUVERÉN

Do klasicky střížené zádě se vešlo 580 litrů zavazadel

JAN TUČEK

Vše začalo už v září 1972, kdy stuttgartská automobilka představila novou řadu luxusních sedanů, pro kterou poprvé použila označení S-Klasse, tedy třída S. Evropským titulem ověněná čtyřicetipadesátka, uvedená v březnu 1973 v Ženevě, korunovala nabídku vozů, jež se staly synonymem kvality, komfortu, výkonu i bezpečnosti. Třída S (interní označení W116) čítala zpočátku modely 280 S, 280 SE a 350 SE. První poháněl řadový šestiválec DOHC 2746 cm³, jenž ve 280 S dával s karburátorem výkon 160 k (118 kW) a ve 280 SE díky vstřikování paliva 185 k (136 kW). K šestiválcům výrobce nabízel čtyřstupňovou nebo pětistupňovou manuální převo-

Foto Mercedes-Benz



Premiéra 450 SEL
v březnu 1973
na autosalonu v Ženevě

dvou, ale také čtyřstupňovou samočinnou. Model 350 SE dostal motor OHC 3499 cm³ V8 se vstřikováním paliva, který poskytoval 200 k (147 kW) a mohl být spojen se čtyřstupňovou manuální nebo třístupňovou samočinnou převodovkou. Vozy klasické koncepce měly poháněná zadní kola nezávisle zavěšená na vlečených trojúhelníkových ramenech se šikmou osou kývání. Přední náprava s dvojicí příčných ramen,



Z tohoto pohledu vynikají
vyvážené proporce
sedanů třídy S

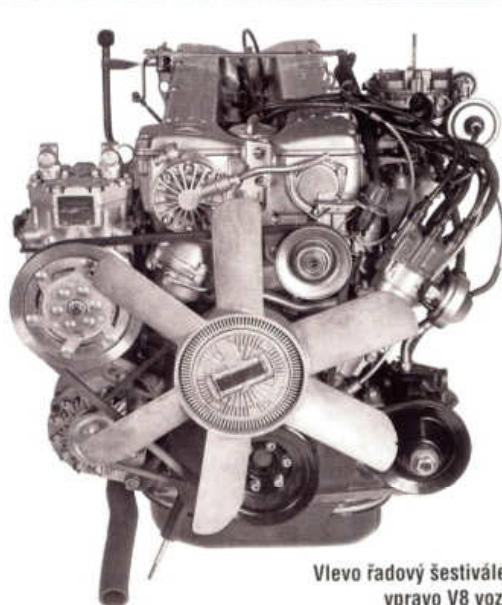
▼ Luxusně pojatá
přístrojová deska třídy S
první generace



▼ Prostor zadních
sedadel prodlouženého 450 SEL



Šestiválcový vůz 280 SEL s prodlouženou karoserií



Vlevo řadový šestiválec 280 S,
vpravo V8 vozu 350 SE



spodním trojúhelníkovým a horním jednoduchým, pocházela z experimentálního kupé C111. Odpružení obstarávaly vinuté pružiny, tlumiče byly vpředu vně pružin, vzadu uvnitř. Kotoučové brzdy na všech kolech byly dvoukruhové s posilovačem. Kola šestiválců nesla pneumatiky 185 HR 14, u osmiválců 205/70 HR 14.

Elegantní 4,96 metru dlouhá samonosná karoserie se vyznačovala vodorovně orientovanými předními světlomety i zadními skupinovými svítilnami, sníženou a rozšířenou maskou podle tradičního vzoru, velkou prosklenou plochou a bezpečnostní konstrukcí

s deformačními zónami vpředu i vzadu a tuhou středovou částí, chránící posádku. Typickým prvkem byly zdvojené nárazníky, protažené po stranách až k výřezům blatníků. Třída S tak odstartovala nový stylistický trend značky s tříčipou hvězdou. Hmotnost se podle výbavy pohybovala od 1660 do 1800 kg, šestiválcové dosahovaly největší rychlosti 190 a 200 km/h, osmiválec 350 SE až 205 km/h. Palivová nádrž v chráněné zóně nad zadní nápravou měla objem 96 litrů a vystačila na 500 až 600 kilometrů jízdy. V březnu 1973 měly na Ženevském autosalonu premiéru dvě novinky třídy S, špičko-

vě modely 450 SE a 450 SEL. Poháněl je nový motor OHC 4520 cm³ V8, který dával výkon 225 k (165 kW) a byl výhradně spojen s třístupňovou samočinnou převodovkou. Zatímco sedan 450 SE měl stejně jako dříve citované modely rozvor 2,86 m a celkovou délku těsně pod pětimetrovou hranici, prestižní 450 SEL se mohl pochlubit rozvorem prodlouženým o 100 mm na 2,96 metru a délkou 5,06 m. Cestující na zadních sedadlech získali více místa pro nohy, nastupování a vystupování jim usnadňovaly prodloužené dveře. Hmot-

