

## W100 600

Napsal uživatel marko

Neděle, 30 Březen 2014 14:15 - Aktualizováno Neděle, 30 Březen 2014 23:16

---



Mercedes-Benz 600, W100, jediný adekvátní nástupce nacistického Grosseru 770K. Jeho typickým majitelem byl ropný šejk nebo diktátor. Auře vozu podlehli Nicolae Ceaușescu, Enver Hodža, Josip Broz Tito, Pol Pot, Fidel Castro, Leonid Brežněv, íránský šáh Muhammad Rezá Pahlaví, plukovník Kaddáfí, Saddám Husajn, Mao Ce-tung a mnoho dalších, zejména afrických a asijských představitelů států, kteří jich v garážích běžně měli i desítky.



Josip Broz Tito – v jednom z jeho sedmi Landuletů

Napsal uživatel marko

Neděle, 30 Březen 2014 14:15 - Aktualizováno Neděle, 30 Březen 2014 23:16

---

Například landaulety Kim Čong-ila, kterými se nechával vozit i Miloš Jakeš při návštěvách KLDR, byly ještě nedávno vidět při každoročních vojenských přehlídkách v Pchjongyangu. Díky značné kontroverznosti některých majitelů se šestistovka také několikrát mihla v bondovkách ve spojení s postavami ztělesňujícími zlo světa. Nicméně byly to i jiné osobnosti, které okouzlo charisma vozu, jako Coco Chanel, George Harrison, John Lennon, Elizabeth Taylor, Elvis Presley, Aristoteles Onassis, Jan Pavel II nebo třeba Pablo Escobar a mnoho dalších.



Landaulet s československou vlajkou - Miloš Jakeš v KLDR

Mercedes chtěl postavit vůz pro elitní segment, kterému dominovaly ikonické i když poněkud zkosnatělé modely značek Rolls-Royce a Bentley. Díky své nekompromisnosti s modelem W100 tak stanul na samotném vrcholu světa. Vývoj vozu trval dlouhých sedm let, autorem designu nebyl nikdo jiný, než legendární tvůrce pagody Paul Bracq, jemuž asistoval jeho pozdější nástupce a neméně významný Bruno Sacco. Oficiální představení proběhlo na podzimním mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu v roce 1963.

## W100 600

Napsal uživatel marko

Neděle, 30 Březen 2014 14:15 - Aktualizováno Neděle, 30 Březen 2014 23:16

---

Opulentnost dokládá hmotnost přes 2,5 tuny s impozantními rozměry karoserie o délce 5450 mm, šířce 1950 mm a výšce 1500 mm při rozvoru náprav 3200 mm resp. délce 6240 mm a rozvoru 3900 mm u prodloužené verze Pullman. Civilní, krátký model 600 byl navržen pro řízení svým majitelům.

Zástavba třílitrovým šestiválcem z modelu 300SL byla poddimenzovaná a



Daimler proto vyvinul zcela nový motor V8 s označením M100 o objemu 6,3 litru. Dostal rozvod SOHC a mechanické nepřímé vstřikování Bosch. Výkon motoru přes 250 koní s 500 Nm stačil k tomu, aby s pomocí čtyřstupňového automatu překonal na stokilometrovou rychlost za 9,7 sekundy a zastavil se až na 205 km/h. Tento agregát byl v roce 1968 nasazen i do vrcholné verze modelu W108, což z něj učinilo nejrychlejší čtyřdveřový sedan světa. Počátkem 70. let byl se zvětšeným objemem na 6,9 litru instalován do Mercedesu W116.

Do té doby nevídaná progresivní technická řešení tohoto ručně vyráběného modelu reprezentuje vzduchové odpružení s automaticky nebo ručně stavitelnou světlou výškou i vodorovnou polohou, hydraulické ovládání oken, dveří, sedadel, víka zavazadlového prostoru a panoramatického okna ve střeše. To v motorovém prostoru představuje spleť kabelů, hadic, čerpadel a kompresorů poháněných dle výbavy pěti až sedmi klínovými řemeny. U každé verze byl kladen důraz na individuálnost i nejmenších detailů, ovlivněných přáním každého zákazníka. Použití té nejlepší kůže, leštěného dřeva i u rámců oken je samozřejmost.

Zadní sedadla jsou ve sklopné opěrce loktů opatřena telefonem, v prodloužené verzi oplývající třemi řadami sedadel je druhá řada sedaček většinou otočena proti směru jízdy, mezi sebou vzájemně oddělená minibarem případně i televizí. Zadní část vozu od přední odděluje přepážka se skleněným oknem, na přání dodávané i do krátké verze.

V období let 1964 až 1981 bylo v různých derivátech vyrobeno 2 190 kusů s krátkým rozvorem náprav, 428 kusů Pullman a 58 polootevřených Landauletů, z toho 32 šesti a 26

čtyřdveřových. V roce 1965 vznikly dva kusy dvoudveřového kupé se zkráceným rozvorem 2980 mm.

V nabídce Mercedesu vydržel i přes ropnou krizi a zavádění nových modelů tříd S neuvěřitelných 17 let, přesto projekt nikdy nevykázal zisk. Po ukončení produkce nedosáhly prodloužené verze třídy S s označením Pullman, zrovna jako Maybach věhlasu jedinečné šestistovky. Vzhledem k enormní technické komplikovanosti i astronomickým cenám dílů je udržování už i tak velmi drahého vozu při životě finančně téměř nemožné.