nost delšího vozu se přitom zvýšila jen o 35 kg, takže stejně jako jeho kratší sourozenec uháněl na pneumatikách 205/70 VR 14 rychlostí až 210 km/h. Od listopadu 1973 se v prodloužené verzi vyráběl také model 350 SEL, na jaře 1974 následoval 280 SEL. Lákadlem pro nejnáročnější klientelu se stal Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, uvedený na trh v květnu 1975. Jako první německý automobil měl plynokapalinové odpružení se samočinnou regulací světlé výšky, pod kapotu dostal motor 6834 cm³ V8 o výkonu 286 k (210 kW), jenž mu spolu s třístupňovou samočinnou převodovkou umožňoval jezdit



MERCEDES-BENZ 450 SE/SEL (W116) ■

rychlosti až 225km/h a sprintovat na sto za 8s. To vše při téměř dvoutunové pohotovostní hmotnosti. Připomeňme, že osmiválec tohoto vozu vznikl převrtáním motoru V8 o objemu 6330cm³, jenž se od roku 1963 montoval do limuzín typu 600 a v letech 1968 až 1972 také do sedanů 300 SEL 6.3 řady W109. Typ 450 SEL 6.9 se do dějin zapsal i tím, že od podzimu 1978 mohl jako první dostat protiblokovací zařízení brzd ABS, které automobilka Daimler-Benz vyvinula ve spolupráci s firmami Teldix a Bosch. Tehdy pro ně používala označení A-B-S, zkratku německého výrazu

Foto Mercedes-Benz



Ukázka vlastností vozu třídy S, vybaveného ABS (vpravo)

Mercedes-Benz 300 SD Turbodiesel, jen pro americký trh



Anti-Blockier-System. Byla to vlastně už druhá generace protiblokovacího zařízení brzd, první představená už koncem roku 1970 se do sériové výroby nedostala. Významným krokem bylo použití velkokapacitních integrovaných obvodů v elektronické řídicí jednotce Bosch. V sezoně 1979 se ABS začalo na přání (a za tučný příplatek) montovat i do ostatních modelů třídy S.

Mezitím byl na IAA 1977 ve Frankfurtu představen 300 SD Turbodiesel, poháněný novou verzí vznětového pětiválce 2998cm³, jež s turbodmychadlem Garrett dávala 115k (85kW). K lítosti mnoha zájemců byl tento model určen výhradně k prodeji v USA, kam se vyvážel od jara 1978. Sedan se čtyřstupňovou automatickou převodovkou dosahoval maximální rychlosti 165km/h, ke zrychlení z 0 na 100km/h potřeboval sedmáct sekund a průměrně spotřeboval 14 litrů nafty na 100km. Dostatečný dojezd bez nutnosti tankování mu tedy zaručovala i menší nádrž o objemu 82l. Model 300 SD Turbodiesel s rozměrnými pětimilovými nárazníky byl dlouhý 5,22m a vážil o 150kg více, než srovnatelný 280 SE se zážehovým šestiválcem.



Poslední vůz řady W116 byl vyroben počátkem srpna 1980

Pro milovníky detailů připomeňme, že na přelomu let 1975 a 1976 došlo v rámci omezení množství škodlivin ve výfukových plynech k přechodu z elektronického vstřikování Bosch D-Jetronic na mechanické Bosch

K-Jetronic, ale také ke snížení stupně komprese. Modely 450 SE/SEL tak měly od listopadu 1975 výkon snížený na 217k (160kW), u modelů 280 SE a SEL klesl od ledna 1976 na 177k (130kW) a u modelů 350 SE a SEL byl ve stejné době omezen na 195k (143kW). Modely 280 SE/SEL a 450 SE/SEL se k původním hodnotám výkonu vrátily v lednu 1978, zatímco u 350 SE/SEL ke stejnému datu výkon vzrostl na 205k (151kW). V září 1979 slavila ve Frankfurtu premiéru nová generace třídy S (W126), jež se začala vyrábět v prosinci. Až do léta 1980 v menších počtech dobíhala produkce vozů předchozí generace pro německý trh, ale také na export do USA, Velké Británie a Japonska.

Počátkem srpna 1980 automobilka oznámila, že výrobní linku v Sindelfingenu opustil poslední exemplář W116, shodou okolností pro USA. Podle dobové tiskové zprávy dosáhla produkce třídy S v letech 1972 až 1980 počtu 473035 automobilů. Z nich bylo 280473 šestiválců a 163928 osmiválců, včetně 7380 špičkových 450 SEL 6.9. Do USA odešlo 28634 sedanů 300 SD Turbodiesel. ■